



Een uitgave van Vereniging de Alternatieve Garage 't Eendeëi  
Bezoek en correspondentieadres: Van Helmontstraat 11-13,  
3029 AA Rotterdam NL

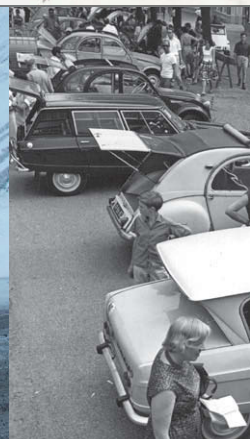
Port Betaald



verschijnt 4 keer per jaar

45e jaargang nummer 2, maart 2020

# 't Eendeëi



**in dit nummer onder meer:**

**Roadtest uit 1967 met de Dyane**

**Ongeziene aankoop van een AZ**

**Wat gaan we allemaal doen in 2020**

**We hebben een AED**

**21 maart: Algemene Ledenvergadering**

**www.eendeei.nl**



La 2 CV Citroën n'est pas une voiture « décapotable » mais « découvrable ». La capote s'enroule sur elle-même comme un store et peut être fixée par deux crampons à ressorts à n'importe quel point de deux gouttières de chaque côté de la carrosserie.



# V

Van de voorzitter

oor je ligt de eerste Ei-krant van 2020. Na een milde winter, waarin dus drif-  
tig werd gesleuteld en gerestaureerd,  
staat gelukkig nu weer het voorjaar  
voor de deur. Menigeen is zich al  
weer aan het voorbereiden op klussen  
in de lentewarmte, toertochten en  
allerlei buitenactiviteiten.  
We merken dat de laatste paar jaar er  
steeds meer leden voor een "totaal"  
restauratie gaan. Chassiswissels en  
het nodige laswerk (halve en hele  
koetsen worden vervangen!) zijn  
schering en inslag. En als je dan toch  
bezig bent...dan ook maar direct even  
de motor en bak reviseren. Je eendje  
kan er dan weer jaren tegen. Op zich  
natuurlijk allemaal niet gek, als je  
weet dat de laatste eend op 27 juli  
1990 van de band is gerold.  
Sinds j.l. december staat het cursus-  
aanbod van de Ei-academie weer op  
de site. Er is massaal ingeschreven  
op de cursussen, zodat alle cursus-  
sen vol zitten. Wie zich nu nog  
aanmeldt komt op de wachtlijst te

staan. Uitzondering is de basiscursus  
"Eendologie". Hier is nog ruimte voor  
cursusliefhebbers op de zaterdag.  
Een must voor de beginnende sleu-  
telaar die de eend nog moet leren  
ontdekken.  
Verder vast jullie aandacht voor de  
Algemene Leden Vergadering op  
zaterdag 21 maart om 11.00 uur.  
Natuurlijk ben je hier weer van harte  
welkom om te horen over het wel  
en wee van de vereniging en natuur-  
lijk zijn hier ook je ideeën welkom!  
En....onder de bezoekers van de ALV  
wordt weer een magazijnbon van 't  
Ei verloot. In deze Ei-krant tref je de  
agenda en de oproep voor de ALV  
aan.

Allen weer veel succes gewenst met  
al jullie grote en kleine klussen, en  
hopelijk krijgen we een voorjaar  
waarin het dakje vaak open kan!

Met vriendelijke groet, namens het  
bestuur, Paul Otto

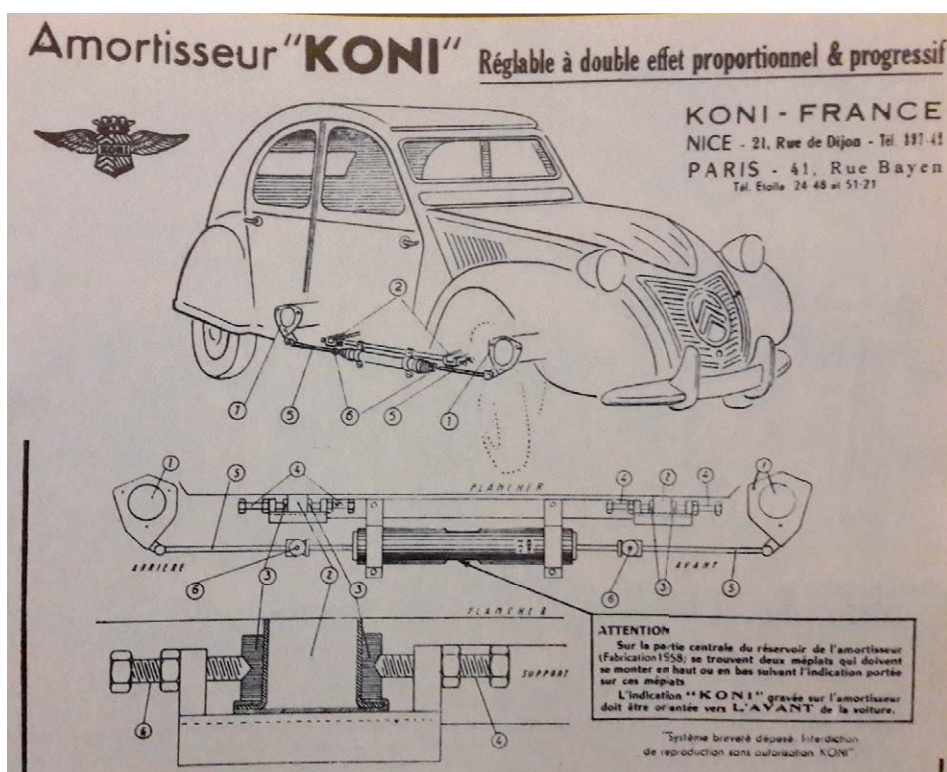
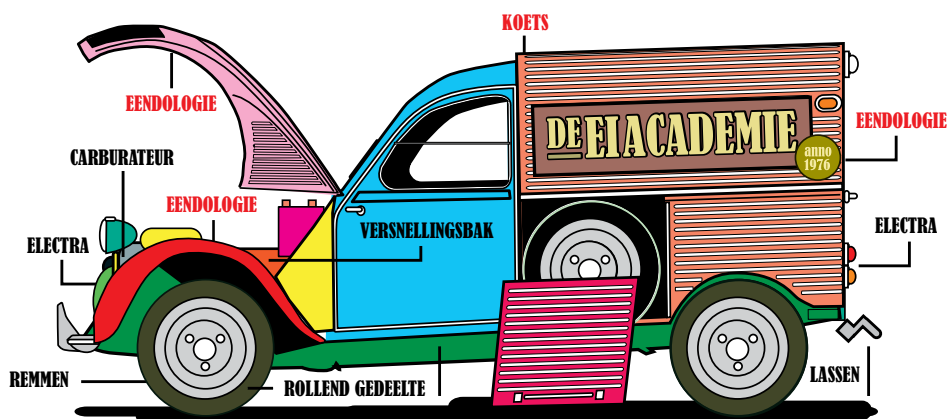


## Gratis APK in 2020

Citroën Nederland heeft een mooi aanbod voor de leden van de Citroën Clubs in Nederland. Citroën Nederland vergoed de kosten van de APK in 2020. Om hiervoor in aanmerking te komen moet je je uiterlijk 15 maart aanmelden bij evenementen@eendeei.nl. De lijst met deelnemers aan deze actie wordt aan Citroën Contact gestuurd. Vervolgens laat je de APK uitvoeren bij een door Citroën erkend garagebedrijf. Dit zijn de garagebedrijven die op de kaart verschijnen als je op [citroen.nl](http://citroen.nl) een online werkplaatsafspraak maakt. Alleen met een factuur van één van deze bedrijven wordt de APK (ten hoogste 24,95) terugbetaald. De factuur kun je indienen bij [Citroenservicenl@citroen.com](mailto:Citroenservicenl@citroen.com). Daarbij je naam en rekeningnummer opgeven. Citroën zal na controle van de aanmeldlijst binnen 30 dagen het bedrag op jouw rekening storten. De aanmeldlijst wordt uitsluitend gebruikt voor deze actie en niet voor andere doeleinden. De APK hoeft overigens niet op een Citroën plaats te vinden, dit aanbod geldt ook voor een auto van een ander merk.

## Vrijwilligers gevraagd

Zowel de **barcommissie** als de redactie van de Ei-krant heeft behoefte aan nieuwe vrijwilligers. Als vrijwilliger in de barcommissie heb je ongeveer een keer in de twee maanden een bardienst op zaterdagmiddag. **De redactie** verzorgt vier keer per jaar een Ei-krant. We zoeken vooral mensen die regelmatig artikelen willen schrijven of interviews willen houden. Ook mensen die een steentje bij willen dragen aan de opmaak of andere ideeën hebben over de invulling van ons periodiek zijn van harte welkom. (zie ook pagina 16 van dit nummer)





## Welkom bij de club!

Sinds de vorige Ei-krant hebben zich de volgende leden en donateurs aangemeld:

### Nieuwe leden :

Lidnr. Naam

3244 Sjaak van Oudenaarden, Barendrecht  
3248 Eric Dangermond, Westzaan  
3249 Robbert Termeulen, Nijkerk  
3250 Tino Pat, Delft  
3251 Rob Hoes, Delft  
3252 Stef Mennens, Kaatsheuvel  
3253 Willem van Cappellen, Barendrecht  
3254 Geer van Bussel, Ospel  
3255 Regine van Boxtel, Dongen

3256 Rien Geerking, Vogelenzang  
3257 Cor van Dongen, Heinkenszand  
3259 Peter van Dok, Papendrecht  
3261 Natascha Veldhuisen, Pijnacker  
3262 M. de Valk, Oud-Beijerland  
3264 Jos Teeuw, Amerstol  
3265 Dion d'hont, Zantvoort  
3266 Dick Frijdal, Voorhout

### Nieuwe donateur :

3258 Jos van Gerven, Schiedam



# eendei.nl rotterdam

Op veler verzoek is hij binnenkort weer leverbaar: De Eendei achterraut-sticker. Hij wordt wit gedrukt op transparant vinyl, dus je ziet alleen maar de frisse witte gezeefdrukte tekst met ons bekende schakelschema. Binnenkort al verkrijgbaar bij het Magazijn. In het juni-nummer vind je hem als extraatje ingevoegd.

## Uitnodiging voor de Algemene Ledenvergadering van 't Ei op Zaterdag 21 maart om 11.00 uur

Het bestuur van **Vereniging de Alternatieve Garage 't Eendei** nodigt je uit voor de **Algemene Ledenvergadering op zaterdag 21 maart om 11.00 uur aan de van Helmontstraat**. Vanaf vrijdag 13 maart zullen alle stukken t.b.v. de vergadering op de site worden geplaatst, zodat je je eventueel vast kan inlezen.

### Koffie en Loterij

Leden zijn vanaf 10.30 uur van harte welkom. Er zal koffie, thee en taart zijn.

Leden die zich tussen 10.30 en 11.00 uur melden kunnen gratis deelnemen aan een mini-loterij. Aan het einde van de ALV zal de trekking plaatsvinden. De winnaar gaat met een mooie prijs naar huis!

### Toelichting Agenda ALV

#### 8. Benoeming bestuursleden/verkiezingen

##### Voordracht Willem Kervers

Vorig jaar is José Oortwijn benoemd als nieuw bestuurslid "Techniek". Zoal bekend heeft José na een aantal maanden wegens drukke overige werkzaamheden zijn taak moeten neerleggen. We hebben Willem Kervers bereid gevonden om zijn taak a.i. over te nemen. Willem is voortvarend aan de slag gegaan. Het bestuur stelt dan ook voor om Willem te benoemen als bestuurslid.

**Volgens het rooster van aftreden** zijn Pieter Vogel (algemeen activiteiten) en Hans Wijers (secretaris) 3 jaar in functie. Pieter stelt zich herkiesbaar. Hans treedt terug als bestuurslid. Het bestuur is naarstig op zoek naar een lid dat de functie van secretaris wil vervullen. Leden die interesse hebben in deze functie kunnen zich melden bij het bestuur. Zie ook: Statuten VAG 't Eendei, artikel 16, lid 3.

## Agenda ALV

1. Opening en mededelingen
2. Vaststellen van de agenda
3. Ingekomen stukken
4. Goedkeuring notulen ALV 2019
5. Bestuursverslag 2019
6. Financieel verslag 2019 en toelichting
7. Verslag kascommissie / décharge bestuur
8. Benoeming bestuursleden/verkiezingen
9. Benoeming kascommissie
10. Evaluatie Reiskostenregeling
11. Wijziging stallingsvoorwaarden
12. Begroting 2020 en toelichting
13. Rondvraag
14. Sluiting
15. Trekking loterij





## Simone van Gennip-Bekema: Wat gaan we allemaal doen in het nieuwe seizoen?

### 28 maart Operatie Nachtvluucht

Je kunt je nog t/m 15 maart opgeven. Zie ook pagina 3 van dit nummer

### 25 april Franse Markt:

Nieuw dit jaar, de Franse markt! Een vrolijke combinatie van onze bekende kofferbakverkoop, bric-à-brac en eten en drinken. De bedoeling is dat de binnenplaats van 't Ei omgetoverd wordt tot een heus marktplein. Heb je Eendenonderdelen te koop, maak je zelf de leukste snuisterijen of moet je van je brocante af? Verkoop het gratis op de Franse markt! Leden gaan voor, maar we willen ook lokale kleine ondernemers uitnodigen.

Voor meer info of om een plekje te reserveren, mail even met [evenementen@eendeei.nl](mailto:evenementen@eendeei.nl)

### 2 en 3 mei CitroExpo

Zoals jullie misschien weten dit jaar geen CitroMobile. Gelukkig is er voor de echte Citrofielen een alternatief, CitroExpo in Gorichem. Vanuit 't Ei gaan we er ook staan met een stand. Lijkt het je leuk om een dag(deel) onze stand te bemannen? Top! Stuur een mail naar [evenementen@eendeei.nl](mailto:evenementen@eendeei.nl).

We zijn ook nog op zoek naar een mooie, gekke, bijzondere Eend/A-type om op de stand neer te zetten. Het thema is sport. Zie ook pagina 15

### 6 juni Wielewaalrit

Inmiddels een bekend recept. We gaan met zoveel mogelijk Eenden de bewoners van de Wielewaal een leuke middag bezorgen. Als je eenmaal hebt meegedaan en die blijde gezichten hebt gezien, ben je voorgoed 'verslaafd'. Meld je aan via de website.

### 3 juli Zinderende Zomertoer

Vorig jaar als spontane actie ontstaan en zo goed bevallen dat ie nu in de agenda is opgenomen. Gewoon lekker toeren in een mooie omgeving. Bakje koffie onderweg en een BBQ als afsluiting. Ook hiervoor kun je je al aanmelden via de website.

### En dan kunnen we in augustus nog naar de 17th ICCCR in Polen

Meer hierover in het volgende nummer of op de website.

**Gedurende het seizoen vinden er meer activiteiten plaats.**

**Kijk regelmatig op [eendeei.nl](http://eendeei.nl) en hou de Ei-mail in de gaten**

## PETIT MARCHE OP DE FRED

Op 21 juni (Vaderdag) is er een Petit Marché aan de Frederik Hendriklaan in Den Haag. De organisatoren willen een Franse Oldtimer show organiseren. Vind je het leuk om daar te staan met je Eend? Neem dan even contact op met Eileen Meere ([eileen@kreativevents.nl](mailto:eileen@kreativevents.nl)).

## Briefwisseling n.a.v.

**De Oud Rotterdammer** Oplage: 122.000  
Dé gratis krant voor de 50-plusser  
Dinsdag 7 januari 2019 . Jaargang 16,

### Leven vol problemen en pret met auto's

Wij hebben met plezier het artikel 'Problemen, posten, posten' gelezen in De Oud Rotterdammer van een paar maanden geleden. Dat deed ons terugdenken aan de auto's die wij hebben gered. Dat bleek er in de loop van de jaren aardig wat te zijn. Posten zijn wij nooit geweest. Wij vinden dat de auto er voor ons is en niet andersom. Bovendien, als hij een uitgebreide wasbeurt heeft gehad, dan genieten we daar natuurlijk wel van. Nu denken we meer terug aan de gebreken die we met onze auto's hebben meegemaakt. Ze hebben namelijk bijna allemaal een geschiedenis.



Opgevoerd met de auto  
Dit artikel aan aandacht had gehad en de binnentoon was overvloedig. De  
kanten verkopen. Nu een jaar wilden we graag om  
stelen. Er was iets met de verhuurder. Toen dat na veel gemoei en gedoe

**Een opletend lid (Willem Philipsen) kwam in het eerste nummer van dit jaar een leuk artikel tegen in 'De Oud Rotterdammer' over het wel en wee van het echtpaar Gelderman en hun Eenden. 'De Oud Rotterdammer' is een tweewekelijkse gratis krant met alles over de roemruchte geschiedenis van Rotterdam. Ook Sjaak van Werkhoven las het artikel, nam contact op en er volgde een leuke briefwisseling, mét vermakelijke Eenden-avonturen...**

*Geachte mevrouw Gelderman, Wat een prachtig artikel heeft u geschreven; mijn welgemeende complimenten! Als verstokt liefhebber van "de lelijke Eend" (2CV) heb ik het aandachtig gelezen en ik vroeg mij af of dit wellicht iets zou zijn voor ons verenigingsblad.*

*Het gaat om de Vereniging Alternatieve Garage het Eendeei in Rotterdam aan de Van Helmontstraat 11-13, waar ik al jaren lid van ben. Ik kan de website (zie: [www.eendeei.nl](http://www.eendeei.nl)) van harte aanbevelen.*

*Vergis ik mij niet dan zijn de door u beschreven avonturen van dit mooie voertuig nog steeds actueel, zij het dat de thans nog springlevende Eenden misschien minder zorgen geven vanwege de serieuze aandacht voor onderhoud. Zelf ben ik in het bezit van twee prachtige exemplaren, één uit 1956 en één uit 1983. Momenteel ben ik bezig om een eend uit 1985 weer geheel als nieuw op te bouwen (lees: geheel te reviseren) want dit autootje moet doorgegeven worden aan de volgende generatie. Het is meer dan ooit een metafoor van eigenzinnige reislust. Mijn verzoek aan u is of het mij vrijstaat dit artikel door te spelen naar ons clubblad met de suggestie om het in de volgende editie op te nemen. Ik ga daar immers niet over. Op die manier worden de leden van ons clubje deelgenoot gemaakt in de zo voortreffelijk beschreven pretfactor van deze waggelwagen.*

*Bij voorbaat dank voor uw reactie!  
Met vriendelijke groet,  
Sjaak van Werkhoven, Rotterdam*

*Goedemiddag meneer van Werkhoven.  
Of mag ik zeggen: Beste Sjaak?*





Het hele artikel lezen? Ga naar [deoudrotterdammer.nl/Krantenarchief](https://deoudrotterdammer.nl/Krantenarchief) > Jaargang 16 - 2020, nr 1 week 2

Wat een leuke reactie. Hartelijk dank hiervoor. Ten eerste vind ik het prima dat je mijn stukje gebruikt voor de vereniging. Hoe zou ik zoiets kunnen weigeren als het dat sympathieke autootje betreft.

Ten tweede, als je het goed vindt zal ik nog wat meer gegevens verstrekken, maar daar ga ik nog iets voor opzoeken.

Je hoort nog van mij.

Vriendelijke groet, Corrie Gelderman.

*Beste Corrie,*

*Dank voor deze snelle reactie! Uiteraard ben ik benieuwd naar meer gegevens, zodat ik deze met grote belangstelling tegemoet zie.*

*Met uw welnemen stuur ik dit bericht met bijlagen door naar de redactie van ons clubblad. Overigens ben ik groot voorstander van tutoyeren; hoe zou dat anders kunnen met deze liefhebberij?*

*Beste groet, Sjaak van Werkhoven*

*Beste Sjaak,*

Ik ben even in de map met door mij ingestuurde en geplaatste stukjes gedoken. In het krantje van 4 september 2018 staat het volgende stukje: "Vakanties met het Dappere Eendje". Daarin staan misschien ook nog aardige dingen, die je zou kunnen gebruiken.

Ik heb nog in mijn documenten gezocht op de laptop, maar bij een opruimbui blijkt ik het gewist te hebben. Jammer, anders had ik het bijgevoegd.

Misschien is het krantje nog te bestellen. Ik ga er hierbij vanuit dat je reactie gaat over mijn laatste stukje van 7 januari.

Toen wij de eerste Deux Chevaux gekocht hebben bij een Citroën garage in Rotterdam Zuid, (naam vergeten), hebben mijn man Hans en ik nog een paar avonden een cursus gevolgd om eventuele "Ongemakken" zelf te kunnen verhelpen.

Het was meer aan Hans besteed dan aan mij en we hebben er later behoorlijk profijt van gehad. In die tijd, eind zestiger jaren, zijn we ook lid geworden van een Deux Chevaux Club. Zij organiseerden o.a. puzzeltochten. Op een mooie zondag hebben wij ons ingeschreven voor zo'n rit en met de 2 kleine kinderen achterin, togen we naar een soort park, waarin een gebouw stond, waar voor ons een zaal was gereserveerd.

Alle "Eenden" werden netjes achter elkaar

geparkeerd op de oprijlaan. Binnen werden de spelregels uitgelegd en we kregen een eigen nummer. Eindelijk konden we vertrekken en één voor één zetten we ons in beweging, mijn man aan het stuur en ik met de opdrachtenfolder in de hand ernaast.

Hans nam een klein bochtje en toen..... niets meer. Het bleek dat een kruiskoppeling kapot was, zomaar ineens. Er was een technische begeleiding, maar die moest met de rit mee voor eventuele problemen onderweg. Wat een pech! Daar komt nog bij dat we ook niet naar huis konden, iedereen weg was en wij met 2 kleine kinderen heel de dag in die ruimte moesten blijven. We hebben ons behoorlijk verveeld en de dag duurde eindeloos.

Toen ze terug kwamen werden eerst de prijzen uitgedeeld en pas daarna werden wij technisch geholpen. En er werd met geen woord gerept over onze pech.

Een kleine troostprijs zou een heleboel hebben vergoed, maar men had daar gewoon geen aandacht voor. Heel teleurstellend.

Mocht jullie van de club ooit zoiets overkomen, heb dan ook oog voor de pechvogels.

Wat ik nog wel aardig vind om te vermelden is dat wanneer ik voor een stoplicht stond naast een moderne grotere auto, ik het een sport vond om als eerste weg te spurten en vaak lukte dat ook. Ja, als je jong bent dan vind je dat natuurlijk nog leuk.

Als ik nu naast een lelijke Eend sta, dan laat ik het raam een beetje zakken om van dat sympathieke motorgeluid van de eend te genieten. Ze hebben nog steeds een plekje in mijn hart.

Wij hadden geen idee dat er nog een club bestaat, maar het doet ons goed. Ik heb voor de lunch even de link aangeklikt en wat staat er een prachtige collectie. We gaan nog verder kijken.

Ik kan nog melden dat we in de eerste Eend nog 2 banken hadden, i.p.v. stoelen. Op de campings hebben we ze wel gebruikt. Onder die banken kon je geweldig veel bagage kwijt. Ook achter de voorbank propten we het vol, daarop de slaapzakken en 2 kussens en de kinderen konden heerlijk zitten of liggen en eventueel in slaap vallen.

Toen reden we ook nog wel eens 's nachts door Frankrijk. Toen ik mijn rijbewijs had gehaald leker om en om. Dan duurde het ook niet zo lang

voor de kinderen.

Onze eerste Eend had trouwens nog voorportieren die naar voren open gingen. Wij hebben overigens voor en achter meteen al gordels ingebouwd.

Omdat we op de grote weg maar zo'n nietig wagentje waren en er een toetertje van niks in zat, heeft Hans er ook nog eens een tweetonige luchthoorn ingebouwd, die hij naar behoefte kon inschakelen. Het was verboden, maar wat doe je in een eventuele noodsituatie?

We reden eens op een D-weg in Frankrijk, op weg naar Nederland. Er reed een vrachtwagen voor ons en die "trok" een beetje, fijn, maar dat gaat ook vervelen.

We gingen dus passeren, maar toen viel de trekkracht weg en we kwamen er niet voorbij. Het zal wel een beetje klimmend geweest zijn. Toen we naast de cabine reden maande de chauffeur ons met een lachend gezicht en met zijn armen gebarend op te schieten, maar het lukte niet. Toen zijn we er maar achter gebleven tot hij ergens afsliep.

Wat passeren betreft, we maakten ook wel mee dat als we een sterkere auto probeerden in te halen. Zij dan onmiddellijk meer gas gaven. Zij konden kennelijk niet verdragen om door een deux chevaux te worden ingehaald. Zielig.

Je ziet, er zijn nogal wat herinneringen. Het was een geweldige tijd. We hebben nu een fantastische Subaru van 15 jaar en die doet het altijd en overal, maar het plezier van toen is niet te evenaren.

Nog één verhaaltje dan (van Hans). Een gedeelte van de Blaak in Rotterdam, tegenover de bank van Mees, was nog niet bebouwd. Het was een braakliggend terrein.

Het had enorm geregend en we wilden onze Eend ergens parkeren. Dan die put maar in, maar die stond volkomen blank.

Om een droge plek te vinden moesten we door het water. Ik had geen idee hoe diep het was, maar Hans had vertrouwen. Gas, en het water in. Het is goed gegaan, maar daarna waren de remtrommels dusdanig nat, dat de auto niet best meer remde.

Er was één oplossing: hard rijden en hard remmen en dat een aantal malen. Ik vloog bijna met mijn hoofd door de voorruit..

Dit is het wel even. We zouden het leuk vinden iets terug te zien van onze verhalen in jullie clubblad..

Verder heel veel plezier en succes met het opknappen van die leuke wagentjes. Ze moeten gekoesterd worden.

Vriendelijke groeten,  
Hans en Corrie Gelderman.

*Beste Hans en Corrie,  
Andermaal dank voor deze uitgebreide reactie, heel leuk geschreven! Ik hoop dezer dagen op overleg met de redactie van ons clubblad; zoals ik al eerder schreef is het niet aan mij om hierover te besluiten.*

*Met vriendelijke groet,  
Sjaak van Werkhoven*



**Herman de Vries kocht een AZ 'dans son jus' en restaureerde hem op 't Eendeëi. Een verslag:**

# Ongeziene aankoop AZ



De draagarmen had ik tussentijds opgefrist en de rechtsachter heb ik met hulp van Roel voorzien van een nieuw lager. De remblokken bleken nog "nagelnieuw" en konden voorzien van een nieuwe remcilinder opnieuw gemonteerd worden.

## Dat was niet zo slim...

De oude remslangen had ik weggegooid en dat was niet

zo slim, want er zijn verschillende typen. Het monteren kan alleen als de koets nog niet op het chassis staat omdat de draagarm opgetild moet worden om de slang te kunnen monteren. Speciale dank aan Arnold Duivesteijn voor deze gouden tip! Arnold heeft sowieso een "vetleren medaille" verdiend want hij kwam niet alleen nuttige tips geven, maar voorzorg mij ook, ongevraagd(!), van enkele onmisbare onderdelen, Arnold heel erg bedankt!

## Morele steun

Ik kreeg regelmatig complimenten en warme belangstelling. Vooral op de cursusdagen van het Ei was er veel aanloop en belangstelling. Vaak gestelde vraag was of ik de auto ging spuiten of zo zou laten. Uiteraard blijft de auto zoals hij nu is... Hetgeen veel instemming kreeg... Van werken kwam er op de zaterdag dus niet zoveel terecht, maar het was wel erg gezellig! Ik werkte 6 dagen per week gemiddeld 6 uur. Op dinsdagen was onze gewaardeerde voorzitter Paul aanwezig om samen met Frans te werken aan hun gezamenlijk project, zij voorzagen mij stevast van koffie en morele steun. Regelmatig kreeg ik "controle" van de boxbeheerders Paul en Guido ook zij voorzagen mij van nuttige tips, hulp en bemoeidigende opmerkingen. Als Jeroen Henger aanwezig was maakte ik hier ook dankbaar gebruik van door hem te bevragen over allerhande zaken en spullen. Hij stelde mij nooit teleur.

## Smeulende kabels

Grote problemen ondervond ik bij het aanslui-

**A**n het eind van onze vakantie in Frankrijk zag ik op Market-place een fantastisch mooie AZ, dans son jus, voor een zeer aantrekkelijke prijs. De foto's maakten mij zo enthousiast dat ik direct in onderhandeling ging over de prijs van de auto, die al in

een bouwjaar vastgesteld.

## Loodje van de RDW

Na het aanhangen van een loodje en het betalen van de leges hebben we de AZ bij het Ei gestald om te gaan restaureren. Ik had Nelly, mijn vrouw, plechtig beloofd deze auto eerst rijklaar te maken voor ik weer iets anders op mijn nek zou nemen, dit omdat er nog een onafgemaakt project thuis staat. Ook zou ik proberen de kosten zo laag mogelijk te houden.... Bij het demonteren van de wagen deden zich direct al de eerste problemen voor, alles zat vastgerot en bij pogingen e.e.a. heel uit elkaar te halen leed ik nederlaag na nederlaag. Het chassis was finaal verrot en werd slechts door het scharnierstuk van de staande pedalen bijeengehouden. Mijn eerste zoektocht was gericht op het vinden van een geschikt chassis, het werd een gebruikt chassis van een '74-er met wat laswerk. Na het afschrapen van de laag zwarte meuk, tijdens de klusdag, kwam er een fraai bruin chassis tevoorschijn. Na wat hak- en slijpwerk en geholpen door Jeroen Henger en Paul van Veen had ik al snel een bruikbaar chassis en kon ik beginnen met de wederopbouw.

## Ei-ervaringsdeskundigen

De koets was in het achterdeel nog verrassend goed maar de voetenbak en de bodemplaten moesten vervangen worden. Over de dorpels had ik ernstige twijfels maar "geholpen" door de adviezen van Ei "ervaringsdeskundigen" besloot ik ook die maar te vervangen. Wel met pijn in mijn buik, want eerdere ervaringen hadden mij geleerd dat je hierbij héél goed moet letten op de maatvoering van de stijlen i.v.m., het sluiten van de deuren. Met hulp van Roel Pijl werd de voetenbak vervangen, hierna heb ik de middenstijl gefixeerd, de bodemplaten aangebracht en de dorpels vervangen. Na de trappelbak te hebben gerepareerd kon de koets weer op het chassis.

Tijdens al mijn werkzaamheden bleek de hulp van onze Evert onmisbaar, onderdeel na onderdeel werd, schijnbaar moeiteloos, voor mij geregeld! Chapeau! De veerpotten waren een hoofdstuk apart. Dagen(!) ben ik bezig geweest met het demonteren van de trekogen, uiteindelijk lukte het mij één veerpoot te behouden, helaas bleek toen dat de maat van de pot in het nieuwe chassis anders was.

Het opbouwen van het chassis en het monteren van de koets verliepen probleemloos.



Nederland stond.... Na wat heen en weerappen en bellen heb ik de auto gekocht op basis van alleen de foto's.....

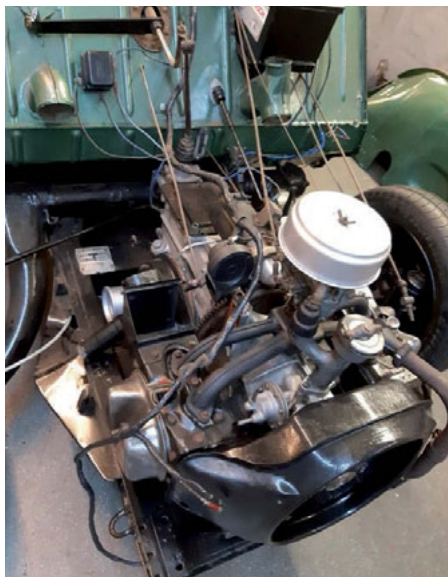
## Krokante voetenbak

Een afspraak werd gemaakt om de auto op te halen in Waalwijk, en gewapend met een triangel van het Ei gingen we op pad. De eerste kennismaking met de auto was een ontnuchterende ervaring, de bodem die er op de foto's hard uit zag was aan de bestuurderskant totaal verdwenen.... Ook de voetenbak was erg krokant. Helaas bleek de triangel niet geschikt om de auto mee te nemen. Achteraf gelukkig, want het chassis bleek finaal verrot! De handelaar was niet te beroerd om de auto gratis thuis te brengen en enige tijd later konden we een afspraak maken om de auto te laten schouwen bij de RDW. Met de oprijwagen van het Ei, en de hulp van schoonzoon Sjors Vos, togen we naar de RDW in Schiedam. Op basis van de verkooppapieren en het onderzoek van de keurmeester werd een rapport opgesteld en





ten van de elektrische installatie! Een oude AZ heeft geen zekeringen en een verkeerd aangesloten knipperlicht automaat zorgde twee keer voor "grote paniek", smeulende kabels in het dashboard en later op het schutbord door verkeerd aansluiten mijnzijdigs... Hierbij sneuvelde jammerlijk de 6 Volts accu. Gelukkig bleek de ontstekingsinstallatie intact en leerde ik dat een 12 Volts massakabel niet geschikt is voor een 6 Volts installatie... José Oortwijn hielp mij bij het opsporen van de kortsluiting. Helaas heb ik het dashboard twee keer geheel opnieuw moeten isoleren en bedraden. De knipperlicht automaat heb ik vermoedelijk door kortsluiten "opgeblazen", al doende leert men en als je iets niet weet, vraag het dan.....!



### Verlichting

Spullen die het Ei niet kon leveren haalde ik bij de EEE in Soest, de eerste keer samen met Arnold om mij de weg te wijzen. Heel erg blij was ik met het linker achterspatbord in de goede kleur (Vert Embrun). Minder blij met de wegwerkzaamheden naar Utrecht en de afsluiting op de terugweg bij Nieuwerkerk ad IJssel en de afslag Vlaardingen, het werd zo een hele lange rit!

Ik had besloten om de motor alleen op te frissen en te voorzien van nieuwe zuigerveren en rubbertjes (if it aint broke don't fix it) en de versnellingsbak is alleen schoongemaakt en van nieuwe olie voorzien. Er zat verrassend weinig olie in de bak! De remschijven zijn vervangen en er zijn nieuwe remschoenen en remcilinders gemonteerd. Bij het monteren van de bak en motor heb ik achter de bak twee extra busjes aangebracht om het lengteverschil te compenseren, men had mij gezegd dat de bak en motor niet zouden passen op het chassis, op deze wijze heb ik dit eenvoudig opgelost. De motorsteunen voor pasten (met wat trekken en duwen) gelukkig ook... De oude motorkap is vervangen door een ribbelkap die ik heb overgenomen van Arnold, helaas paste de voorbumper niet zondermeer op het nieuwe chassis, enige creativiteit werd gevraagd en is gevonden....



### 300 uur

Uiteindelijk, heb ik ruim 300 uur gewerkt aan deze restauratie. Evert, Arnold, Jeroen, José, Paul, Paul, Frans, Cor, en Guido, hartelijk dank voor jullie hulp en fantastische morele support! Er is veel kennis aanwezig onder de leden van het Ei, zelfs van

hele oude eendjes heeft men verstand. Ik heb zelf ook veel geleerd tijdens deze restauratie

Het aansluiten van de verlichting, ook een verhaal op zich, een "klein vermogen" is na een flinke speurtocht van Nelly op het W.W.W. uitgegeven aan lampjes en ledjes. Het aansluiten van de achterlichten en remlichten zorgde bij mij voor veel ongenoegen. De nieuwe fittingen van de achterlichten vielen spontaan uit elkaar en bij het remmen ging het rechter achterlicht branden i.p.v. het remlicht (massafout). En natuurlijk pasten de nieuwe 6 Volt halogeen duplolarmpen niet in de moderne koplampen... Maar zoals altijd de aanhouder wint! Aanvankelijk wilde de motor alleen draaien op de choke, de oorzaak bleek te zitten in de afdichting van de gasklep as, twee kunststofringetjes verhielpen dit euvel, nogmaals dank aan Jeroen.

Met een eendaags kenteken zijn Sjors en ik naar de RDW gereden en daar werd de auto opnieuw geschoond. Hierbij bleek dat je weliswaar een tweedehands chassis mag gebruiken, maar dat je dan wel de herkomst van het Chassis moet aantonen.....! Ook werd de



en niet alleen op het gebied van sleutelen maar ook van de procedures die aan het invoeren van een oud autootje hangen. Een mens is nooit te oud om te leren.

Eens te meer blijkt hoe waardevol het is lid te zijn van onze mooie vereniging, gevraagd en



auto nog technisch gekeurd. De keurmeester bleek een liefhebber en was tevreden over de staat van de wagen. Hij gaf ons zelfs een compliment. Helaas nog geen kenteken, want de auto moest ook nog worden ingevoerd bij de belasting. Daar is het wachten nu op.

ongevraagd is men steeds bereid je te helpen. Dank hiervoor! De auto gaat, hopelijk, binnenkort naar Frankrijk terug en Nelly en ik hopen er nog veel plezier aan te beleven....

*Herman de Vries*



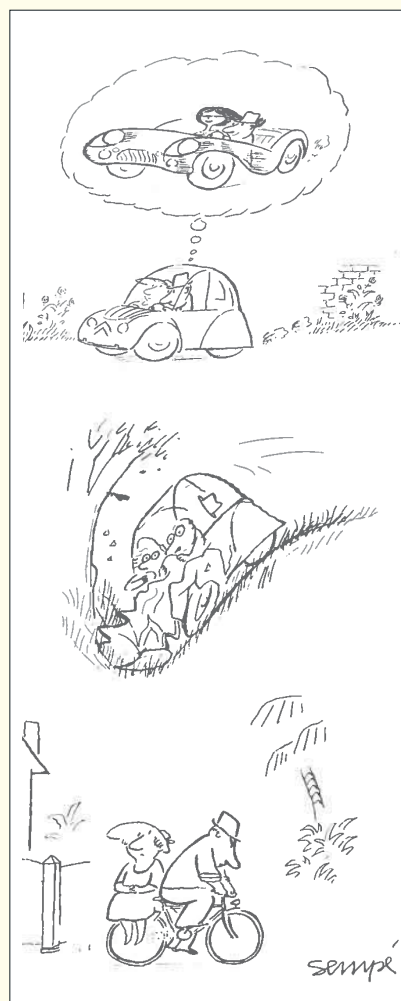
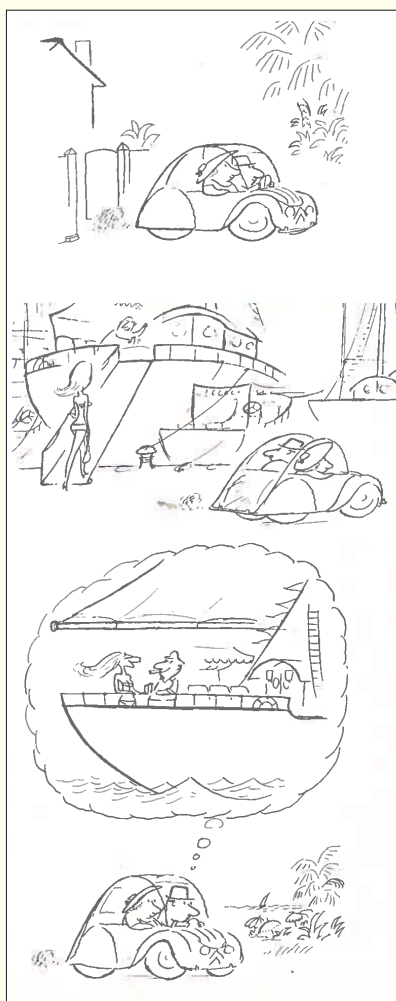


Hoezo bestaan er geen leuke sloperijtjes meer in Frankrijk?  
Deze recente foto is gemaakt in november 2019 door Paul van der Veen



## De Eend geïllustreerd

De 2CV is op duizenden manieren op creatieve wijze vereeuwigd. Als schilderij, cartoon, in stripverhalen, boekillustraties en vele andere kunstvormen. Het lijkt de redactie leuk over dit onderwerp "De Eend in de kunst en Kunst op de Eend een speciaal themanummer te maken. Wie wil daar aan meewerken? Creatief en kunstminnend talent te over binnen 't Eendeï. Dus meld je aan! Een voorproefje, de Eend in de 'cartoon':



< De cartoon hiernaast met de boze gendarme hebben we waarschijnlijk allemaal wel eens gezien. Hij is gemaakt door de Franse cartoonist **Jean-Jacques Sempé**. Op zijn negentiende begon Sempé humoristische tekeningen te maken. Vanaf dat moment werkte hij als illustrator voor verschillende bladen, zoals L'Express en Paris Match. Vanaf 1954 verscheen zijn strip Le Petit Nicolas. Paul van der Veen vond het boekje "sauve qui peut" uit 1964 van Sempé met meer mooie illustraties met wederom de Eend in een belangrijke bijrol.



# De eend van onze (schoon)pa



"Wat zou je nog als laatste wens willen pa?"  
"Nog één keer mijn eend zien", was zijn antwoord. Het ging om zijn in 1968 gekochte 2CV, waar hij (en wij ook) precies 17 jaar in gereden had. Een eend vol met herinneringen. Na oproepen op social media, geplaatste advertenties, contact met RDW, collega die zelf ook een 2CV rijdt en de man die in 1968 de factuur opgesteld had.....niets mocht baten. Hij reed nog wel kregen we her en der te horen. Een foto die ergens van de eend was gespot, RDW die alleen kon aangeven dat hij nog reed....maar niemand wist waar.

Pa kwam te overlijden en zijn laatste wens stierf met hem mee.

Tot een goede kennis met de mededeling kwam dat hij de eend had gevonden!

Trillende vingers bel je naar de eigenaar van de eend. Ik kreeg een hele lieve meneer aan de lijn en het eerste wat hij zei: "ja hoor die staat bij mij, ben er pas nog mee naar Frankrijk geweest!" De situatie uitgelegd en uiteraard mochten wij de eend komen opzoeken. De eigenaar had toch nog wel een vraag, welke kleur de auto origineel was en welke bekleding er toen in zat. Dat bracht ons op het idee om de eigendommen die we nog hadden van de eend aan hem te geven. Foto's van vroeger, de nota, het originele boekje, een lijstje met de oudste foto, de kalender en het clubblad het Eendeëi waarin de oproep stond.

Als familie wisten we het gelijk, pa uit te strooien bij "zijn" eend, zo konden we toch een stukje van zijn laatste wens vervullen.

De afspraak werd gemaakt voor 16 februari 2020. Toen wij aan kwamen had Hr. Hueting de eend al buiten gezet en tranen van verdriet, geluk maar bovenal herinneringen kwamen op dat moment naar boven. Was gezellig aankomen toen iedereen met natte ogen uit zijn wagen stapte....

Na een liefdevol warm ontvangst bij fam. Hueting met koffie en gebak, kwamen de verhalen van toen en nu over de eend. Wij konden over vroeger vertellen de witte kleur, de grijze bekleding, en vooral herinneringen. Hr. Hueting had de eend nu

8 jaar en is er nog steeds aan bezig om hem in goede staat te houden. We gaan er nog mee op pad en hij rijdt nog als een zonnetje!

"Wie wil de eend gaan rijden, om een plekje voor het uitstrooien te vinden?" vroeg hr. Hueting. Stille.... Niemand durfde dit, tja het is toch een oldtimer en mijn zus en ik, nee, we houden het op te emotioneel. Kleinkinderen wisten niet eens wat een handchoke was dus bleef er één over, manlief Ed!

Zus en ik achter in, net als vroeger op ons eigen plek, en dan....janken. de stang die tussen ons zat waar menig keer vroeger woordenwisselingen over waren(zelfs nu zat ze op mijn helft) het vasthouden aan de voorstoel want tja gordels waren er niet, tot grote verbazing bij de kleinkinderen. De geur van sigarettenrook van pa en ma werd nu vervangen door de chokegeur

Ed kon goed met de eend overweg en was trots dat hij in pa zijn eend reed. Onderaan een dijk werd de eend keurig geparkeerd met draaiende motor. "Die laat ik aan hoor" zei Ed, "wat als ik hem straks niet aan de praat krijg!"

En zo werd pa daar in het bijzijn van zijn eend uitgestrooid, de sterke wind zorgde ervoor dat hij overal bij zijn auto was.

Teruggekomen bij de fam. Hueting wachtte ons wederom een warm moment. Niets was teveel voor deze lieve mensen en de aangeboden broodjes en koffie waren een dankbaar welkom. Familie Hueting onze dank is niet in woorden te beschrijven

Veel liefs

Ed, Elly, Najade en Yoran

Etienne, Marina, Danilo en Jasmijn

## Bij deze ons verhaal.

Op zondag 16 februari zaten wij te wachten op een familie uit Rotterdam.

De reden was de 2CV uit 1968 die acht jaar in ons bezit is.

De eerste eigenaar had een laatste wens om deze auto nog een keer te zien. Dat kon door zijn overlijden in december helaas niet doorgaan, maar zijn dochters en familie wilden graag de as uitstrooien in het bij zijn van de 2CV. Aan deze wens wilden wij graag meewerken.

Wij voelden de emotie van deze familie en hebben deze middag als zeer waardevol ervaren.

Het geeft ons een goed gevoel dat we aan de wens van deze fijne familie konden voldoen en wij blijven goed voor onze eend zorgen.

Met vriendelijke groet,  
Loes en Gerrit-Jan Huetink.



Zet 'm alvast in je agenda:

## Rij mee en ontdek Rotterdam

Voor alle Eenden en andere Klassiekers:

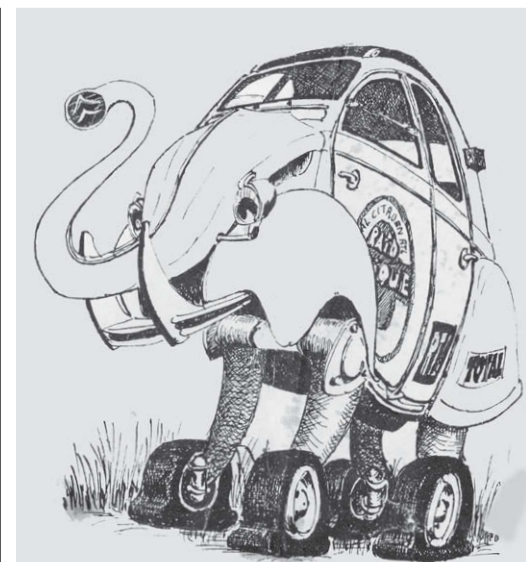
EEN RIT VOOR MENSEN MET EEN BEPERKING

Ons traditionele ritje voor de bewoners van de Wielewaal! Wie al eens heeft meegereden weet dat je de bewoners een onvergetelijke middag bezorgt. Dus laat even weten dat je merijdt om deze middag weer tot een succes te maken. Namens de bewoners van de Wielewaal vast "Dank je wel" voor je inzet!



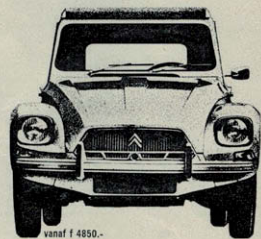
AL JAREN EEN BEGRIIP IN DE STAD!  
**de WIELEWAAL**  
zaterdag 6 juni 2020 **RIT**

Aanmelden en meer info: [www.eendei.nl](http://www.eendei.nl)





## nieuw maar onmiskenbaar Citroën: de Dyane



vanaf 14850,-

U ziet een sierlijke carrosserie met een geramte grille en ingebouwde, rechthoekige koplampen. Een forse bagageruimte achter de opklapbare vijfde deur, die tot aan het dak toe open kan. Een comfortabel interieur met gul plaats voor mensen en dingen. Twee praktische schuiframen voor frisse lucht en zonder lucht. Ook twee kleren, waarmee u het zwaar spits uitgedachte ventilatie- en verwarmings-systeem tot ieders genoegen bedient. En zonder te stoppen à la minute van de zon genieten kan ook het vrouwenkies is n.l. wat binnen uit tot de eerste stand te openen.

U zit in de Dyane zoals u dat van Citroën gewend bent - d.w.z. goed en volmaakt ontspannen. En hiermee zijn we dan weer op bekend terrein: de rijkwaliteiten die de vervoerschap met de overige Citroën-typen zo duidelijk demonstren. Natuurlijk de voorwielaandrijving, dijvaste wegliging en veilige remmen; voor Citroën al sinds 1934 een heel gewone aanleggenheid. En de moedige motor die wel het een en ander verdragen kan. Een motor die u nooit op kosten jaagt, want met gemiddeld 1 op 17 brengt hij u met bakwasse speed naar uw doel. Overigens, u moet de Dyane bekijken, er in zitten en rijden. Dit is de enige manier om te ervaren dat Citroën - zonder concessies aan mode-tendenzen - waar een auto geknipt heeft die zich harmonisch en met gratie voegt in het verkeersbeeld van vandaag, morgen, overmorgen... En die u als bezitter een ongecompliceerd plezier verschaft. Als dat niet onmiskenbaar Citroën is.

# CITROËN

# De Dyane

### Eisen aan het ontwerp

Bercot stelde zelf het eisenpakket op:

- Concurreren met de R4
- Vijfde deur,
- Niet meer dan 2 fiscale pk's, low budget, dus zo veel mogelijk hergebruik van onderdelen van de Ami en 2CV de auto moest op dezelfde productielijn als de 2CV gemaakt worden



Vooraf dit laatste is bepalend geworden voor de Dyane. Als van dezelfde productiefaciliteiten gebruik kon worden gemaakt als die van de 2CV, scheelde dat veel in de kosten. Bovendien, als het model goed aansloeg, zou de productie van de 2CV geruisloos kunnen worden vervangen door die van het nieuwe model.

De keerzijde was echter dat de buitenmaten van de nieuwe auto, en vooral de breedte, daarmee vastgesteld waren. Breder dan de 2CV kon niet.

### Ontwerp door Panhard

Bercot had wel een organisatorisch probleem. Het stylingbureau van Citroën was bedolven onder het werk. Op het programma stonden onder andere de restyling van de DS en die van de Ami 6. Bercot besloot om de vormgeving uit te besteden aan het ontwerp bureau van Panhard, de oudste nog bestaande automobiefabrikant van Frankrijk, deels eigendom van Citroën.

Bij Panhard ging Louis Bionier aan de slag. Toen hij in het voorjaar van 1965 de eerste schetsen liet zien, was de directie van Citroën niet erg tevreden. De neus was te massief en leek te veel op de Ami 6. Ook de achterkant kon geen goedkeuring wegdragen. In plaats van Bionier met huiswerk terug te sturen, liet Citroën het aanpassen over aan Jacques Charreton die net in dienst was getreden. Hij heeft uiteindelijk de karakteristieke neus en achteraanzicht bedacht.

De holle deuren zijn geen stilistisch grapje. Om stevig te zijn mochten de deuren niet vlak zijn. Ideaal gezien moesten ze dus bol worden. Omdat hiermee de totale breedte van de auto die van de 2CV-productielijn zou worden overschreden, werden ze hol gemaakt.

Charreton had oorspronkelijk vierkante koplampen willen hebben. Dat was te duur; uiteindelijk kreeg de Dyane ronde koplampen met daaromheen een vierkante sierring.

### De naam 'Dyane'

De naam kwam uit de archieven van Panhard, dat naast de merknamen Dyna, Dynavia en Dynamic ook Dyane had gedeponeerd. En aangezien Citroën toch eigenaar was van Panhard, was dat snel te regelen. Enige associatie met de Romeinse godin van de jacht werd door Opron stellig ontkend.



Het onderstel van de Dyane is identiek aan dat van de Citroën 2CV. Oorspronkelijk had de Dyane een 425 cc motor. In 1968 volgde de 435 cc en de 602 cc motor (de Dyane 6). Vanaf 1977 had de Dyane schijfremmen voor. In 1983 stopte de productie van de Dyane en de (in 1978 geïntroduceerde) Acadiane. De Acadiane werd vervangen door de -uiterst succesvolle- C15 op basis van de Visa. De Dyane werd dus nooit de opvolger van de 2CV, die nog wel tot 1990 in productie bleef.

Toch werd de Dyane goed verkocht. In totaal rolden er bijna anderhalf miljoen Dyanes en 250000 Acadianes van de lopende banden.

't Eendeï heeft alle kennis en vele onderdelen van de Dyane in huis. Voor uitvoeriger informatie en meer details verwijzen we je graag naar de Dyane Vereniging Nederland: [www.dyane.nl](http://www.dyane.nl)

**Naast Eenden rijden er binnen 't Eendeï de nodige andere A-types rond, waaronder De Dyane. Ooit bestempeld als een soort mis-kloon van de legendarische Eend, maar inmiddels heeft de Dyane de status van bijzondere klassieker ook bereikt. Sterker nog: De vraag naar Dyanes stijgt en het aanbod is schaars. Vreemd eigenlijk dat de Dyane nooit echt serieus is genomen, terwijl het in alle opzichten een véél betere Eend was; Mooi gestroomlijnd, De achterklep, een dak wat nooit kapot gaat en meer ruimte binnenin.**

### Een stukje geschiedenis"

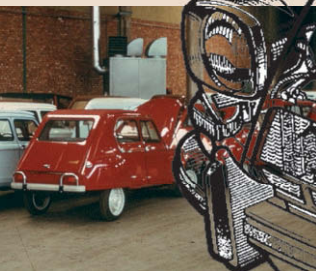
In de tweede helft van de jaren zestig daalden de verkoopcijfers van de 2CV, voornamelijk door de concurrentie (Renault 4) maar ook door eigen modellen met krachtigere motoren zoals de Ami 6. Toenmalige directeur Pierre Bercot wilde snel een echte concurrent voor de R4. De Ami bediende toch een wat ander marktsegment.



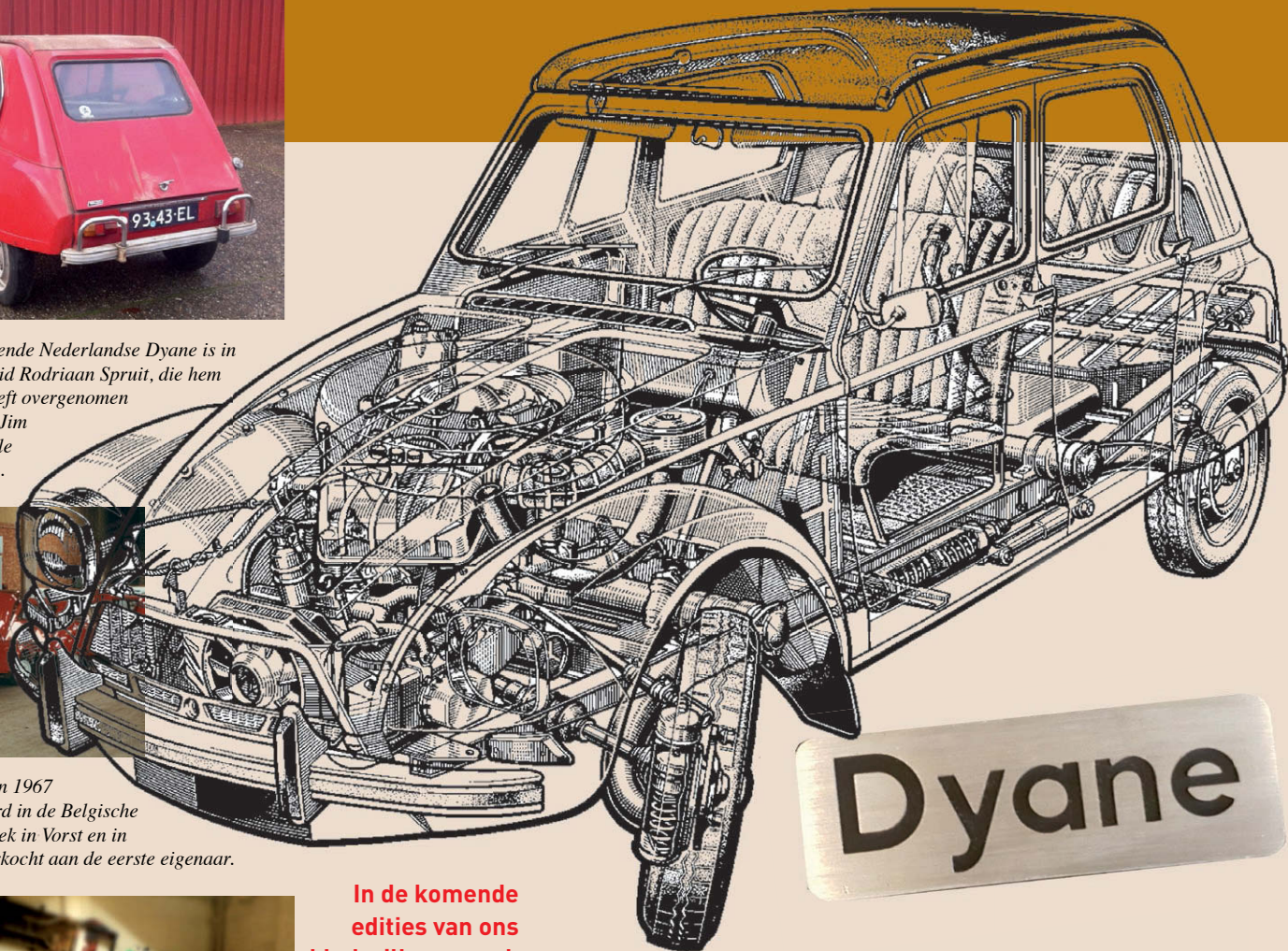




De oudst bekende Nederlandse Dyane is in bezit van Ei-lid Rodriaan Spruit, die hem vorig jaar heeft overgenomen van Evert en Jim voor een totale restauratie.....



.... Hij werd in 1967 geassembleerd in de Belgische Citroën-fabriek in Vorst en in Schiedam verkocht aan de eerste eigenaar.



# Dyane

In de komende edities van ons blad willen we ook de diverse andere A-types en Eendafgeleiden nader voor het voetlicht gaan brengen. Wie kent bijvoorbeeld alle ins en outs van de Méhari, Wie kan ons veel meer vertellen over de Ami 6 en Ami 8 Wie weet alles over de 2CV kitcars... etcetera

Je hebt de vrijheid om 4 (of meer) pagina's van dit blad naar eigen inzicht te vullen. We horen het graag!!

In ons Clubarchief vonden we een editie van het verenigingsblad van de KNAC uit 1967 met daarin een Roadtest van de Dyane. Zie de volgende pagina's



64e JAARGANG / No. 42 / 14 OKTOBER 1967 LOSSE NUMMERS 11,25

# de auto

OFFICIEEL ORGAAN DER KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE AUTOMOBIEL CLUB

## ROAD-TEST CITROËN DYANE





# ROADTEST CITROËN DYANE

Onder de Europese automobiefabrieken neemt Citroën een bijzondere plaats in. Nieuwe modellen verschijnen sporadisch, maar als ze verschijnen, zijn het opmerkelijke auto's, waarin vaak revolutionaire ideeën zijn verwerkt. Dat gold in 1934 voor de beroemde Traction Avant, in 1949 voor de 2CV en in 1955 voor de DS. De Dyane, die vorige maand werd geïntroduceerd, is geen revolutionair model. Men zou eerder kunnen spreken van een verbeterde Eend, gebaseerd op de jarenlange ervaring met dit model opgedaan.

Merkwaardig is dat Citroën niet — zoals mocht worden verwacht — met een middenklasse is gekomen. Na het wegvallen van Panhard is er een groot gat ontstaan tussen de Ami en de ID, waarvan de naaste concurrenten als Peugeot en Renault profiteren. In plaats hiervan is de Dyane als het ware gewrongen in de kleine opening tussen de 2CV en de Ami. Deze opening werd weliswaar iets vergroot door het wegvallen van de AZAM en een prijsverlaging van de 2CV, maar in feite is de Dyane bestemd voor dezelfde categorie kopers. Het lijkt er dus op dat dit nieuwe model toch wel gezien moet worden als de toekomstige opvol-

ger van de vertrouwde Eend. Aan de andere kant behoort een Dyane met Ami-motor ook tot de mogelijkheden.

De Dyane is nauwer verwant aan de 2CV dan aan de Ami. Het belangrijkste verschil is een andere carrosserie met een iets groter glasoppervlak.

## STERKERE MOTOR

Er was keus tussen de krachtbron van de 2CV en die van de Ami. Men gaf echter de voorkeur aan de gulden middenweg door een enigszins nieuwe motor te ontwerpen, gebaseerd op die van de 2CV maar iets





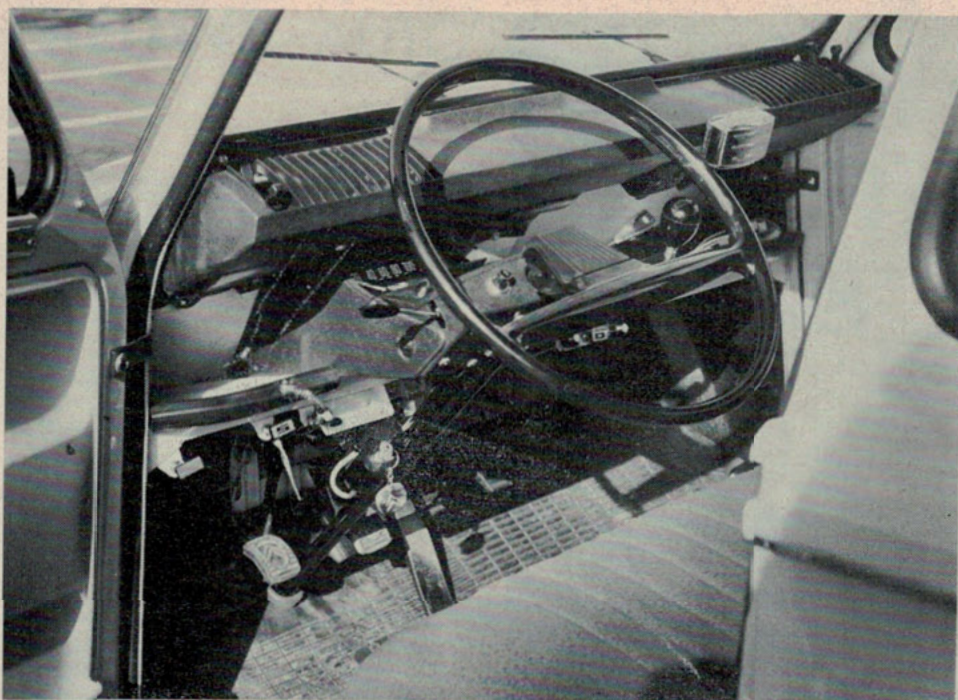
Het instrumentenpaneel ziet er wat rommelig uit. Alles is echter symmetrisch uitgevoerd, wat in de praktijk de bediening echt wel eenvoudig maakt

## OPEN VERSIES VAN

sterker. Het bleef dus een luchtgekoelde tweecilinder van 425 cc, maar met een vermogen van 21 SAE-pk bij 5450 tpm. in plaats van 18 SAE-pk bij 5000 tpm. Ook het (iets hogere) koppel ligt bij een hoger toerental. In verband hiermee werd een nieuw ontwerp krukas gemonteerd.

De motor is samengebouwd met een vier-versnellingsbak, waarvan de eerste versnelling niet is gesynchroniseerd. De vier is een „overdrive”. Voor de aandrijving van de voorwielen werden homokinetische koppelingen gebruikt.

De vering wordt verzorgd door traagheidschokbrekers rondom, in combinatie met



wrijvingsschokbrekers vóór en hydraulische schokbrekers achter. Voor- en achtervering zijn door middel van trekstangen met elkaar verbonden. De wagen heeft trommelremmen rondom.

## IETS MEER RUIMTE

De nieuwe carrosserie biedt iets meer ruimte dan die van de 2CV. De toegankelijkheid is zeer goed doordat de wagen vier portieren heeft en de achterzijde geheel kan worden opgeklapt, zoals dat bij combinatie-wagens het geval is. Ook het dak kan geheel worden geopend, zodat frisse-luchtliefhebbers volop aan hun trek komen.

De uitrusting is simpel maar doeltreffend. De bestuurder vindt niet meer bedieningsknoppen, meters en lampjes dan strikt noodzakelijk is. Achter het tamelijk platte stuur bevinden zich een snelheidsmeter/kilometerteller en een benzinemeter. Een rood lampje dient voor controle van de dynamo en dat is alles.

Het contactslot bevindt zich onder de stuurkolom, maar bevat geen stuurslot. De plaatsing is daarom niet erg handig en vooral in het donker is het vinden van het sleutelgat giswerk. Links op de stuurkolom bevindt zich een hefboompje voor de clignoteurs. In plaats van een waarschuwing-lampje heeft men de voorkeur gegeven aan een akoestische installatie, die zelfs voor een dove die in een orkaan rijdt nog goed hoorbaar moet zijn. De hefboom rechts op de stuurkolom is de draai- en duw-schakelaar waarvan elke Citroën is voorzien en waarmee op handige wijze de verlichting en de claxon worden bediend. Op de pakjesplank bevindt zich bovendien een knop waarmee de stand van de koplampen kan worden versteld.

Knoppen voor choke, starter en verwarming zijn alle onder de pakjesplank gemonteerd, een even simpele als doeltreffende opstelling. Een trekknop dient voor het openen van de motorkap.

Door de jaren heen staan de Citroën-ingenieurs bekend als lieden die met simpele en niet-alledaagse oplossingen komen. Dat vindt men ook bij de Dyane. Onder de voorruit bevinden zich links en rechts bijzonder vernuftige regelbare openingen voor de toe-

voer van frisse lucht. De voorportieren hebben schuifraampjes die eenvoudig door het draaien van een knop worden vergrendeld. In het begin lijkt het openen van de portieren van binnenuit onmogelijk, maar de knop hiervoor is op uiterst slimme wijze in de portierskleding weggewerkt.

Het dak zelf kan van binnenuit gedeeltelijk worden geopend en verder van buitenaf geheel worden opgerold. Voor normaal gebruik behoeft men dus niet uit te stappen. Zowel voor het openen als voor het sluiten is het wachten voor een niet te snel wisselend verkeerslicht voldoende.

De verstelbaarheid van de met stof beklede voorbank is gering. Ook kleine bestuurders gebruiken de achterste stand van de bank en lange personen komen op dat punt dan ook duidelijk te kort. De achterbank kan worden uitgenomen, waardoor een geweldige bagageruimte ontstaat. Ook met achterbank beschikt men echter over veel ruimte voor koffers, etc., omdat het reservewiel onder de motorkap is ondergebracht.

## OP DE WEG

Op de weg gedraagt de Dyane zich als een echte Eend. Dat wil zeggen dat het rijden dezelfde rust geeft die ook de 2CV kenmerkt. Wie de Dyane wil rijden zoals men dat met andere auto's gewend is, zal aanvankelijk een gevoel van diepe teleurstelling krijgen. De Dyane is geen vlotte sprinter waarmee men met spinnende wielen bij een stoplicht wegtrekt. Evenals bij de 2CV is de acceleratie niet het sterkste punt, zoals ook uit de meetresultaten blijkt. Het geheim zit meer in het urenlang volhouden van de top- tevens kruissnelheid, zonder dat inzittenden en motor tekenen van vermoeidheid beginnen te vertonen. En dat met een uiterst bescheiden benzineverbruik.

Het rijden met de Dyane vraagt dan ook wat aanpassingsvermogen van de bestuurder. Bezit men dit aanpassingsvermogen niet dan zal men nooit met plezier in deze wagen rijden. Beschikt men echter hierover wel dan begrijpt men al gauw waarom zoveel duizenden automobilisten juist aan dit soort auto de voorkeur geven.

Deze eigenschap van de Dyane is niet







nieuw. De bezitters van 2CV's en Ami's zijn hier allang mee vertrouwd. Ook de grotere modellen van Citroën blonken vroeger meer uit door een zuinig verbruik dan door stevige acceleratie.

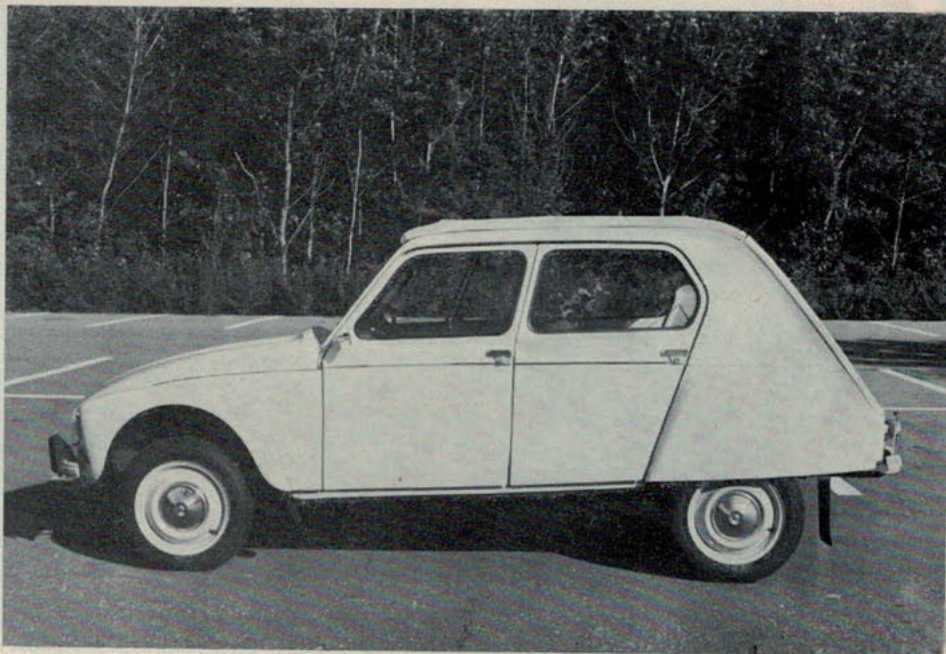
Maar nogmaals, het is een bepaalde rijtechniek waaraan men moet wennen. Op de grote weg is het belangrijk een eenmaal bereikte snelheid zoveel mogelijk te handhaven. Dat maakt anticiperen tot een noodzaak. Men moet veel eerder beginnen met het beoordelen van inhaalmanoeuvres en zoveel mogelijk trachten op vloeiende wijze het tempo vol te houden. Heeft men deze methode eenmaal te pakken dan is het rijden met de Dyane echt rustgevend. Wind mee of tegen maakt nog altijd een groot verschil, maar gevoelig voor zijwind is de wagen niet. De wegligging en bochtvastheid van de 2CV zijn spreekwoordelijk en de Dyane doet hiervoor in geen enkel opzicht onder. Trouwe Eendenrijders zullen zich wel moeten aanpassen aan het hogere koppel. De Dyane wordt gereden met een hoger toerental, waaraan men moet wennen.



In dit verband is het een gemis dat de eerste versnelling niet is gesynchroniseerd. Vooral in stadsverkeer zijn er situaties waarbij dit uitermate gewenst is, omdat de twee dan net iets te hoog ligt. Met een beetje tussen-gas is het echter wel mogelijk dan terug te schakelen in één. Overigens blijkt ook bij de Dyane de op het eerste gezicht merkwaardige duw- en draaiknop waarmee wordt geschakeld bijzonder handig te zijn. Tenslotte de prijs. De Dyane Luxe kost f 500,— meer dan de 2CV, de Confort

f 720,— meer. De Luxe kost f 590,— minder dan de goedkoopste Ami, de Confort f 310,—.

De keuze is dus bepaald niet gemakkelijk, ook al omdat al deze modellen dezelfde unieke eigenschappen hebben. Persoonlijk vinden wij de prijs voor de Dyane Luxe (f 4850,—) niet te hoog, die voor de niet veel meer biedende Confort (f 5130,—) wel. Voor beide uitvoeringen geldt het bekende All-insysteem van Citroën, waardoor men met een gegarandeerde lage kilometerprijs rijdt.



#### TECHNISCHE GEGEVENS

**Motor:** viertakt; tweecilinder boxermotor; luchtgekoeld; boring x slag: 66 x 62 mm; cilinderinhoud: 425 cc; compressieverhouding: 7,75:1; vermogen: 21 SAE-pk bij 5450 tpm; koppel: 3 mkg bij 3500 tpm; kopkleppen; centrale nokkenas; mechanische benzinepomp; één Solex carburateur.

**Transmissie:** normale plaatkoppeling; vier versnellingen vooruit, waarvan 2, 3 en 4 synchromesh; schakelhefboom in het dashboard; motor voorin; voorwielaandrijving.

**Onderstel en wielophanging:** carrosserie met dragende bodem; vering vóór en achter: onafhankelijk met langsliggende draagarmen; vering vóór en achter verbonden door liggende schroefveren; wrijvingsschokbrekers en traagheidsschokbrekers vóór; traagheidsschokbrekers en telescoopschokbrekers achter; trommelremmen rondom; handrem op de voorwielen.

**Maten en gewicht:** vier portieren; lengte: 390,5 cm; breedte: 150 cm; hoogte: 154 cm; wielbasis: 240 cm; spoorbreedte vóór en achter: 126 cm; draaicirkel: 11,6 meter;

gewicht: 592 cm; toelaatbaar gewicht: 910 kg; carterinhoud: 2 liter; tankinhoud: 20 liter; elektrische installatie: 12 volt; bandenmaat: 125 x 380 X.

**Prijs:** Luxe: f 4850,—; Confort: f 5130,—.

**Fabrikant:** S.A. André Citroën, Quai A. Citroën, Parijs, Frankrijk.

**Importeur:** Automobiles Citroën N.V., Stadionplein 26-30, Amsterdam.

#### MEETRESULTATEN

(tijdens de metingen stond er straffe wind, gepaard gaande met regen/hagelbuien; de resultaten zijn hierdoor misschien iets aan de sombere kant)

**Topsnelheid:** 99 km/uur, de meter wijst dan 104 km/uur.

**Acceleratie:** 0-50 km/uur in 12,8 sec.; 0-80 km/uur in 50,8 sec.; 50-80 km/uur in 30,7 sec.

**Bereik in de versnellingen:** I: 0 tot 30 km/uur; II: 0 tot 60 km/uur; III: 40 tot 85 km/uur; IV: 60 tot top.

**Verbruik:** snel: 1 op 14,5; rustig traject: 1 op 19; gemiddeld: 1 op 18,2.

## Je Ledenpas

Alleen op vertoon van je ledenpas kun je onderdelen kopen bij ons magazijn.

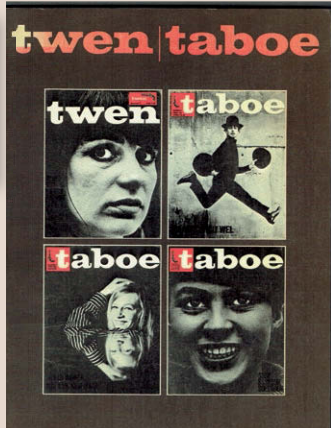
Zorg dus dat je die altijd bij je hebt. Ieder lid krijgt na betaling van de contributie de ledenpas toegestuurd. Andere vragen over je lidmaatschap? Verhuizing doorgeven? omzetten van donateur naar lid? lidmaatschap opzeggen? etc...? Mail naar: ledenadministratie@eendeei.nl en je krijgt z.s.m. reactie.





In het  
volgende  
nummer:

Nog een  
greep uit  
ons  
'Ei-archief'



Van Jeroen Henger leenden we een prachtig boek uit 1981. Twen|Taboe. Het boek, wat in pakweg 100 pagina's de geschiedenis van het meest spraakmakende tijdschrift ooit in Nederland verschenen verhaalt en waarin alle 4 verschenen edities zijn herdrukt is al een bijzonder collector's item.

Laat staan de 4 originele zeldzame uitgaves uit de jaren zestig. Met daarin ondermeer een reportage over de 'Deusjevo'. Prachtig vormgegeven en maatschappijkritisch geschreven door iconen als André van der Louw, Rinus Ferdinus en vele andere linkse rakkers uit die tijd. Het originele nummer van Taboe met het artikel over de 2CV moet zich nog ergens in de Ei-archieven bevinden. De vraag is nog even in welke schoenendoos, in welke archiefkast of op wiens rommelzolder. Even zoeken dus nog en als het boven water is, scannen we alle pagina's in en plaatsen we het (net als het bij toeval gevonden voorgaande artikel over De Dyane) integraal in het komende Clubblad wat begin juni verschijnt.

P.S.: U begrijpt onze hint al: Eigenlijk zijn we op zoek naar een archivaris, die het cultureel erfgoed van 't Ei wil doorspitten in orde, netheid en vooral toegankelijkheid wil scheppen in onze roemruchte geschiedenis in beeld en geluid.

Weggooiën kan altijd nog....



## Geen CitroMobile maar CitroExpo

Omdat de hal in Vijfhuizen niet beschikbaar is wordt er dit jaar geen CitroMobile georganiseerd. Wel vindt er in het eerste weekend van mei in de evenementenhal in Gorinchem een vergelijkbaar evenement plaats onder de naam CitroExpo. Het thema voor de clubpresentaties is 'Citroën en sport'. Bovendien is er extra aandacht voor het 50 jarig bestaan van de Citroën GS en de Citroën SM. Het Eendeei doet mee met de clubpresentatie. We zoeken vrijwilligers om onze clubstand op te bouwen op vrijdag 1 mei en bemensing van de stand op zaterdag 2 mei en zondag 3 mei. Net als bij CitroMobile krijg je een toegangskaart voor de betreffende dag. Meld je aan bij [evenementen@eendeei.nl](mailto:evenementen@eendeei.nl)

# CITROEXPLO

EEN UITGEBREIDE MARKT MET VOOR ELKE CITROËNNIST WAT WILS

## 2 en 3 mei 2020

## Evenementenhal Gorinchem

**15.000 m<sup>2</sup>  
beursvloer!**

*Een groots "rassemblement international de Citroën",  
zoals alleen Citroënnisten die kennen.  
Voor iedereen, die iets met Citroën heeft of wil hebben.*



- Een retrospectieve van 1919 tot heden
- Een uitgebreide markt met onderdelen, documentatie, automobilia voor elke Citroënnist.
  - Acte de présence van de nederlandse Citroëncubs
  - Info en inschrijving ICCCR 2020 in Torun-Polen
  - Een rijdend museum op de Citroënparkerplaats.
  - Bezoekers kunnen hun Citroën te koop aanbieden
  - Demonstraties en adviezen
- Special 2020: Citroën in de Sport met livebeelden van de F1 in Zandvoort



#### Entree aan de kassa

|          |     |             |     |
|----------|-----|-------------|-----|
| Dagkaart | 12€ | Kinder 4-12 | 6€  |
| Weekend  | 20€ | Kinder 4-12 | 10€ |

#### Voorverkoop

|          |     |             |    |
|----------|-----|-------------|----|
| Dagkaart | 10€ | Kinder 4-12 | 5€ |
| Weekend  | 18€ | Kinder 4-12 | 8€ |

**Zaterdag 2 mei van 10.00 tot 17.00**  
**Zondag 3 mei van 10.00 tot 17.00**

[www.citroexpo.nl](http://www.citroexpo.nl)

[mail@citroexpo.nl](mailto:mail@citroexpo.nl)



# 45 JAAR CLUBBLAD

**Ons Clubblad heeft wat te vieren dit jaar. We gaan de 45ste jaargang in.** Minstens 250 edities zijn er al gemaakt sinds 1976.

In de jaren '70 en '80 getypt, geknipt, en gestencild, daarna werden ze in alle soorten en maten gedrukt bij 'druk-kertjes om de hoek' en geschreven en 'ge-lay-out' door talloze leden en vrijwilligers.

45 jaar creatief geplak blijft naast een roemrijk stuk Ei-geschiedenis- overigens een lust om doorheen te bladeren. Maar tijden veranderen... De laatste jaren is het blad redelijk braaf en onveranderd. Nog altijd gemaakt voor en door leden, met een kleurrijke ratjetoe aan willekeurige verhalen en plaatjes.

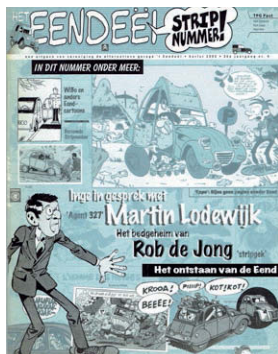
**Ons clubblad in de jaren '30'**  
Dat mag volgens sommigen anno 2020 e.v. wel eens helemaal anders, want is zo'n papieren krantje eigenlijk nog wel van deze tijd?

**Graag je mening**  
Kom maar op met frisse ideeën om het blad spectaculair anders vorm te gaan geven en vol te schrijven, of willen we de communicatie met de leden helemaal anders gaan doen in het huidige Social Media tijdperk?

Kortom: Het Clubblad zoekt assistentie om onze 500 leden, donateurs en relaties te blijven laten zien dat 't Ei na 45 jaar bruist als nooit te voren. Stuur je ideeën en aanbiedingen naar [redactie@eendeei.nl](mailto:redactie@eendeei.nl)



Spittend in een bananendoos vol oude Ei-blaadjes viel het lente-nummer van 2004 ons op. In die periode bestond de redactie ondermeer uit Jeroen Onck, Wilbert Jan Zeelenberg, Guido Debeus, Joyce de Groot en Corine de Goede. Dit prachtige op 23 x 23 cm formaat vormgegeven clubblad maakt het -ons insziens- tot een van de mooiste en opvallendste Ei-clubbladen van de afgelopen 45 jaar.



Tientallen leden hielpen in 2002 mee met het 'Stripnummer'. Gedrukt in zwart-wit met een steunkleurkje. (18 jaar geleden was full color druk namelijk nog onbetaalbaar)



< Jarenlang werd het krantje gemaakt op A5-formaat. Het binnenwerk werd gekopieerd en het omslagje voorzien van een glanzende ansichtkaart. Hiernaast een exemplaar uit 1991, gemaakt door niemand minder dan José Oortwijn. Vouwten en nieten deden we we gewoon zelf, in de barriente op het Korperpad.



De beginjaren: 'Ons blad heette toen 'De Tele-kwaak', waarom hebben we dat eigenlijk ooit veranderd?

In 19 maart 1983 (de club bestond toen net 7 jaar), openden we ons nieuwe onderkomen op het Korperpad in Rotterdam-Charlois. Geopend door toenmalig wethouder Mentink en honderden bezoekers!!



# UIT DE BOX

## Rommel opruimen

Na het sleutelen op zaterdag blijft er vaak rommel liggen, sporen van olie en ander vuil.

Check de vloer nog even nadat je je eend naar buiten hebt gereden. Werk je met vloeistoffen, altijd binnen op de vloestofkerende vloer werken.

En niet buiten je chassis met Owatrol of Tectyl uit laten lekken!

Ga je verf, kit of spuitbussen gebruiken dan altijd binnen een zeil gebruiken onder je werkstuk, chassis of koets. Deze zijn op rol en in de laskast aanwezig, of zelf mee te nemen.

Dit alles scheelt weer opruimwerkzaamheden voor de heren van de BOX. En last but not least: neem je afgewerkte olie en dergelijke mee naar huis!

Guido en Paul



## De cursus motorrevisie

Op 11 maart is de succesvolle cursus motorrevisie van start gegaan en in september volgt er wéér een. Beide cursussen zitten al vol, maar meld je toch aan, dan zetten we je op de wachtlijst. Meer info: [eendeei.nl](http://eendeei.nl) > Ei-academie

## Montage van de 123-ontsteking

Nee, een elektronische ontsteking is niet origineel Eend, maar wel een geweldige uitvinding. Altijd starten en nooit meer knoeien met puntjes en ontstekingshuisjes. Te koop in ons Magazijn en op zaterdag is er altijd wel iemand aanwezig om je te helpen met de montage. Zelf proberen? Hieronder de handleiding:



### Stap 1

Verwijder de min pool van de accu.

Verwijder beschermgaas, de ventilator en de rubberflap tegen de achterzijde van de koeltunnel



Verwijder de 4 bouten en het beschermgaas.

Verwijderde de ventilator-bout en ventilator.

Verwijder de bouten en de rubberflap.

### Stap 2

Nu is de condensator en het onderbrekerhuis zichtbaar. Van de aansluiting op het onderbrekerhuis loopt een draad samen met de draad van de oliedruksensor via de onderzijde van de koeltunnel via een doorvoertule naar de plus aansluiting van de zwarte bobine.

Neem die draad aan de zijde van de bobine en aan de zijde van het onderbrekerhuis (kabelschoen) los. Laat deze draad intact deze kan later bij eventuele terugbouw als gevolg van een storing altijd nog van pas komen! Verwijder de twee bouten en daarna het onderbrekerhuis met de condensator. Verwijder ook het tussenplaatje eronder.

De twee montage bouten houdt u apart die heeft u nodig tijdens de montage.



Verwijder het veerringetje zodat de onderbrekernok inclusief stootring vrijkomen. Verwijder stootring en onderbrekernok. Bewaar dit netjes en bij elkaar.

Verwijder de centrifugaal gewichtjes en maak het nokkenas huis goed schoon.

### Stap 3

Hierna kan het opbouwen beginnen.



< klaar voor inbouw

Plaats de 2 bijgeleverde magneten over de 5 mm pennen aan het uiteinde van de nokkenas.

Monteer de ontsteking met de M7-boutjes en de vierkante tussenringetjes

zodanig dat het geheel nog enigszins kan worden verdraaid. Het boorgatje op de rand onder aan de ontsteking moet ongeveer voor de scheidingsnaad van de twee motorhelften zitten.

### Stap 4

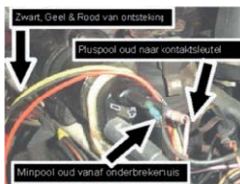
Voer de drie kabels (rood, geel en zwart) langs de onderzijde van de koeltunnel, en via de tule aan de voorzijde naar buiten.

Zorg dat de kabels niet in contact kunnen komen met de ventilator. Verwijder nu de nog resterende bobine aansluiting



(dat is dus de aansluiting die via het sleutelcontact naar de pluspool van de accu loopt) en verbind deze met de rode draad van de ontsteking.

Gebruik hiervoor de meegeleverde fastons (kabelschoenen) De draden naar de bobine nog niet aansluiten!



### Stap 5

Gebruik een tijdpen (of een boortje van 6 mm) om in het gat aan de linkerkant van het motorhuis tussen uitlaatpijp en cilinderkop te steken.

Houd de pen tegen het vliegwiel aangedrukt. Schakel de eerste versnelling in. Duw de wagen waardoor het vliegwiel draait zodat de pen in het gat in het vliegwiel valt. Het vliegwiel is op acht graden voor het BDP (Bovenste Dode Punt) gefixeerd. Doe dit nauwkeurig! Verwijder de tijdpen.

### Stap 6

Plaats de minpool van de accu en zet het contact aan. Zet het vliegwiel op 8 graden voor 't BDP. Draai nu de behuizing naar links tot de LED dooft.

Draai vervolgens voorzichtig naar rechts totdat de LED juist aangaat. Zet de ontsteking behuizing vast met de M7-boutjes.

### Stap 7

Controleer de afstelling nu als volgt. Draai de montagebout van de ventilator in de voorzijde van de krukas, en draai hiermee het vliegwiel rechtsom. Bij het passeren van het door u gemarkeerde punt moet de LED juist aangaan. Indien dit niet het geval is ga terug naar stap 5.

### Stap 8

Zet nu het contact af.

Monteer de gele en zwarte draad aan de bobine. De aansluitingen zien er als volgt uit.

**Cijfer 1 = De oude draad naar het onderbrekerhuis (nu niet meer aangesloten).**

**Cijfer 2 = De rode draad van de ontsteking aan de draad die eerst zat aan de pluspool van de bobine.**

**Cijfer 3 = De gele draad van de ontsteking aan de 'plus' van de bobine**

**Cijfer 4 = De zwarte draad van de ontsteking aan de 'min' van de bobine.**



Werk het geheel netjes af met bijvoorbeeld bindbandjes. Zorg voor betrouwbare verbindingen. Een slecht contact kan u onderweg heel wat narigheid bezorgen!

### Stap 9

Monteer de rubberflap en de ventilator.

Controleer voor de zekerheid of deze niet aanloopt. Monteer het rooster en daarna kunt u starten voor de proefrit. De hele ombouw en het afregelen is goed binnen een uur te regelen. De snelle sleutelaars redden het misschien wel binnen de 30 minuten. Zonder speciaal gereedschap of meetinstrumenten kan door iedereen deze klus tot een goed einde gebracht worden.

De 7 onderdelen die overblijven passen mooi in het doosje en kunnen zo voor een eventuele terugbouw dienen. Echter nu bekend is hoe de wagen rijdt met deze elektrische ontsteking vraag ik me af of je dit moet willen.



De onderdelen zijn; het onderbrekerhuis, de tussenplaat, de onderbrekernok, het veerringetje, de stootring en de twee centrifugaal gewichtjes.





## We hebben een Automatische Externe Defibrillator

En....er zijn een flinke hoeveelheid vrijwilligers die het 3d-real-live-experience-handboek hebben gelezen. (lees : cursus hebben gehad (red.)).

Onze hobbyclub volgt de nederlandse demografische tendens van vergrijzen, die helaas ook inhoudt dat het risico op spontaan neervallen van aanwezige leden toeneemt. Dat is dubbel jammer omdat de aanstroom van jeugdleden toch wat stagneert. Enerzijds omdat verenigingsleven niet meer echt populair is. Anderzijds omdat veel jongeren liever eelt op de vingers hebben van urenlang virtueel rondtoeren in Grand Theft Auto, in plaats van de genieten van het eelt op je ziel als gevolg van de zegeningen, die sleutelen aan een archaïsch voertuig met zich mee brengen.

Eelt op de ziel dat ontstaat door 'het constant afscheid nemen van je idealen', zoals 'deze reparatie blijft zeker 2 jaar heel' of 'ik heb de roest nu echt onder controle' tot 'ik weet zeker dat ze morgenochtend start'. En er zijn nog veel meer voorbeelden te noemen, dat weet U als eenden liefhebber en ervaringsdeskundige maar al te goed. Deze continue stroom van persoonlijke uitdagingen, soms in weer en wind, vragen om liefde, toewijding, inventiviteit, relativiseringsvermogen en vooral doorzetten. Het is, net als een huwelijk en kinderen opvoeden, ernstig karakter vormend.

Karaktervorming is toch minder populair bij de jeugd. En als ouder met een aanzwellende midlife crisis, begrijp ik ten diepste dat moderne ouders ook wel klaar zijn met het actief vormen van jeugdige karakters. Een soort van 'boontje komt om zijn loontje' benadering is makkelijker. Kinderen, je krijgt je eigen levens-uitdagingen toch wel. Zie maar hoe je ze oplost. Ik heb geen zin meer om je billen af te vegen of in jeugd taal, 'je shit uit te kuizen'.

Goed, we hebben dus vastgesteld dat we het niet van de jeugd moeten hebben om onze club overeind te houden. Maar Wij willen wel succesvol zijn. En succes is gedefinieerd als één keer vaker opstaan als dat je gevallen bent'. Daarom is het goed dat je vereniging van één van de leden een AED heeft gekregen. Zodat we omgevallen leden aan

de starthulp kunnen hangen. Een geweldig cadeau!

Met een visionair leiderschap, dat ik graag ook bij onze neerlandse politici had gezien, heeft het EI-bestuur een gratis cursus georganiseerd voor vrijwilligers. Met als achterliggende gedachte dat we de AED niet abusievelijk als een soort elektrische stoel gaan gebruiken. Wat gezien het plimage van onze scouting voor oudere jongeren, niet geheel ondenkbaar is. Dat alternatieve gebruik zou namelijk de kans op nog een keer opstaan, succes, ernstig verkleinen.

Tijdens de cursus, onderleiding van 2 instructrices, hebben we de AED getransformeerd van een Allenzins Eng Ding naar een Automatische Externe Defibrillator. En niet alleen het apparaat wordt uitgelegd, het wordt een uitgebreide reanimatie cursus.

Dit houdt in, maar is niet beperkt tot, de Kiss Of Life. Helaas niet met een persoon naar keuze. Wél met een dummy. Dat was even wennen, want hoewel we wel voldoende lucht in de dummy bliezen voor we konden beginnen, waren de verdere handelingen toch anders dan wat je verwacht van een opblaaspomp. Zo zie je maar weer, je bent nooit te oud om te leren. En vooral, het voorkomt de verkeerde insteek op het moment suprême, als het slachtoffer weerloos op de grond ligt. Wat ik al zei, een visionair leiderschap en vooruitziende blik van ons bestuur.

Het was een uitermate zinvolle en vooral ook bij het ei passende ochtend. We begonnen te laat, de sfeer was ontspannen. De lucht bezwangerd met humor en goede bedoelingen. We konden net zo aan rommelen als dat we op het EI gewend zijn. En het oneindige geduld van de instructrices en de vele herhalingen van handelingen, voerden me terug naar die klierende gemoedstoestand die ik zo herken van school, 40 jaar geleden..... je wordt ouder papa. Kortom het was leuk, gepaard aan nuttig en vooruitziend.

In de periode na de cursus zie ik opeens overal AED's hangen. Een vorm van selectieve perceptie. En ik betrap me erop dat ik, soort van hongerig, uitkijk naar de mogelijkheid om de nieuw vergaarde kennis te gebruiken. Gelukkig woon in een wijk met relatief veel senioren, dus er is hoop.

Inmiddels heb ik in al mijn auto's onderstaand lijstje liggen. Want de effectiviteit van een cursus heeft, net als sleutelen aan je auto, baat bij herhaling, herhaling, herhaling. En ik nodig iedereen uit, ook al heb je de cursus niet gedaan, om je te verdiepen reanimatie. Je weet namelijk nooit wanneer een dierbare je hulp nodig heeft.

Jurgen.



## Volg deze 6 stappen bij een hartstilstand

Kijk eerst of je het slachtoffer veilig kunt benaderen. Als het nodig is en lukt, breng het slachtoffer dan naar een veiligere plek.

### 1. Controleer het bewustzijn

- Schud voorzichtig aan de schouders en vraag duidelijk hoorbaar: 'Gaat het?'
- Geen reactie? Het slachtoffer is bewusteloos. Blijf bij het slachtoffer.

### 2. Bel direct 112 (of laat iemand bellen)

- Vraag 112 om een ambulance en zeg dat het slachtoffer niet reageert.
- Leg de telefoon op speaker naast het hoofd van het slachtoffer. De medewerker van de meldkamer aan de telefoon begeleidt je door de reanimatie.

### 3. Controleer ademhaling

- Leg een hand op het voorhoofd en kantel het hoofd voorzichtig naar achteren om de luchtweg te openen.
- Til de kin op met 2 vingertoppen van de andere hand (kinlift).
- Kijk, luister en voel maximaal 10 seconden of er ademhaling is.
- Geen normale ademhaling en ben je alleen? Haal de AED als hij binnen handbereik is.

### 4. Geen normale ademhaling: start direct met 30 borstcompressies

- Zet je handen midden op de borstkas.
- Duw het borstbeen 5 à 6 centimeter in.
- Doe dit 30 keer in een tempo van 100-120 keer per minuut.

### 5. Beadem 2 keer

- Doe de kinlift (zie stap 3) en knijp de neus dicht.
- Beadem 2 keer. Adem normaal in en adem in 1 seconde gelijkmatig uit in de mond van het slachtoffer. Kijk daarbij uit je ooghoek of de borstkas van het slachtoffer omhoog komt.
- Onderbreek de borstcompressies hiervoor nooit meer dan 10 seconden.
- Ga door met reanimeren en wissel steeds 30 borstcompressies af met 2 beademingen.

### 6. Als de AED er is

- Onderbreek de reanimatie zo kort mogelijk.
- Ontbloot het bovenlijf en zet de AED aan.
- Bevestig de elektroden en volg de opdrachten van de AED op.
- Ga door met reanimeren tot de ambulancemedewerkers het overnemen.





## Raid Lapland 2020

### Net terug uit het hoge Noorden, daarom een korte samenvatting:

6.046 km afgelegd,  
484 liter benzine verbruikt,  
21 dagen onderweg,  
17 stopplaatsen gehad,  
15 A-types die deelnamen (1 AK400, 6 2CV's, 4 Dyanes en 4 Acadianes),  
1:13 gemiddeld verbruik,  
8 grensovergangen,  
7 vaste reisgenoten,  
6 landen doorkruist,  
5 elanden gespot,  
3 ijshtels gezien,  
3 automusea bezocht,  
2 overnachtingen in een tent overleefd (bij -18 graden),

2 maal het Noorderlicht gezien,  
2 veerboten gebruikt,  
2 sites Unesco werelderfgoed bezocht,  
1 lemming gezien,  
1 versnellingsbak onderweg uitgeleend,  
0,4 liter motorolie verbruikt,  
0 maal sneeuwkettingen hoeven monteren,  
-28° C laagste temperatuur en  
71° 10' 21" als noordelijkste punt bereikt!

In een volgende Eikrant een uitvoeriger verslag van deze onvergetelijke reis.

Groet van Jesper



## UIT DE BOX: We hebben een Fuseepers...

De speling op de fuseepennen is een zogeheten **APK-controlepunt**. De speling mag niet te groot zijn. De RWD beschrijft in zijn APK-regelgeving hoeveel speling de fuseepen mag hebben:

1. Fuseepennen, -lageringen en -bussen mogen, naast eventuele oorspronkelijke speling, door slijtageverschijnselen niet meer speling hebben dan:
  1. in radiale richting, zoals weergegeven in onderstaand figuur: 1,5 mm in het bovenste of onderste draaipunt, en 2,0 mm in het bovenste en onderste draaipunt samen;
  2. in axiale richting: 1,0 mm.

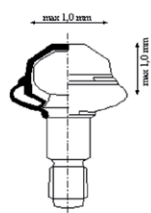
2. De oorspronkelijke speling wordt met behulp van het werkplaatshandboek of informatie van de fabrikant van het desbetreffende onderdeel vastgesteld.

Met andere woorden, als de speling groter is dan hierboven is aangegeven, wordt de auto op dat punt niet APK-goedgekeurd. Het is dan zaak de fuseepen(nen) te vervangen.

Jan van de Velde ('Handboek 2CV') is een optimistisch, maar realistisch, mens: "Het vervangen van een fusee pen hoeft niet moeilijk te zijn, maar de praktijk kan weerbarstig zijn.", waarna hij uitgebreid beschrijft welke ellende je allemaal tegen kunt komen bij het verwijderen van de oude fusee pen. Met een beetje geluk zit je halverwege jouw klus met een krom fuseehuis en dan zijn de rapen gaar of beter gezegd, heb je er nog een tweede klusje bij.

Meestal is goede raad duur, maar in dit geval niet. Het Eendeei heeft enige tijd geleden een fuseepen pers aangeschaft, waarmee deze pen met beleid eruit geperst kan worden.

Deze pers valt onder het speciale gereedschap



Figuur 12. Fuseekogelspeling



De vermelde maxima betreffen speling naast speling van nieuw af.

van het Eendeei. Hiervoor gelden soms regels. Bij de fuseepen pers is dat ook zo. Gebruik van deze pers is alleen mogelijk op de zaterdagmiddagen, wanneer er een sleutelhulp aanwezig is voor uitleg en ondersteuning, maar niet elke zaterdagmiddag.

Dus geef zo tijdig mogelijk door via (fuseepen@eendeei.nl) als je gebruik wilt maken van de pers. Je krijgt dan een reactie van de deskundigen wanneer dit ingepland kan worden.



