

Le Citron Pressé in ere hersteld

Dude tijden herleven, want liefhebbers van klassieke Citroëns kunnen zich eindelijk weer eens met elkaar gaan meten in een klassieke autorally: Vive Le Citron Pressé! Voor veel Citroën liefhebbers zal Le Citron Pressé synoniem zijn voor het enige echte evenement waar rijder en navigator het uiterste uit zichzelf en hun Citroën dienen te halen. De organisatie van Le Citron Pressé wil niet alleen degenen die jarenlang 'droog' hebben gestaan, maar ook zo veel mogelijk novices verwelkomen. Daarom een korte toelichting.

Wat maakt klassiek rallyrijden zo boeiend? Alles draait om precisie: de navigator dient met behulp van diverse navigatiesystemen te herleiden welke route de organisatie op de kaart heeft uitgezet. Dat is geen puzzelen, maar



zorgvuldig navigeren en de bestuurder voert die instructies uit, liefst zonder commentaar. Wat maakt het rijden van Le Citron Pressé zo boeiend? U meet zich met andere Citroëns en het is een goed bewaard geheim dat een Citroën nagenoeg onverslaanbaar is in een rally.

De editie van 2011 start op 1 juni 2011 met een facultatieve proloog vanuit Abdi Rolduc in Kerkrade. Deze telt niet mee voor het eindklassement, maar kan worden gezien als voorge-recht. Hij voert naar Esch dat tussen de Franse grens en stad Luxemburg is ingeklemd. Daar start donderdag de eerste etappe die leidt naar Colmar in de Franse Elzas. Vanuit Colmar leidt de route op vrijdag over de geboorte-grond van Citroën rallycrack, zeven-voudig WRC-kampioen Sébastien Loeb, en terug naar Colmar. Zaterdag wordt vanuit Colmar koers gezet naar Bastogne waar de finish ligt. De cere-moniële finish met afsluitend diner met prijsuitreiking zal 's avonds plaatsvin-den in Abdi Rolduc. Prijs voor deel-name bedraagt 1.250 euro per equipe. Daarbij zijn drie overnachtingen, drie diners en lunches en toebehoren als rallyschilden inbegrepen. Le Citron Presse wordt mede mogelijk gemaakt door Citroën Nederland. Alle modellen die niet meer in productie zijn, worden toegelaten.

www.lecitronpresse.nl

't Eendeï is een uitgave van Vereniging de
Alternatieve Garage
't Eendeï
postbus 2210,
3000 CE Rotterdam
Werkplaats, magazijn/bar
Korperpad 25,

Rotterdam (Zuid)
gironummer 3746685
Elke zaterdagmiddag open

Iedereen is welkom.

www.eendeei.nl

Contactpersonen
bestuur
Herman de Vries
voorzitter@eendeei.nl
Dick van Gessel
eurobeheerder@eendeei.nl

Paul Otto
cursussen@eendeei.nl
Patrick v.d Krogt
magazijn@eendeei.nl
Rob van Kapel
bar@eendeei.nl
Esther van Gessel
pr@eendeei.nl

Hans van der Hoff
box@eendeei.nl
HansSchouten
activiteiten@eendeei.nl
Jan Naezer
secretaris@eendeei.nl
Jim van der Put
redactie@eendeei.nl

Overige functies
Arendje Tijssen
ledenadministratie@
eendeei.nl
Oliver Wagemann
webmeesters@eendeei.nl

productie: Jim van der Put
tel: 06 24 918 739

LUL
de Behanger

In het land der eikels is eend00g koning



't Eendeëi

november 2010

Een uitgave van vereniging
de alternatieve garage
't Eendeëi, Postbus 2210
3000 CE Rotterdam



TNT Post
Port Payé
Pays-Bas

Van de voorzitter

Eimarkt 2010

Na een relatief korte periode van voorbereiding, de vakanties vielen laat, hadden de bestuursleden die zich bezighielden met de organisatie van de Ei markt toch nog 17 kramen vol gekregen. Complimenten hierbij vooral voor onze pr dame Esther. Naast de gebruikelijke onderdelen was er ook veel bijzonders te zien. Zo was Guido La Croix er met zijn Harts4U schilderijen en was er een exposant met een geheel nieuw ontworpen verbrandingsmotor. Ook was er een kraam vol allerhande tassende waren vervaardigd uit gebruikte citroen stoelbekleding. Gert Jan van Asperen en zn. deden goede zaken en veel Ei leden lopen nu weer op echte kleden. Met permissie van de boxbeheerder bleven zij die nacht slapen op het Ei. Het is ver die Achterhoek. Er



was deze zonovergoten dag van alles te snacken de barcommissie onder leiding van Rob draaide overuren. Er was een grabbelton voor de kids en ook was er weer casser des oeufs het populaire petanque spel van en door Jan Naezer waarbij volop prijzen te verdienen waren. Naast de flessen Ei zijn waren er ook heel mooie prijzen ter beschikking gesteld door Luveto. De muzikale omlijsting was uiteraard weer in de vertrouwde handen van Gersch.

Na de Eimarkt konden de liefhebbers een vorkje meeprikken. De door Hans Schouten geschonken BBQ aanhanger deed het prima.... Aan het eind van de Eimarkt kreeg de vereniging ook nog eens een prachtig schilderij cadeau van Guido. We kunnen dus weer terugkijken op een zeer geslaagde Eimarkt.

Volgend jaar vieren we ons 35 jarig jubileum. Ik zou zeggen, we maken er een groot feest van! Mensen wat hebben we toch een leuke vereniging en wat zijn er toch veel bijzondere mensen onder onze leden.

Een trotse voorzitter

In dit nummer onder meer:



Prijsstijgingen in zomer 2010

Hoewel het weer in Nederland erg wisselvallig was konden wij ook deze zomer in Frankrijk niet echt klagen. Zon genoeg!

Als je een huisje hebt in "La douce" is er in de regel ook voldoende aanloop. Zo kregen wij weer enkele mede Eendrijders op visite. Deze kwamen 's avonds laat aan en bij het schijnsel van de lampen van de General Duck werden de tentjes opgezet in onze achtertuin. Helaas was "een iemand vergeten de stekker van de koelbox er uit te halen zodat het starten de andere dag ontaarde in een wedstrijdje 2cv aanslingeren. Maar als een accu echt helemaal leeg is....

Naast het vaste BBQ ritueel en de "verplichte" rondrit in onze mooie omgeving is het natuurlijk ook een vast sponderdeel om op jacht te gaan naar eenden of onderdelen. Zo zijn we met Lotte, Rob en Nathan na een leuke rit terecht gekomen in Le Coux. Bij de garage du Coux in Le coux et

Bigaroque hebben we nog een fijne wandeling gemaakt in de tuin achter het woonhuis en de garage die in de loop der jaren is veranderd in een autosloperij vol A types en andere

voitures (of wat daar van over was). Na het speuren, vinden, onderhandelen en demonteren van enkele luijkes voor de Aca van Rob, ontdekten we ook nog een Eende-ei sticker op een Dyane D6. Deze hadden we een jaar daarvoor bij een recontre weggegeven aan ene monsieur Bastit. Ook de patron kreeg wat EendeEi stickers en clubbladen toegestoken. Rob herkende de Ami van de zoon van de patron. Die was vorig jaar in Duinkerken. Ons kent ons..... De garage du Coux restaureert A types en verkoopt deze weer tegen "Nederlandse prijzen". De tijd dat ze in Frankrijk deuches weggaven is ook echt voorbij. Het is nu zoeken naar die ene schuurvondst.

Op internet had ik een advertentie gelezen van een zekere Jean Francois Lamoureux, mijn vraag aan de patron of hij deze JF kennde beantwoorde hij positief. Ook wilde hij ons wel wijzen hoe wij bij zijn ami konden komen. We moesten richting st. Cyrien.

Linksaf na een te koop staande blauwe eend een klein weggetje de berg op en dan alsmaar rechtdoor....

Het bleek moeilijker te vinden dan gedacht.

lees verder op pagina 2



Vrijwilligers

Het Ei heeft een 20-tal vrijwilligers. Zonder deze mensen kan onze vereniging eenvoudig niet bestaan. Deze mensen dragen belangeloos bij aan het reilen en zeilen van de club. Zij investeren vrije tijd en geven hun inzet voor de andere leden. Denk hierbij aan onze barmedewerkers, sleutelhulpden, docenten, magazijnmedewerkers een clubbladredactie, ledenadministratie, webmeester



boden. Gelukkig werkte het zonnetje ook deze keer mee, het was droog en erg gezellig. Nogmaals hartelijk dank voor jullie inzet! Uiteraard kan het Ei altijd hulp gebruiken. Heb je tijd meld je dan als vrijwilliger. Wij hebben momenteel vooral behoefte aan sleutelhulpen, maar iedereen kan wel iets bijdragen. Hoe meer vrijwilligers hoe minder inzet per vrijwilliger, of vele handen maken licht werk... *Het bestuur*

Prijsstijgingen in zomer 2010

vervolg van de voorpagina

Een weggetje te vroeg omhoog, schitterende omgeving trouwens, kwamen we met de drie eenden “vast” te zitten op een doodlopend pad dat steeds smaller werd. Terug naar de weg.... Dan maar een afslag verder. Weer omhoog - nu nog steiler - de weg eerst asfalt, veranderde in een zandpad. Hoewel nadrukkelijk was gezegd dat het een lange slingerweg zou zijn duurde het naar ons gevoel wel heeeeeeel erg lang. Bij een T splitsing bovenop de berg in “the middle of nowhere” besloten we te keren. Bij het omhoog rijden had ik een schuurdak gezien ik besloot daar te gaan vragen. Dit bleek een goede keus want we arriveerden daar waar we naar op zoek waren. Monsieur Lamoureux woont in een voormalige koeienstal in twee oude



Uw lidmaatschap in 2011

Op 1 januari 2011 gaat ons nieuwe verenigingsjaar weer in. Voor dat jaar dient u uw contributie weer te voldoen.

Dat kan op 2 manieren:
1. Uw lidmaatschap zelf overmaken op giro 3746685 t.n.v. V.A.G. 't Eendeei te Rotterdam. (40,- euro voor leden en minimaal 20,- euro voor donateurs) Vermeld je naam + lidnummer (zie je lidmaatschapskaart of adressticker op het clubblad) bij de mededelingen van de overboeking.
1. Automatische incasso
De meeste leden laten hun contributie automatisch afschrijven. Dat is handig en voorkomt ons veel admistratieve rompslomp. Het bedrag wordt rond 29 januari 2011 van uw rekening afgeschreven.
U kunt dit ook doen door de bon hiernaast op te sturen naar: Penningmeester't Eendeei, Postbus 2210, 3000 CE Rotterdam. Mailen kan natuurlijk ook: penningmeester@eendeei.nl en c.c. naar ledenadministratie@eendeei.nl

Cursusnieuws



Na de zomervakantie zijn er twee cursussen geweest, nl. lassen en motorrevisie.

motorrevisie
Vol goede moed zijn weer een tiental mensen de strijd aangegaan met het eendenblok. In de eerste les is het hele blok gedemonteerd en daarna begon het eindeloos spoelen, schoonmaken en zover nodig het zoeken naar vervangen-de onderdelen. Cilinders werden gehoord, kleppen geslepen en de nieuwe pakkingsetjes lagen klaar! Vanaf de tweede les is het devies: montage geschiedt in omgekeerde richting van demontage! Onder leiding van Patrick en Rodriaan wordt er op toegezien dat er geen onderdelen overblijven en dat alle bouten met het goede moment weer worden aangedraaid. Ongetwijfeld zal het dan zeker lukken om eind oktober de motoren weer aan het ronken te krijgen.

Lassen
Daarnaast was er de cursus lassen, het schijnt namelijk dat de 2cv kan roesten! Naast de theorie over ampère, volt en gesloten stroomkringen was er natuurlijk aandacht

voor de veiligheid. Nooit lassen met de tank eronder en is de benzineleiding leeg geblazen en afgedekt tegen vonken!! Het lassen in de praktijk viel nog niet mee, de gaten waren er zo ingebrand. Uiteindelijk is het alle cursisten gelukt om mooie rupsjes te leggen en de gaten weer dicht te krijgen. Hans en Evert gaven met enthousiasme de cursus, zodat er weer mensen zijn die de strijd kunnen aangaan met bodemplaten en kokerbalken.

Cursussen in 2011
“Voorzichtig” wordt er al gekeken naar het nieuwe jaar 2011 om weer een cursusaanbod te kunnen gaan verzorgen. Denk je een cursus te kunnen geven of wil je meelopen met een cursus om hem in de toekomst te kunnen geven; schroom niet en laat het weten via de contactpagina van onze site aan de cursuscoördinator. Ernstig zijn wij op zoek naar versnellingsbakspecialisten!
Vanaf januari 2011 staat alle “cursusinformatie 2011” weer op de site.

Paul Otto (cursuscoördinator)

Rest-auratie

Mijn groen/blauwe eend (ja ja, ik weet het een kleur met een ronduit verwijfde uitstraling), is toe aan een wellness behandeling van epische proporties. Op dit moment heeft ze een uitstraling van Eucalypta met een ochtendhumeur. En deze Paulus de boskabouter zoekt naar mogelijkheden om haar gunstig te stemmen. Omdat het (meer dan alleen) cosmetische werk rondom moet gebeuren, en ik geen weken vrij kan nemen, zal zij stap voor stap (al rijdend) onderhanden worden genomen. Met de diplomatie van een dameskapper ga ik met een haakse slijper voorzien van komborstel, de wratten (opgebolde carrosserie) op haar achterste te lijf. Tot mijn afgrijzen stuift een roestbruine wolk me tegemoet alsof ik zojuist een overrijpe puist heb

mijn komborstel richting haar linker achterflank. Bij de aansluiting van dorpel op C-stijl aangekomen, verwacht ik weinig problemen. Gelukkig geldt ook nu weer de wet van Murphy, die ook met kracht in werking treedt. Nadat een laag met lichtbruin geworden carrosserie kit is verwijderd, verzwelgt de onstane Grand Canyon mijn komborstel. Zelfs de zijkant van haar doos is weggerot. Van een wellness operatie is nu geen sprake meer, een transplantatie zal nodig zijn. Persoonlijke groei van Paulus naar Frankenstein wordt mijn deel. Na enig zoeken en ettelijke koppen thee, hervind ik mijn spreekwoordelijke kalmte (Louis de Funes waardig) en er ontstaat een onthechtheid de



uitgeknepen. Kraaiend van plezier onthult Eucalypta mij het stadium van ontbinding waar zij in verkeerd. Nu is ook mijn humeur danig verziekt. En vanuit mijn machteloosheid (gebrek aan plaatwerkers vaardigheden) en pure frustratie, besluit ik dat ik de 'niet dragende' gaten slechts zal stabiliseren met zink en verf. Nadat haar achterste me tegemoet straalt als een dikbil baviaan, schuift

roestende werkelijkheid die ons 2CV rijders zo karakteriseert. Nu heb ik 2 jaar geleden de lascursus gedaan op het El, maar nooit de moed gehad om me werkelijk aan mijn auto te vergripen. Met in het achterhoofd het Brabantse gezegde 'wie niet waagt blijft maagd', besluit ik om mijn dierlijk instinct te volgen en de reparaties zelf te gaan uitvoeren. Na te zijn voorgelicht door diverse



ervaren sleutelaars die het El rijk is, waag ik mij aan een eerste Date. Met de nervositeit van een schooljongen dringt mijn haakse slijper door in haar intieme holten. Een eruptie van vonken bevestigt mijn nieuwe status, ik ben een man geworden. Het echte werk is mijn deel. Met ervaringloze onbeholpenheid verwijder ik slechts een deel van de verrotte dorpel, en laat me wederom voorlichten door diverse zeer ervaren taak volwassenen. Cor bied zelfs aan om het klusje voor te doen, maar neen, dit is ervaring die ik zelf moet op doen. De volwassenheid van een zelfredzame eendrijder gloort aan de horizon. Na een paar weken heb ik genoeg moed verzamelt voor een 2e date. Met een aan dierlijkheid grenzend jacht instinct heb ik diverse reparatie delen geprepareerd. Nu volgt het ver-

lassen aan je auto. Het gaat uitstekend. Toch is zo'n eerste love affair niet compleet zonder een blauwtje lopen, en na 15 minuten van zweten en blauwe rook, valt de zijkant van de doos spontaan op de vloeistof dichte vloer van de box. In de hoek staat operatie assistent Murphy te schuddebuiken van het lachen. In een zee van thee verdrink in mijn liefdes verdriet, en paulus de boskabouter. Als een verwilderde Frankenstein laat ik de bliksem van de lastoorts mijn creatie tot leven wekken. In een door blauwe rook verduisterde box en tegengewerkt door spontaan optredende sinkholes van vloeibaar metaal, sluit ik de doos hermetisch af. Tijd voor recuperen en reflectie. Hoever ben ik nu gekomen in deze queste naar nieuw verworven mannelijkheid. Er is geslepen, ontroest, gebakken en de doos is dicht. Onverwachte obstakels zijn overwonnen en ik ben nog steeds gemotiveerd. Met vernieuwd elan positioneer ik mijn 15 cm C-stijl in haar bevaligheid, en na een paar hechtjes kan het volgende grote werk beginnen. Rondom aflassen. Waarvoor waren ook al weer die hechtjes? Dat was toch alleen om die 15 cm op zijn plaats te houden? Nu ja, we zien wel... En inderdaad, na het aflassen blijkt dat aan 'de andere kant' een hechte is vergeten. Nu is mijn C-stijl reparatie krom getrokken en staat 2 mm naar buiten. Ervaring is de som van de stommiteiten die je hebt uitgehaald.... Ik verwen Eucalypta nog even met een goede foundation en wat rouge, en besluit om de rest-auratie een andere dag te vervolgen.

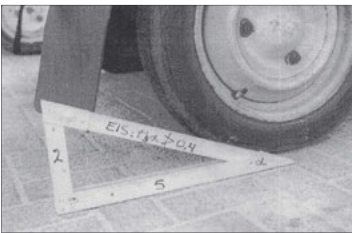
Frankenstein de boskabouter.

Hans Frieke over spatlappen



Als detail-kenner reageerde Hans dan ook op het artikelje twee Ei-krantjes geleden over de achterspatlappen van de Eend in de jaren zestig.

Hier had hij nog wat kanttekeningen bij en Hans wist ons er nog véél meer over te vertellen:
Zo weten wij nu dat de spatlap verplicht werd gesteld op 1 januari 1960 en het 'spatlappenvoorschrift' medio 1968 verviel. In die 8.5 jaar lette de politie nauwlettend op of de spatlappen wel aan de wet voldeden. Daartoe had oom agent een mal in zijn auto, waarmee hij de preciese hoogte/hoek van de spatlap tot het wegdek kon nameten.



Spatlappen-mal

Op de Eimarkt ontmoetten wij Hans Frieke, een aimabele Eendrijder met een gigantische kennis over de 2CV. Van met name de oudere typen (*Hans rijdt zelf in een 18pk uit 1968*) weet hij werkelijk álles. Noem een kleurnummer en hij vertelt je precies welke kleur het is en in welke periode hij op de 2CV werd geleverd. Noem een motornummer en Hans vertelt je zonder nadenken wanneer en in welke Eend die motor thuishoorde.



Spatlappen op een AZM3 uit 1963

Een aardige wetenswaardigheid, die Hans ons nog vertelde, is dat de luxe Belgische Eenden (de AZL, AZM3 en AZAM6) nog 2 éxtra spatlappen hadden aan de binnenzijde van het voorspatbord.

Eendkenner in hart en nieren Hans Frieke houdt tot in het kleinste schroefje van de Eend en originaliteit staat voor hem hoog in het vaandel. Wie iets bijzonders wil weten over (de Oer-) Eend kan Hans een briefje schrijven: Hans Frieke, Braak 96, 5501 DM in Veldhoven. tel 040 2547723.

(Aan hedendaagse fratsen als email doet Hans -terecht- niet mee!)
Jim

zwaaien

Ik ga zwaaiend door het leven. Voorheen had ik een zeilboot en natuurlijk moet je dan zwaaien naar iedere passerende zeilboot. Daarna had ik een motorfiets en je raadt het al ook motorrijders zwaaien naar tegemoetkomende motorrijders. Alleen HD rijders zwaaien slechts naar HD rijders, dus kijk je eerst even naar het merk. Je wilt tenslotte wel terug gegroet worden. Ook eendrijders hebben ooit deze gewoonte overgenomen, een vreemd soort verwantschap lijkt hieraan ten grondslag te liggen. Een tijdje terug hadden wij een camper en je raadt het al ook deze mensen zwaaien in het voorbijgaan. Uiteraard raak je soms van al dat zwaaien in de war en ik betrakte mijzelf erop vanuit mijn camper te zwaaien naar een voorbijrijdende eend. Geen reactie. Overigens heeft het in Frankrijk geen enkele zin te zwaaien naar een voorbijrijdende oudere dame in een 2cv. Die doen aan al dat moderne gedoe echt niet mee. *Herman*



Dit formulier graag voor 1 januari opsturen naar 't Eendeei (Postbusadres zie achterzijde van dit blad of mailen naar: penningmeester@eendeei.nl)

Technologie stress

Vanaf 28 juni 2010 is La Deux Cheveaux niet langer mijn voertuig voor het dagelijkse woon-werk verkeer. O ween en snottet. Ik schaam mij tot in de tiende generatie. Zeker omdat mijn nieuwe dagelijkse reisgenoot van een zieloze Deutsche Gründlichkeit getuigt. Het is een zeer grote sprong van een eend uit 1978, naar een auto gebouwd in 2010. Graag wil ik de meest in het oogspringende ervaringen van de eerste weken met iedereen delen.

Om te beginnen de relatieve vooruitgang in autotechniek, of misschien bedoel ik wel regressie. Waar de eend is uitgerust met 5 volledige wielen en volwaardige banden, krijg je tegenwoordig alleen een ruimte voor reservewiel en een soort veredelde slagroom spuit voor in het geval van een niet al te lekke band. Kom nu toch! Zelfs een Lada komt vanuit de fabriek met een fietspomp, bandenlichter setje en voldoende solutie om compleet snuivend Amsterdam een leuk weekend te bezorgen. Waarom is een reserve wiel dan voor deze auto apart te bestellen optie ??

Dan het compleet uit de hand gelopen veiligheid denken. In de end ben ik wel een piepje of 2 gewend, ik bedoel alles rammelt en piept, maar doet dat in een ritme dat de overeenkomt met de mate van misbruik dat we van de auto maken. Kortom, niets aan de hand. De volkswagen daarentegen piept vanuit de ontwerpgedachte dat 'als je de gebruiker maar helemaal krankjorum maakt met piepjes, hij zich

wel 2 maal zal bedenken om met het krenge te rijden'. Vermindert gebruik bevordert tenslotte de algemene veiligheid.

Er is bijvoorbeeld dat piepje dat laat weten dat je de gordel niet gebruikt. Zoiets toch zeker zelf wel weten! Hij piept bovendien ook als je tas op de rijderstoel staat. duurt overigens wel even voor je daar achter bent. Dan de parkeer sensoren, die continu piepen zodra je langzaam rijdt en in de buurt van een voorganger (niet die religieuze variant van het woord) komt. Vooral leuk als je de eerste keer de pont bij kinderdijk op rijdt met je nieuwe megajacht. Helemaal gek wordt ik ervan. En dan krijg ik die piepjes ook nog niet de mond gesnoerd.Mijn koninkrijk voor een zijknipstang!!

Bij de eend zijn dat soort overbodige zaken niet nodig. Als je te dicht bij je voorganger komt dan doet de bumper dat waar hij voor bedacht is. Bovendien, bij de eend weet je precies hoe groot de auto is, en heb je al die stadse fratsen niet nodig.

Start je de motor na de overtocht, begint dat krenge wederom te jodelen. Donder toch op met die ingebouwde Walldhorn.

Zo dat is het eerste deel van de klaagzang, gaan we nu meteen over naar de radio.... Weer zo'n onnodig modern ding. In de eend zing je zo nodig een aria, het is overigens toch zo goed als onmogelijk om harder te zingen dat het inherente geluidsniveau van de auto, dus verplaats ik me meestal in meditatieve stilte. Dat is in een rijdende

germanische kathedraal wel anders. Het verbaast me dat er geen orgel in zit. Anyway. Die radio stond vanaf dag 1 aan en slingerde mijn ochtendhumeur op tot zeker 8 op de schaal van richter. De aan/uit knop vond ik pas na een deductie waar sherlock holmes hoogte vrees van zou krijgen.

Het zelfde geldt voor de uitknop van de stoel verwarming.... Schiet lekker op om de auto naar 18 graden te airco-en (met pegels aan de neus) om te compenseren dat je rug gebraden wordt in de rund lederen fauteuils. Wat verlang ik naar de zelf ventilerende linnen rugleuningen met comfort verhogende rubber ophangig.

Dan het navigatie systeem..... SNIK.
Maar het moet me eerst even van het hart dat ik lijdt aan een ernstige vorm van technologie stress ten gevolge van de contact sleutel, die ik na de eerste rit pas na 10 minuten van trial en error uit het dashboard kon bevrijden. De automaat, ja walgt u maar, moet in de P-stand staan voordat ... Had leuk geweest als iemand me dat verteld had toen ik de auto kwam halen.

Helemaal frustrerend is het als je afgeleid door al die kolere piepjes het de 'D' en 'R' door elkaar haalt. Hoewel het maar weinig scheelt, was een nieuwe motorpak onoverwinnelijk... en dat na pas 800 kilometer. Een deuk in mijn eend zie ik liefdevol als 'dans son jus' en wordt door mij gekoesterd als de lachrimpels in het gezicht van mijn gade. Maar bij deze auto zijn de lachrimpels van de schadehersteller een aangezicht dat ik weer snel hoop te vergeten.

Het leven van de moderne automobilist is een soort vagevuur nieuwe stijl,

zeker voor de boer die na jaren van hemelse vrede in zijn 2cv, geconfronteerd wordt met de statiekaros van Wodan.

De emoties aangaande de navigatie zal ik in vogelvlucht doornemen. Rond Eindhoven kun je beter de borden volgen..... rond Den Haag trouwens ook. Daarnaast krijgt de spraak computer het op de heupen met woorden als aindhooven (Eindhoven) en tilbruhghgh (tilburg). Wat zou het ding maken van tietjerksteradeel ? O ja, en wat is ook al weer het subtiële verschil tussen de kortste weg en de snelste weg? Ja, ja, dat scheelt een factor 2 in reistijd.

Na dit relaas zult u me mogelijk wijzen op het lezen van de handleiding alvorens te gaan rijden. Welnu, de handleiding van de eend is geschreven in voor iedereen begrijpelijke taal en weegt minder dan 300 gram. De handleiding bij deze wagen is slechts leesbaar voor ingewijden in de diepere betekenissen van hiërogliefen en is omvangrijker dan de Grote Winkler Prins. Dit academisch naslagwerk past niet eens in het dashboard kastje...

Daarnaast wordt er voorkennis verondersteld van de ontwikkelingen op autobied van de afgelopen 22 jaar..... En de kinderen maar lachen en vertellen dat papa ouder wordt en niet meer mee kan komen.

Waarom dan niet direct terug gegrepen naar de eend? Ik zal het duiden: in de tijd dat we allen nog op paarden reden, werden ze gebuikt tot ze erbij neervielen. Nu behandelen we paarden met de liefde die ze verdienen. Vóór de statiekaros van Wodan, gebruikte ik mijn eenden tot ze erbij neervielen. Nu

Jurgen.

Biobrandstof en hi-tech aanpassingen aan een 2cv

(vertaald uit het Belgisch)



E85 is een relatief nieuwe brandstof. Het gebruik in motoren kan bijdragen tot een verlaging van de uitlaatgasemissies. Bio-ethanol wordt gekenmerkt door zijn hoge octaanwaarde. Hierdoor is het mogelijk het vermogen van een motor te verhogen door een hogere compressieverhouding en de aanpassing van het ontstekingsstijdstip. Dit artikel beschrijft hoe een hybride 2CV is aangepast om efficiënt E85 als brandstof te gebruiken. Daarbij is getracht om het standaard vermogen te verhogen om de motor te kunnen gebruiken in een 24 uurs race.

bouwde 2CV, bouwt een hybride. Een elektromotor drijft de achterwielen aan van wat de wagen een 4x4 voertuig maakt. De Pegasus zoals de wagen heet, nam deel aan de 24h24' voor 2CV van Spa-Francorchamps in oktober 2010. Het primaire doel was om de race tot het einde te rijden, niet om extreme resultaten te bereiken. De motor werd voorzien van een nieuw elektronisch brandstofinjectie systeem. De KdFi V1.3 van K-data. Het brandstof- en de luchttoevoersysteem is volledig herzien. Het motormanagement systeem is geoptimaliseerd voor de uithoudingsrace.

De Visa motor heeft het grootste maximaal vermogen. Toch wordt voor de 2CV6 motor gekozen i.v.m. de simplicitéit van de motor, de beschikbaarheid van nieuwe onderdelen, de kostprijs en de betrouwbaarheid. Er is verder gekozen voor een parallelle hybride aandrijflijn. Deze zorgt voor extra acceleratie-vermogen. Een permanent magneet motor drijft de achterwielen aan. Regeneratief remmen laadt de accu's van de motor op.

De lucht-brandstofverhouding van E85 verschilt van die van benzine. Een motormanagement systeem is aangebracht. Dit biedt de mogelijkheid om de injectie van brandstof en het ontstekingsstijdstip te regelen. Daarnaast worden methoden onderzocht om de compressieverhouding en daarmee het motorvermogen te verhogen. Het CQS GroupT Racing team zie de link (<http://www.cqsgroup-tracingteam.be/blog/182/110/Raceverslag-24h02CV>), dat de positieve eigenschappen van E85 wil demonstrenen met een omge-

zelfontbranding. Hierdoor kan het vermogen van de motor nog toenemen. Voor dit project is een intelligent ontstekingssysteem nodig. Dat het ontstekingstijdstip flexibel kan aanpassen, niet enkel in het toerental, maar ook in de belasting en de temperatuur van de



motor. De keuze is gemaakt om een motormanagement systeem te gebruiken dat zowel de injectie als het ontstekingsstijp regelt. Het motormanagement systeem gebruikt de temperatuur van de motor om eventueel het brandstofmengsel te verrijken. Een 2CV is echter luchtgekoeld. Daarom wordt de olietemperatuur van de motor gebruikt. Brandstofinjectiesystemen vergen een betrouwbare en stabiele brandstoftoevoer. Het is cruciaal dat al deze onderdelen beantwoorden aan de regels van het technisch reglement zodat de veiligheid van de wagen verzekerd wordt. De originele benzinetank wordt vervangen door een tank die voldoet aan de FIA specificaties. De tank heeft een inhoud van 30 l. Ter bescherming bevindt de brandstoftank zich in een aluminium container. Brandstofleidingen werden vervangen omdat deze niet geschikt zijn voor E85. E85 zou het rubber aantasten wat kan leiden tot het verstopp van de injectoren en het ontstaan van

Dit artikel is een sterk verkorte weergave van het origineel. Indien u geïnteresseerd bent in de technische details kunt u contact opnemen met de redactie.



lekken. De ontsteking wordt vervroegd zover als mogelijk is. Het vervroegen van het ontstekingsstijpje leidt tot hogere drukken in de cilinder. Dit resulteert in een vermogensstijging. Een hogere compressieverhouding betekent ook dat het blok zwaarder wordt belast. De sterkte van de krukas, drijfstaang en krukaslagers beperken de toename van de compressieverhouding. De keuze is gemaakt om te experimenteren met zuigers van een Citroen Dyane/Ami 8 en resulteren in een compressieverhouding van 9:1. Hierdoor ligt het maximaal vermogen van een Dyane 12% hoger als dat van een 2CV.

Een 2CV motor is een luchtgekoelde motor met oliekoeling. De ventilator gebruikt ongeveer 3 à 4% van het krukas-vermogen. De ventilator is vooral nodig is bij stilstand van de wagen. Stilstand van de wagen zal niet vaak voorkomen tijdens de uithoudingsrace. Daarom wordt de ventilator van de Pegasus weggelaten.

Luchthappers in de motorkap vangen de rijwinds en geleiden deze over de cilinder en de cilinderkop. Hiervoor werden de originele koelkappen van de 2CV aangepast. De originele oliekoeler is vervangen door een grotere.

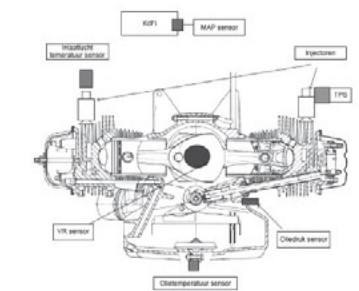
Het voorzien van een parallelle aandrijving biedt de mogelijkheid de betrouwbaarheid voor de Pegasus te vergroten.

De samenstellers van het originele geschrift:
Tobias Faid, Masterstudent Intelligent
Mechanics, GROEP T Dieter Pétré, CQS-
Belgium te Tienen, Belgium en Geert
Waeyenbergh, Unit Management, Group
T - Leuven Engineering College (geert.waey-
enbergh@groep.be)

**MARTIEN
MOOIJMAN**
Deux Chevaux Specialist

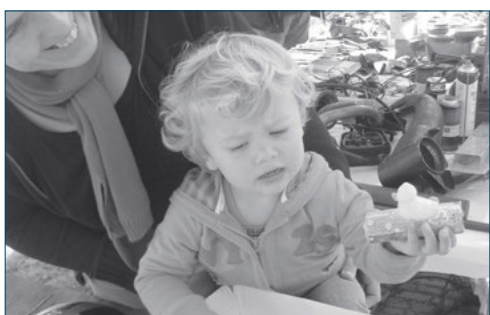
Brugweg 9b in Kruisland (Noord Brabant-nabij Roosendaal)

Tel: 06 48766265



voor meer foto's kijk op:
www.eendeei.nl en www.martienmooijman.nl

**EIMARKT
GEKIEKT**





HET GELUK KOMT UIT EEN SPUITBUS

In het clubblad van de Ami-vereniging stond het volgende artikel over smeermiddelen.

Je kent dat gevoel wel. Je kruipst onder je auto om de kantelmessen een kwastje olie of vet te geven en al gauw merk je dat je ook je oksel hebt gesmeerd. Of: de walm van de peut kwam uit je defroster nadat je de oliekoeler had schoongemaakt.

Zulke ongemakjes zijn te vermijden. Sinds de onderhoudsschema's van onze autootjes werden geschreven, heeft de ontwikkeling van de techniek en de chemie niet stilgestaan. Tegenwoordig grijpen we naar de spuitbus om de voorgeschreven schoonmaak- en smeerkusjes hygiënisch te volbrengen. Een top 5 van de middeltjes die de hedendaagse sleutelaar ten dienste staan kan er als volgt uitzien:

1. Remmenreiniger

Mag in geen hobbyschuur ontbreken. Het is een goede en goedkope ontvetter, bijvoorbeeld voor de jaarlijkse schoonmaak van de oliekoeler, krant op de garagevloer, sproei rijkelijk remmenreiniger op de koeler, even laten inwerken en de losgeweekte vuiligheid met lage persdruk (of eenfietspomp) wegblazen. Eventueel de procedure herhalen.

Je kunt met remmenreiniger ook allerlei kleine onderdelen ontvetten. Het kan verder heel goed dienen als starthulp bij een haperende benzinetoevoer; eenvoudig een puffje in de keel van je carburateur spuiten. Een vermoeden van valse lucht? Puffjes remmenreiniger langs de carburateurvoet en de flenzen van het inlaatspruitstuk vergemakkelijken het spuurwerk. Motor stationair laten draaien en als de brandbare damp door een lekje naar binnen wordt gezogen, stijgt het toerental even. Remmenreiniger is trouwens ook prima spil om je remmen te reinigen. Althans: de remschijven, remtrommels en ankerplaten. Remblokjes en gelijnde remvoeringen mogen strikt genomen niet worden bewerkt met een oplosmiddel (en dat is remmenreiniger). Maar als je snel werkt (sproeien en meteen met een schone lap afvegen) loop je weinig risico. Wel kritisch blijven. Als na het schoonmaken je auto scheef remt of nog meer lawaai maakt dan je gewend bent; alsnog nieuw materiaal monteren.

2. Kruipolie

WD40 is het meest verkochte merk. Dat je er vastgeroeste ver-

bindingen mee loskrijgt weet iedereen. Maar gebruik het ook preventief. In de sloten van je portieren, kofferdeksel en bezinedop vóór het gaat vriezen. En lekker ondubbelzinnig: neem iedere keer als je onder je auto kruipt een spuitbus kruipolie mee om alles wat wel eens losgemaakt of versteld moet worden vettig te houden. Een puffje op de stelnokken van je trommelremmen, de remleidingwartels en de ontluchtschroeven, de schroefdraad op de trekstangen van de veerpotten. Goede kruipolie verhelpt ook lichte corrosie van elektrische verbindingen zoals kabelschoentjes en caravanstekkers.

3. Kettingvet

Kantelmessen smeren met een kwastje is echt iets van het vorige millennium. Gebruik het product waar serieuze bikers hun neus voor ophalen; een spuitbusje kettingvet. Voor onderhoud van motorfietskettingen werkt dat spul weliswaar minder goed dan opgewarmd kettingvet uit blik, maar voor ons doel is het goed genoeg. Het is immers bedoeld om in een bewegelijke verbinding te dringen en daar een laagje stevig vet achter te laten. Dat is precies wat wij willen. Wel eerst even een krantje op de vloer leggen.

4. Siliconenspray

Stroeve schakelstangen mag je niet smeren met olie of kruipolie. De traditionele smeermiddelen zijn namelijk funest voor de kunststof lagerbusjes. Sommigen gebruiken een paar druppels water, anderen "gewone" DOT 4 remolie (dus niet de groene LMH). Maar een vleugje siliconenspray werkt beter en langer. Je kunt het spul ook op je portierrubbers spuiten om te voorkomen dat de deuren 's winters vastvriezen. Maar sproei voorzichtig. Siliconen op de carrosserie bemoeilijkt het bijwerken van de lak of het overspuiten.

5. Kopervet

Voorheen: de dipsaus voor boutjes en moertjes die aan weer en wind worden blootgesteld. Nu dus

ook verkrijgbaar in spuitbussen. Kopervet smeert je aan boutverbindingen als je zeker wilt weten dat je ze over tien jaar nog los krijgt. Het voordeel van spuitbussen zou kunnen zijn dat je minder van het nuttige prutje aan je vingers krijgt. Of je nu smeert of spuit: je sleutelt prettiger met kopervet op de schroefdraad van uitlaatkleppen en bijvoorbeeld op bumpersteunen, trekstangen, schokdempersteunen en heel spaarzaam op sommige remdelen. De onderste draaipunten van remschoenen blijven gangbaar dankzij kopervet, een likje op de achterkant van remblokjes voorkomt piepen. Remleidingwartels blijven demontabel als je ze voor het vastschroeven een nagelpuntje kopervet hebt meegegeven.

Toegift: Dasty

Voor het ontvetten van klein spul is remmenreiniger prima. Maar als je bijvoorbeeld een versnellingsbakhuis wilt schoonmaken voor je het openschroeft, of de vette prut uit de motorruimte wilt spoelen, is zo'n spuitbusje wat onvoordelig. Professionele koudontvetter is duur, zeker als je het niet laat circuleren in een ontvetterbak. De oplossing: Dasty uit de knijpfles. Het is de agressiefste van de huishoudontvetters. Een Italiaans product dat in Nederland verkocht wordt door Wibra. Google de productnaam en je vindt ettelijke fanclubs, van Vivalezeressen tot motorbinken. Sproei Dasty op een gaar onderdeel, de eventueel met een kwastje, laat het een paar minuten inwerken en spoel de troep weg met water. Een vervuilde werkbank frist er ook van op. Nadeel: het stinkt. Voordeel: een forse knijpfles kost net geen twee euro.

Tenslotte: de enige veilige spuitbus is de brandblusser. Sinds het onbrandbare freon in de ban is gedaan worden in vrijwel alle spuitbussen brandbare drijfgassen gebruikt. Pas dus op met open vuur. Peter Logher

Te koop

Een '83er 2cv6 omgebouwd naar een 50er jaren model. (Bij diverse eilanden een bekende auto) Prima chassis en bodemplaten in 2009 vervangen. evt. geïnteresseerden kunnen contact opnemen via 010 234 17 18. vraagprijs: 2500 euro. Jeroen Henger.



Scharreleitjes

Regelmatig ontvangen we vraag- en aanbod mailtjes voor in ons clubblad. Omdat het blad maar eens in de 2 maanden verschijnt zijn die aanbiedingen vaak al achterhaald. Zoals de prachtige witte 2CV-club van Gerard Reijgersberg (zie foto) die voor het verschijnen van dit blad al van eigenaar was verwisseld. Recente advertenties, die vlak voor het ter perse gaan van dit blad binnen komen plaatsen we wel.



Ik heb mijn eend verkocht, maar ik heb nog een aantal dingen te koop: o.a. een bagagerek, Nieuwe 123-ontsteking nog in de verpakking, aluminum-voorfront z.g.a.n., 6 klassieke boekjes. Daar zoek ik een liefhebber voor. mvr. Gerard reactie naar: reijgger@hotmail.com



De Noordkaap, die stond nog op mijn lijstje van te bezoeken geografische extremen. In 2007 stonden we in Litouwen op het middelpunt van Europa. Dus op naar de buitenkanten. We hebben in juni drie weken de tijd voor een rit van 7.000 km. Makkie.

Voorbereiding

Je kunt op twee manieren met je A-type op vakantie gaan: voor vertrek alles controleren en desnoods preventief vervangen of gewoon gaan rijden. Phoenix of Acadiane heeft wat onvolkomenheden, maar doet het altijd. Toch heb ik voor de vakantie wat dingen gecontroleerd en preventief vervangen. Zoals handrem nagetrokken (slap), kleppen gesteld (ruim), versnellingsbakolie ververs (oud), stuurstang vastgedraaid (los) en de olieleiding tussen cilinderkoppen en motorblok (beschadigd), oliekoeler (lek) en krukaskeerring (ook lek) vervangen.

Nieuw geluid

Na een nacht dorrijden staat de tent op de eerste vakantiedag aan een meer bij Jönköping. Op de tweede dag hoeven we maar tot

boot wacht niet. In Finland schijnt het geluid even weg te zijn na het stellen van de koppelingskabel. Op de poolcirkel in Rovaniemi vertrouw ik de versnellingsbak niet meer en via de APUA-Help wordt een tweedehands bak gekocht.



Klepspel

Je kunt het onderdeel maar beter bij je hebben in dit dunbevolkte deel van het continent, waar de zon ook 's nachts schijnt. Op 21 juni staan we aan de Noordkaap: de middernachtszon schijnt waterig door de wolken. Phoenix is 3.246 km van huis en doet het prima. Het geluid is inmiddels toegevoegd aan het arsenaal andere geluiden. Via Tromsø zakken we af langs de Noorse kust. De E6 is in dit smalle deel van Noorwegen de enige doorgaande weg. Het is hier heuvelachtiger dan in Finland. Ontelbare tunnels en veel stijgen en dalen. We zijn twee weken van huis als we richting Fauske rijden. Phoenix begint nu ook bij lage toeren herrie te maken onder de motorkap. Het klinkt als kleppen met heel veel speling. Onder toezien oog van een vriendelijke, behulpzame Noor die er verder geen verstand van heeft, blijkt de klepspel geheel binnen de voorgeschreven toleranties. Er begint iets te dagen...

Re-entry

Rechts fjord, links berg met daarachter Zweden. We naderen de poolcirkel. Sinds Rovaniemi gaat



de zon niet meer onder. Dat wordt een soort re-entry, zoals bij de spaceshuttle. TAK-TAK-TAK... Niks re-entry, maar einde vakantie na 4.356 km. De motor draait rond, maar met een getik dat overal bovenuit gaat. De oorzaak lijkt nu wel duidelijk. Helaas beschikt de APUA-Help niet over een nabije Noor met een A-typische hobby. De ANWB Alarmcentrale regelt voor Phoenix transport naar huis. Wij genieten vier dagen van het uitzicht op een fjord uit een hotelraam in Rognan, dan van een treinreis van 17 uur naar Oslo en een vlucht naar Schiphol. We zijn eerder thuis dan gepland.

Diagnose

Drie weken later komt Phoenix ook thuis. Onmiddellijk na thuiskomst wordt de patiënt ontdaan van de aangetaste organen: het motorblok. Speling van een drijf-stanglager op de krukas was de



boosdoener. Het inwendige van het blok ligt bezaaid met metaalstukjes. De laatste 2.500 km naar huis hadden we daar niet mee gehaald... De preventieve reisvoorbereiding heeft geholpen, of toch niet? Nu nog naar Bjarktangar op IJsland en naar Tarifa in Spanje. De onbereikbare berg Choe-Oeta in de Oeral sla ik wel over.

Jesper

Meer foto's zijn te vinden op www.glimeend.nl



Tour de la Haye

door André Kooijman



Sinds een jaar fiets ik naar mijn werk, dwars door Den Haag en zo af en toe kom ik een eend tegen. Aangespoord door de flyers die we een paar Ei-kranten geleden hebben ontvangen besloot ik eens wat beter op te letten en de flyers achter de ruitenwissers te steken. Mijn tocht begint in de wijk Leidschenveen bij mijn eigen eend die op dit moment uit elkaar ligt en hopelijk deze herfst weer in elkaar kan worden gezet. Na zo'n 2 km fietsen (de hele tocht is zo'n 10 km) kom ik de eerste eend tegen in bleu uit 1984 met vierkante koplampen (volgens mijn kinderen niet een echte want een echte eend heeft ronde koplampen) en wordt de eerste flyer achter de ruitenwisser gestopt.



Na zo'n 1,5 km kom ik de volgende eend tegen welke duidelijk van een Eendeï is dus maar geen flyer achter de ruitenwisser. Even bekruip het gevoel mij dat het me niet gaat lukken om mijn flyers uit te delen. Tot nu toe is de eend dichtheid per 1,75 kilometer één eend. De eend die ik tegen kom op 3,5 km van mijn trip, is vol bestickerd met Eendeï stickers dus dat zit wel goed. Trouwens een prachtig eend uit 1980 dus lekker om de 2 jaar apk en geen wegenbelasting.



Op zo'n 4,5 km van mijn trip kom ik toch weer wat moois tegen en kan ik eindelijk mijn tweede flyer uitdelen. Een ami 8 break uit 1973, een DS break en een GSA break uit 1982 staan netjes langs de weg op een rijtje. Aan het gras te zien onder de auto's wordt er niet dagelijks mee gereden, jammer. Hmmm de eend-dichtheid per

kilometer is nog niet beter geworden maar toch word ik wel blij van al dit moois. Echter nog geen 500 meter verder (ik ben nu halverwege) wordt ik onverwacht getraakteerd op iets wat ik niet ken. In een zijstraat achter een opa bus (toelichting mijn schoonvader



reed in een HY bus en dus heet een HY bij ons in het gezin een opa bus) staat een mijn onbekende variant op het A type, eerst dacht ik wat een vreemde Méhari maar het bleek een Vanclee mungo te zijn (wikipedia.org/wiki/Vanclee).



Na deze tractatie weer verder met nog 2 flyers over aangezien ik vermoed dat de hele serie Citroëns zo dichtbij elkaar wel eens van één eigenaar kunnen zijn heb ik maar 1 flyer achtergelaten. De eend-dichtheid per kilometer is ook nog niet opgelopen dus ik begin me toch wat ongerust te maken dat Den Haag niet echt een eend liefhebbende stad is.



Gelukkig op zo'n 6 kilometer van mijn trip kom ik eindelijk weer een Eend tegen en wel in dezelfde kleur als de mijne. Het is een 2cv6 special uit 1987 één jaartje ouder dan de mijne. De eend ziet er goed



uit met de bekende roestplekken waar onze geliefde voertuig nu eenmaal onder te lijden heeft (je weet wel het motorkap-scharnier, onder het derde achterruijtje links, etc.). De eend dichtheid per kilometer is nu per 2 kilometer 1 eend het gaat dus niet goed maar ik kan wel mijn derde flyer uitdelen want er is geen sticker van het Eendeï te vinden. Maar het geluk is met me: nog geen kilometer verder kom ik weer een eend tegen en wel één met het stuur aan de andere kant uit 1976, wat zou daar de



geschiedenis van zijn? De eend is voorzien van Eendeï sticker dus helaas weer geen flyer uitdelen. De rest van mijn fietstocht kom ik geen eend meer tegen en blijft de eend-dichtheid per kilometer hangen per 2,5 kilometer 1 eend en heb ik nog één flyer over.



Uiteindelijk de flyer maar op mijn buro gezet en iedereen die langs komt geniet even krijgt een glinstering in hun ogen wat het lijkt wel of de eend ieders eerst auto was. 's-Avonds op de terugweg toch maar eens een andere route genomen om te kijken of ik mijn eend dichtheid iets kon verbeteren en

ja hoor, gelukkig op de terugweg kwam ik 6 eenden (ook één Dyane) tegen en had de terugreis een eend-dichtheid van per 1,5 kilometer 1 eend. Jullie begrijpen dat mijn fietstocht naar en van het werk een dagelijkse tractatie is maar soms zou ik graag met mijn eigen Eend naar het werk, echter heb ik geen parkeerplaats wegens het strenge parkeerbeleid in Den Haag.



Zelfs bij het ADO-stadion kom ik nog een eend tegen, een rode, een kleur die ik nog twee keer tegen kom waarbij er één met een Palma bak. Zo nog wat plaatjes en snel weer genieten van het fietsen en lekker om me heen kijken voor die éne speciale eend.



Eendtechniek op de technische school

Even voorstellen, ik ben Jan de Jong en werk als metaaldocent op de techniekvestiging van het Comenius College in Capelle a.d. IJssel. Mijn hobby, inmiddels behoorlijk uit de hand gelopen, heeft alles te maken met eenden en eend-achtigen. Ik rij alweer jaren in een oranje besteelend en heb een bescheiden handelijtje in tweedehands eendonderdelen.

Mijn leerlingen moeten aan het begin van het schooljaar altijd even wennen aan de verschillende autootjes waar mee ik op school kom, soms de eend, dan de ami en met heel mooi weer de mehari. Voor de meeste leerlingen zijn het auto's uit een ander tijdperk, en ze zouden zich schamen als ze erin zouden (mee)rijden, echt niet cool!! Hoog tijd om die mening eens te veranderen. Zo gezegd zo gedaan...



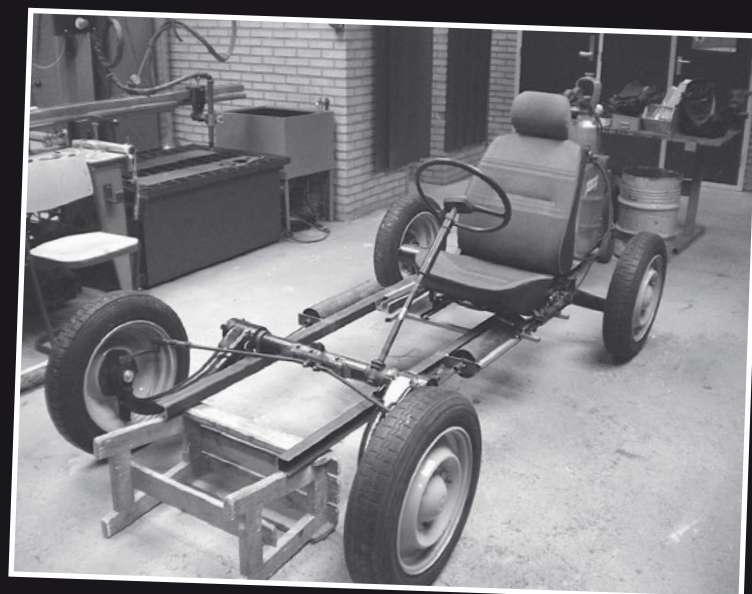
“Een eend is eigenlijk toch wel een heel coole wagen!!”

In het afdelingsprogramma metaal in de derde en vierde klas (vmbo) is best wat ruimte om wat extra projecten te doen, zo maken we al een aantal jaren een vlet voor scouting groepen. Dit jaar hebben we een skelter gebouwd van eend onderdelen. Uit m'n voorraad onderdelen heb ik assen, wielen, veren, een stuur en nog veel meer mee gebracht naar school. We hebben een plan gemaakt met de belangrijkste maten, zijn in het ijzermagazijn op zoek gegaan naar ijzer wat niet bestemd was voor werkstukken uit de lesmethode, gelukkig was dit er voldoende, en zijn in de lasserij aan het werk gegaan.

Eerst wat afwachtend, wat moet dat worden? Maar hoe meer vorm er in het karretje kwam hoe enthousiaster de leerlingen werden. Het chassis bestaat uit twee stevige U-profielen. Hierop zijn de assen bevestigd en ze hebben er een speciale bevestiging aan gelast voor de veerpotten. De wielbasis is ruim 50 cm. korter dan van een eend. Toen de draagarmen de veerstangen en de wielen gemonteerd waren en de jongens konden zien en ervaren hoe

geweldig een eend kan veren, waren de meeste meteen om en begrepen ze opeens dat een eend zo'n gek autootje nog niet is!

Maar het belangrijkste moest nog komen, namelijk de motor. Omdat de kinderen van tegenwoordig opgroeien in een wereld waarin eigenlijk geen schakel-brommertjes meer rijden, maar alleen automaat scootertjes (wat een armoe) hebben ze nog geen idee van wat een koppeling is en hoe die werkt. Maar geen nood, met een centrifugaalbak kan je ook prima weg rijden zonder de koppeling te gebruiken. De skelter is dan ook voor zien van een 18 pk blok met centrifugaal koppeling. We vonden ook dat de motor achterin moest en dat achterwielaandrijving bij een skelter wel stoer is. Met wat laswerk aan een vooras kan die gelukkig prima dienen als achteras met aandrijving. Tenslotte de bediening van rem, koppeling en versnelling in elkaar geknutseld en klaar voor een proef rit. Geweldig wat rijdt dat super en wat veert dat ongelooflijk goed meneer, Een eend is eigenlijk toch wel een heel coole wagen!!





bedankt...

De afgelopen paar jaar zijn in rap tempo tientallen oude vertrouwde Citroën-merkdealers verdwenen in het westen van het land. Roemrijke en 'eeuwenoude' namen als Le Vélo, Zuidgeest en Waldo zijn geschiedenis. Weggeconcentreerd door Opel-handel 'Het Motorhuis', die weliswaar nu ook Citroëns verkoopt, maar geen enkele affiniteit lijkt te hebben met le double Chevron, laat staan met de Eend. Gelukkig hebben we onder de rook van Rotterdam, respectievelijk in Brielle en Spijkenisse, Luveto nog. Een merkdealer van het oude stempel, met grote kennis van zaken over de Eend en andere niet meer geproduceerde Citroën-modellen. Op de Ei-markt sponsorde Luveto onze vereniging met het nodige promotiemateriaal. waarvoor onze dank!!!

Een Citroën nodig?
www.luveto.nl

Aanhangwagen op z'n Amerikaans

Van ons Amerikaanse Clublid Nico ontvingen we bijgaande foto's. Zijn toelichtend schrijven spreekt voor zich:

'Maybe good to know that our Duck loves to go with us on Vakantie trips'

USA Eendeei member
Nico Goossen

Luveto is nog een familiebedrijf met een rijke Citroën-historie. Luveto staat voor LUGtenburg's VErvoer En Taxi Onderneming, ontstaan in 1928 en sinds 1935 Citroëndealer te Vierpolders. Na de oorlog is het bedrijf verder gegaan aan de Thoelaverweg te Brielle. In 1969 opende Luveto haar 2e vestiging in Spijkenisse aan de Hoogwerfingel. Inmiddels staat de derde generatie Lugtenburg aan het roer, te weten de broers Wilfred en René. In 2006 verhuisde Luveto-Brielle naar de huidige lokatie op bedrijvenpark 't Seggelant in Vierpolders en eind 2010/



begin 2011 verhuist Luveto-Spijkenisse van de Hoogwerfingel naar bedrijvenpark Halfweg. In Spijkenisse verkoopt en onderhoudt Luveto ook Mitsubishi's. Gezien het feit dat er met de Mitsubishi Colt een 'leemte' tussen de Citroën C1 en de C3 wordt opgevuld en er een samenwerkingsverband is tussen de beide mer-

ken op het gebied van de C-crosser en de Outlander en de in 2011 te lanceren, volledig elektrische, Citroën C-Zero en de Mitsubishi i-miEV

Met dank aan: Jago Vis, Ei-lid en medewerker bij Luveto-Brielle



Luveto Brielle
Seggelant-Oost 9
3237 MH Brielle
Tel. 0181-412455

Luveto Spijkenisse
Hoogwerfingel 1A
3202SM SPIJKENISSE
Telefoon: 0181-615255



ken op het gebied van de C-crosser en de Outlander en de in 2011 te lanceren, volledig elektrische, Citroën C-Zero en de Mitsubishi i-miEV

Op zaterdag 20 november is iedere Citroën-rijder welkom op de jaarlijkse veiligheidsdag, waar je je Citroën op tal van punten kunt laten nakijken om veilig de winter door te kunnen komen.

Met dank aan: Jago Vis, Ei-lid en medewerker bij Luveto-Brielle



Luveto Brielle
Seggelant-Oost 9
3237 MH Brielle
Tel. 0181-412455

Luveto Spijkenisse
Hoogwerfingel 1A
3202SM SPIJKENISSE
Telefoon: 0181-615255

Jurgen gaat naar Londen



Michelin

Iedereen heeft zijn eigen favoriete steden. Voor mij is Londen de mooiste stad ter wereld. Op de voet gevolgd door Kinderdijk en Parijs. Maar zelfs in het zeer Britse Londen, met zijn geheel eigen architecturale stijl, weten de Fransen het meest afwijkende gebouw van de hele stad neer te zetten. Gewoon omdat zij hun eigen stijl volgen. In de begin jaren van de vorige eeuw was dit het hoofdkantoor van Michelin in Engeland. De buiten muren zijn voorzien van tegel tableaux met, voor die tijd, belangrijke franse auto's en race evenementen. Ook Bibendum neemt een prominente plaats in. Helaas, de 2cv staat daar niet bij, en ik heb nog wel het hele gebouw afgezocht. Mocht je in de buurt zijn : 81 Fullham road Kensington Londen. Als je via Google Maps een virtuele reis maakt, wandel dan niet Om het gebouw heen. Want in Lucan place staat het hobby project van Adolf, prominent naast dit fantastische gebouw geparkeerd. Een schandel! Waar is de typex ?.



ogen naar ons archaïsche vervoermiddel ? En als je dat wilt weten, hoe kom je daar dan achter? Wel, in Engeland is dat simpel. Als het object van onze passie is opgenomen in een museum collectie, dan zijn de Engelsen er fan van. Het Science Museum in Londen heeft in zijn permanente tentoonstelling een collectie auto's die het naoorlogse Europa wederom hebben ge(de)mobiliseert. Voor academische correctheid som ik ze even op in de Engelse volgorde : 1. Fiat 500, 2.Citroen 2CV, 3. Morris Minor, 4. VW kever, 5.Saab 92. Dat wij (de 2CV) het in de ogen van de Enagelsen afleggen tegen de Fiat 500 is slechts toe te schrijven aan Engelse excentriciteit. Het blijven tenslotte eiland bewoners. Dat de 2CV hoger op de lijst eindigt dan de VW kever, duidt daar en tegen op gezond verstand en onderscheidingsvermogen.

Weird Science

Als chauvinistische Nederlanders met voorliefde voor franse auto's, zijn we bij het Ei gewend dat onze eend het mooiste, beste , zuinigste, aantrekkelijkste voertuig is van allen. Maar, kijkt de rest van de wereld ook met diezelfde waterige trouwe honden



In hartje Londen (om de hoek bij Piccadilly Circus) spotte de redactie afgelopen zomer deze Eend. Een Engelse natuurlijk, want als toerist of niet-centrum-ingezetene kom je 'The City' van Londen onmogelijk binnen...

van het bestuur

UITNODIGING VOOR DE EXTRA ALGEMENE LEDENVERGADERING OP ZATERDAG 4 DECEMBER 2010

15.00 uur in het gebouw aan het Korperpad 25 te Rotterdam

15 April 2009 ging de ALV akkoord met de door het bestuur voorgelegde voorstellen tot wijziging van de statuten en het huishoudelijk reglement. Eenmaal bij de notaris bleken een aantal problemen waardoor de statuten de notaris niet konden passeren.

Het bestuur heeft daarom notariskantoor Voskamp opdracht gegeven de wijzigingen in concept voor te bereiden. Het kantoor gaf ons ook een aantal adviezen voor het wijzigen van het huishoudelijk reglement.

De huidige statuten, de wijzigingsvoorstellen en de beoogde nieuwe statuten alsmede het huidige huishoudelijk reglement de wijzigingsvoorstellen en het beoogde nieuwe huishoudelijk reglement vindt u op de website van het Ei: www.eendeei.nl. Wilt u de stukken thuis ontvangen stuurt u dan een mail naar de secretaris, secretaris@eendeei.nl. Vanaf 20 november kunt u de stukken inzien in het gebouw aan het Korperpad. Wij hopen u allen op 4 december te mogen ontmoeten.

WIJZIGINGSVOORSTELLEN STATUTEN

In de gehele statuten worden de woorden: "niet-kommerciële", "kursussen", "communicatie", "coördineren", "contributie", "categorieën", "kaskommissie", "kommissies", "kommissie", "kommissieleiden", "kommissielid", "vakatures", "sekreteris", "notariële", "blanko", "akklamatie" en "functies" vervangen door respectievelijk de woorden: "niet-commerciële", "cursussen", "communicatie", "coördineren", "contributie", "categorieën", "kaskommissie", "kommissies", "kommissie", "kommissieleiden", "kommissielid", "vacatures", "sekreteris", "notariële", "blanko", "acclamatie" en "functies".

Artikel 1 wordt gewijzigd en komt te luiden: 1. De vereniging draagt de naam: VERENIGING DE ALTERNATIEVE GARAGE "t EENDE-EI".

2. De vereniging is gevestigd in de gemeente Rotterdam. Artikel 4 lid 1 onder b. wordt gewijzigd en komt te luiden: (mede-)eigenaar zijn van een Citroën A-type;

Artikel 5 wordt gewijzigd en komt te luiden: 1. Een huisgenoot van een lid kan ook als lid worden toegelaten, mits aan de criteria gesteld in artikel 4 wordt voldaan. Een zodanig lid wordt ook "gezinlid" genoemd. 2. Onder huisgenoot van een lid worden verstaan zijn/haar echtgeno(o)t(e), zijn/haar geregistreerd partner, degene met wie het lid samenwoont alsook zijn/haar bloedverwanten in de eerste graad. 3. Gezinsleden genieten een bij het huishoudelijk reglement te bepalen korting op de jaarlijkse contributie.

In artikel 9 lid 1 onder b komen de woorden "bij de statuten" te vervallen.

In artikel 9 lid 6 worden de woorden "een maand" vervangen door de woorden "zes weken".

In artikel 9 lid 7 komt het woord "desniettemin" te vervallen.

In artikel 11 lid 1 komen de woorden "in de vereniging" te vervallen.

In artikel 11 lid 3 wordt het woord "oordeelt" vervangen door het woord "vindt".

Artikel 15 lid 2 wordt verwijderd onder her-nummering van de leden 3 tot en met 9 naar 2 tot en met 8.

Artikel 15 lid 3(oud) (nieuw: lid 2) wordt gewijzigd en komt te luiden:

Voor zover de statuten of de wet niet anders bepalen, worden alle besluiten van de algemene ledenvergadering genomen met volstrekte meerderheid van de uitgebrachte stemmen (meer dan de helft).

Artikel 15 lid 9(oud) (nieuw: lid 8) wordt gewijzigd en komt te luiden: Zolang in een algemene ledenvergadering alle leden aanwezig of vertegenwoordigd zijn, kunnen geldige besluiten worden genomen, omtrent alle aan de orde komende onderwerpen, ook al is de oproeping niet op de voorgeschreven wijze geschied of is enig ander voorschrift omtrent het oproepen en houden van vergaderingen niet in acht genomen.

In artikel 16 lid 2 komen de woorden "behoudens het bepaalde in lid 3" te vervallen.

Artikel 16 lid 3 wordt verwijderd onder her-nummering van de leden 4 tot en met 7 naar 3 tot en met 6 en de verwijzing in lid 4 (oud) (nieuw: lid 3) naar lid 5, die wordt gewijzigd naar lid 4.

In artikel 17 lid 3 onder a. komen de woorden "ten aanzien van een bestuurslid dat uit de leden benoemd is" te vervallen.

Artikel 21 lid 6 wordt gewijzigd en komt te luiden: Vereist het onderzoek van de rekening en verantwoording bijzondere boekhoudkundige kennis, dan kan de kaskommissie zich door een deskundige laten bijstaan. Het bestuur is verplicht aan de commissie alle door haar gewenste inlichtingen te verschaffen.

Artikel 21 lid 8 wordt gewijzigd en komt te luiden: Het bestuur is verplicht de bescheiden bedoeld in lid 3 en 4 zeven jaren lang te bewaren.

Artikel 22 lid 3 wordt gewijzigd en komt te luiden: Een besluit tot statutenwijziging behoeft tenminste twee/derde van de uitgebrachte stemmen.

WIJZIGINGSVOORSTELLEN HUISHOUDELIJK REGLEMENT

Artikel 1 toevoegen de leden 4 en 5 4.Bij overlijden van een lid blijven eventuele gezinsleden tot het eind van het verenigingsjaar gezinslid. 5 Met ingang van het nieuwe verenigingsjaar volgend op het verenigingsjaar als bedoeld in Art. 1 lid 4, wordt het oudste gezinslid zoals bedoeld in Art. 5 van de statuten lid. Andere gezinsleden uit hetzelfde gezin kunnen gezinslid blijven als zij nog aan de daarvoor geldende criteria voldoen.