

# het lelijke eendje

VERSCHIJNT MÍNSTENS ZESMAAL PER JAAR / REDACTIE: A. SMITS, VAN NIJENRODEWEG 444, AMSTERDAM, TEL. 422913

## Meer nieuws over de Visa

### Twee auto's in drie uitvoeringen

Ondertussen is er meer nieuws los gekomen over de Citroën Visa. Hij was zelfs hier en daar al te zien, dit nieuwe Citroën-familielid.

Over de Citroën-Visa zegt de heer François Guesde, directeur van Citroën-Nederland het volgende:

Zoals u weet, bouwt Citroën auto's volgens een bijzondere conceptie. Ik wil daar dan met enkele woorden bij stilstaan.

Citroën kent de voorwielaandrijving al 44 jaar. Deze techniek is in de produktie duurder dan de klassieke achterwielaandrijving. Toch gaan de meeste auto-fabrikanten op voorwielaandrijving over.

Het zal u dan ook niet verbazen dat de Visa, net als alle andere Citroëns, voorwielaandrijving heeft.

Een ander karakteristiek punt van Citroën is de onafhankelijke wielophanging. Voorwielaandrijving gecombineerd met onafhankelijke wielophanging geeft een uitstekende wegligging. Die combinatie hebben wij sedert tientallen jaren.

Wat de vering betreft komt de Visa helemaal overeen met de filosofie van Citroën. De Visa heeft vier onafhankelijk geveerde wielen en heeft daardoor een enorme wegligging, net als alle andere Citroëns.

Sinds jaren ontwerpt en bouwt Citroën carrosserieën met als belangrijkste eigenschap: de aerodynamische vormgeving. Bij de DS, de SM, de GS en de CX is de lijn van de carrosserie het gevolg van de aerodynamische vormgeving. Ook de Visa is volgens ditzelfde principe ontworpen.

### Prettig zitten

Een auto moet aangenaam zijn om in te zitten. Citroën biedt daarom prettige stoelen, een groot ruitoppervlak en een functioneel dashboard. Door de zeer grote voorruit, de aflopende motorkap, de — ook voor de Nederlanders — ruime interieurmaten en de vijfde deur, komt de Visa helemaal overeen met de eisen die Citroën aan een auto stelt.

Veiligheid heeft bij Citroën altijd veel aandacht gekregen. De wegligging, de nauwkeurige besturing en de goede remmen staan bij Citroën op een hoog peil. Citroën was de eerste die schijfremmen monteerde op een in serie gebouwde auto.

De Visa heeft schijfremmen op de voorwielen.

Een van de redenen, waarom de CX de veiligheidsprijs kreeg, was het ontwerp van het dashboard. Voor de Visa is dit ontwerp van de CX overgenomen. De Visa heeft een even ingenieus bedacht dashboard.

De ruitespoeier, de ruitewisser, de claxon, de knipperlichten, de verlichting en zelfs de verwarmings- en ventilatiehendels worden met de vingertoppen bediend. Ook bij de Visa blijven beide handen tijdens het rijden aan het stuur.

Ook met betrekking tot veiligheid heeft Citroën altijd verdedigd, dat een botsing opgevangen moet worden door vervorming van de carrosserie. Deze ontwikkeling is ingezet met de DS. Alle later verschenen modellen zijn op dat punt nog ver-

(z.o.z.)

### Fluitende linkerdeur

Sinds kort ben ik in het bezit van een nieuwe 2 CV 6 - ± 4500 km. Mijn probleem is het volgende.

Bij een snelheid van ± 70 km per uur en hoger begint de linkerdeur aan de bovenzijde vóór te kieren en maakt dan een zeer hinderlijk fluitend geluid. Ik ben hiermee reeds een aantal malen naar de garage geweest. Het kieren en het fluiten blijft, ondanks herhaald bijstellen. De garage ziet nu geen andere mogelijkheden meer.

De rechterdeur kiert helemaal niet al maakt deze soms wel een licht fluitend geluid (niet hinderlijk). Het kieren van de linkerdeur is niet zo'n probleem, wel het akelige fluiten.

D. Plekkenpol - Apeldoorn

Met behulp van extra stelringen onder de scharnieren kan het portier nog dichter tegen de stijlen worden gesteld.

*Dit is het laatste nummer!*

*Willen wij met „het lelijke eendje“ door gaan, dan moet de bijdrage zo drastisch verhoogd worden, dat u qua inhoud en omvang toch nog „geen voor uw geld“ krijgt. Daarom stoppen wij met „het lelijke eendje“ en danken u voor het in ons getelde vertrouwen.*

*Smits*

*P.A.,  
we reeds voor 1979 betaalde bijdragen worden terug gestort!*

## Visa (vervolg)

der gegaan. De Visa is op het gebied van de veiligheid een moderne auto. De Visa heeft vervormbare bumpers van thermoplastisch elasto-meer en een carrosserie, die aan de hoogste veiligheidseisen voldoet. Bij Citroën is het altijd noodzaak geweest auto's te bouwen, die zuinig met brandstof omgaan. De laatste voorbeelden daarvan zijn de injectie- en de dieselmotor van de CX en de motor van de GS 1130. Zuinigheid, die mogelijk is dankzij de aërodynamische vormgeving van de auto's en het ontwerp van de motoren. Zuinigheid is een kenmerk van de Visa. Het brandstofverbruik is zeer laag.

### Twee Visa-auto's

Onder de naam Visa brengt Citroën twee auto's in een drietal uitvoeringen. De Visa Spécial en de Visa Club hebben een tweecilinder luchtgekoelde motor. De Visa Super heeft een viercilinder watergekoelde motor.

In de Spécial en de Club wordt een nieuw ontworpen 652 kubieke centimeter motor gemonteerd. Deze motor is voorzien van een revolutionair ontstekingsysteem: de volledig elektronische ontsteking.

Waarom is deze ontsteking revolutionair?

Ten eerste: het ontbreken van contactpunten en van een stroomverdelers. Deze functies zijn overgenomen door een tweetal sensoren en een modulator.

Ten tweede berekent de modulator in de Spécial en Club zeer nauwkeurig het moment waarop de ontsteking moet plaatsvinden. Daarbij wordt met de belasting en het toerental van de motor rekening gehouden.

Ten derde: de modulator houdt de spanning waarmee de bougies worden gevoed op een constant niveau. Voordelen zijn:

- zeer gunstig brandstofverbruik
- een goed koppel bij lage toeren-tallen
- koude start zelfs met een halfgeladen accu mogelijk
- geen slijtage aan bewegende delen
- geen afstellingen aan de ontsteking meer
- een langere levensduur van de bougies.

De bestuurder heeft in de Citroën-Visa alles „bij de hand”. Ga achter het stuur zitten dan zie je links een soort tonnetje. Het is een cilinder, genaamd satelliet of K.W.N. (regen, weg, nacht) die uit drie delen bestaat: in het bovenste deel alle bedieningsorganen nodig bij regen (ruitwischer, ruitespoeiers), in het midden die voor het rijden op de weg (knipperlichten, claxon), in het onderste gedeelte die voor het rijden bij nacht (stadslichten, dimlichten, grootlicht en lichtsignaal).

Rechts, de meest gebruikelijke hendels en knoppen voor de verwarming en ventilatie.

## De Visa-Super

De tweede Visa, de Visa Super, heeft een motor van 1124 cm<sup>3</sup>. Een 4-cilinder lijnmotor, die gemaakt wordt door de Société Française de Mécanique.

Een motor, die we ook in de Peugeot 104 GL aantreffen. Dit is een zeer moderne motor met een aangebouwde versnellingsbak.

De Visa Super heeft dezelfde carrosserie, vering en remmen als de Visa Spécial en Club. De Visa Super is de meest luxueus uitgevoerde auto van dit gamma.

In de Visa herkennen we een aantal onderdelen die zijn afgeleid van bestaande Citroën en Peugeot onderdelen. Is dit een goede ontwikkeling? Het antwoord hierop is: ja. Citroën heeft het voordeel te behoren tot de grootste groep van autofabrikanten in Europa. Citroën maakt dankbaar gebruik van de mogelijkheid goed uitgeteste produkten van andere fabrieken in het concern te gebruiken. Deze ontwikkeling is bijzonder prettig, omdat daarmee tegemoet gekomen kan worden aan de steeds hoger wordende kwaliteits-eisen. Tast deze politiek het eigen gezicht van Citroën aan? Het antwoord daarop is: neen. De Visa voldoet aan alle eisen, die Citroën aan een auto en dus ook aan een nieuw model, stelt. De Visa wordt bij het publiek tijdens de RAI-tentoonstelling, februari volgend jaar, geïntroduceerd. De prijs van de Visa zal tussen die van de LN en de GS spécial komen te liggen.

### Motor ontstoren

Daar een eendebezitter graag zelf sleutelt, wil ik toch wel 'n waarschuwing geven om toch vooral **de accuklem eerst los** te maken, alvorens men aan de dynamo sleutelt om de ontstoringsset te monteren. Helaas ben ik daar vandaag door schakelen brandje achter gekomen!

L. Fens - Zwartewaal (ZH)

## Laadstroomlampje Electrisch schema

Enige tijd geleden stelde ik u enige vragen over mijn 2CV6 Special. Ik ontving uw antwoord, waarvoor mijn dank. Helaas was dit antwoord niet in overeenstemming met de vragen die ik stelde. Misschien mag ik deze twee vragen nog eens herhalen?

Ik zou van deze eend graag het elektrische schema willen hebben. Ik ontving helaas een heel ander schema.

Vraag twee was hoe sluit ik een laadstroomcontrolelampje aan. Dus geen voltmeter. Als dat eventueel met een relais moet gebeuren is dat voor mij geen bezwaar. Op deze vraag heb ik in het geheel geen antwoord gehad.

W. Vols - Den Haag

Het u toegezonden schema is exact het schema van uw 2 CV Special, met uitzondering van de zekeringen; die wijken per land af.

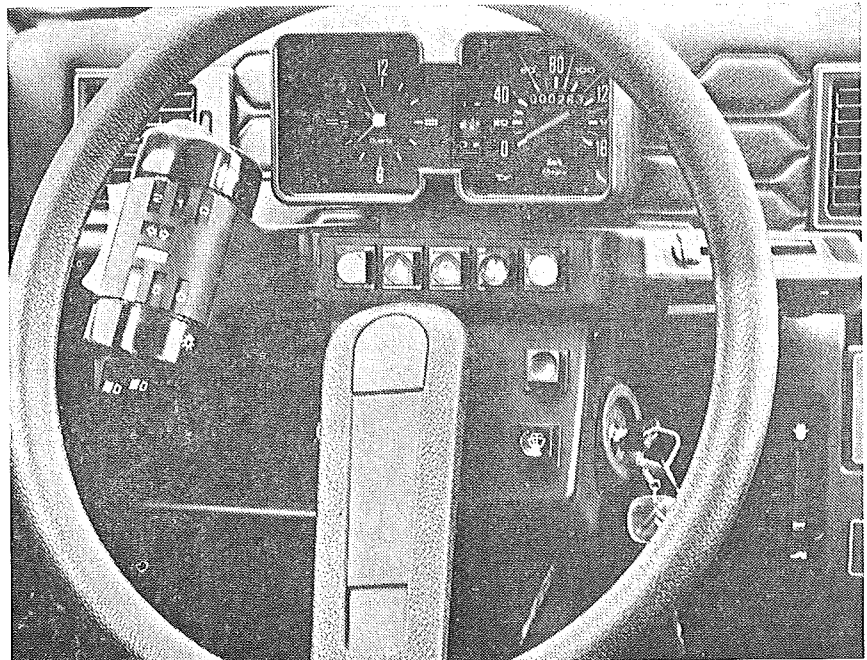
De zekeringen van de Nederlandse auto's zijn gesplitst. U kunt het schema overigens geheel voor uw auto gebruiken.

U kunt geen laadstroomcontrolelampje monteren i.v.m. de wisselstroominstallatie. U kunt het beste een batterij conditiemeter monteren. U moet beginnen bij de Citroën-dealer de conditiemeter ZYZ 12-74 A te bestellen.

Voor de inbouw van de meter moet u het drukknopje van het controlelampje voor het remcircuit naar links verplaatsen. Verwijder daarvoor het rubberdopje, dat daar in het dashboard zit.

Verplaats het controlelampje eveneens naar links.

Maak op de vrijgekomen plaats een gat van 52 mm doorsnee en monteer hierin de batterij-conditiemeter. Sluit de meter enerzijds aan op het contactslot en anderzijds aan de massa.



# Van besteelend tot luxe slee

## Moet nog lang mee!

Het verhaal van Engelen en Menno Sparreboer.

Even een klein briefje uit het oosten van het land, namelijk uit Arnhem, aldus Menno.

Vanaf mijn 19e jaar rijd ik auto en tot nu toe heb ik er 6 gehad. Fiats 3x, NSU 1x, Volvo 1x en 2CV 2x bestel, 1x personenwagen. Nu rijd ik weer in een besteelend, een 400 AK (verlaagd); bouwjaar 1975. Van deze auto's was de besteelend de beste wagen. Behalve aan de Citroëns heb ik veel reparaties gehad aan de andere merken. De eerste besteelend heb ik finaal opgereden. De tweede eend, een personenwagen, gaf ook geen enkel mankement, maar aan deze eend konden we niet wennen. Deze hebben we voor dezelfde prijs weer verkocht als we hem gekocht hadden. In 1975 hebben we mijn huidige besteelend nieuw gekocht. Hij heeft nu 72.500 km gereden. De enige reparatie was een nieuwe uitlaat. Natuurlijk wel normaal onderhoud. De banden hebben voor nog 2 tot 2,5 mm en achter 4 mm profiel. Het reservewiel 5 mm. Nog nooit hebben we enige moeilijkheden gehad.

Ons eendje heeft al diverse kleuren gehad en heeft in '76 in Beusichem op de show gestaan. Compleet met zomeruitrusting.

Nu, 1978, komt in december ons eerste kindje. Dus zitten we in de probleempjes, want het is een bestel.

Nu werd verteld dat er op de ombouw van bestel-naar personenwagen weeldebelasting wordt geheven en aangezien hij al 72.500 gereden had keken we uit naar een ander voertuig.

Echter dit bleek niet nodig te zijn want van de belastingconsulent kregen we te horen, dat wat betreft de weeldebelasting niets aan de hand was dus... Bouwen jongens. En ik heb gebouwd en hoe.

Wat er uit kwam? Een juweel van een personenauto, terwijl de hele laadruimte behouden bleef. Voorin is een bank gekomen met klappare rugleuning. Achterin eveneens een bank met klappare rugleuning. Een barretje, kastjes, schappen, katebak, bergplaats voor reiswieg, veilige plek voor kinderwagen, die kan worden vastgezet, een open dak, kleine imperiaal, radio, enz. De wagen is bekleed met tapijten (perzen).

Op en om de wagen zéér opvallende alarmverlichting, 2 sterkere claxons, geluidpendend materiaal voor de motor. De wagen is voorzien van drie lagen antiroest en daarna zwart geschilderd met rode biezen, extra veel chroomdelen à la America en hij is gedoopt Little Blacky.

De voorplaat van het Finse Citroënblad toont hoe het ook had gekund.

Het wagentje zal nu de rest van z'n leven „slijten” als personenwagen en naar wij hopen zal dat nog heel wat jaartjes duren. Maar dat ligt jammergenoeg niet alleen aan ons. Daarom vraag ik iedereen: rijdt u voorzichtig dan blijven mijn eend en wat nog belangrijker is Engelen de kleine en ik en ù gezond.

## Water overall!

Ik heb een probleem. Sinds kort heb ik een andere Dyane 6, bouwjaar 1974, km-stand 20.030.

Deze Dyane lekt water. Dat valt gelukkig nog in de garantietermijn. De garage waar ik hem kocht, kan het helaas na heel veel inspanning niet vinden.

De auto lekt achter in de kofferruimte en voorin naast de bestuurdersplaats, onder de rubber mat.

De deur is al meerdere keren gesteld. De voorruit is bij de rechter ruitenwisser gekit. Het rubbertje achter het ruitenwisserklavier is vernieuwd. En toch lekt hij water!

De achterraut is geheel gekit, evenals de zijruitjes boven de hoedenplank. Het lijkt ook, dat het water via de doorvoergat-dop van de achterlichtbedrading binnen komt.

Soms staat er 10 cm water in de bandenbak. In elk geval voldoende om er tijdelijk een aantal goudvisjes in te houden.

Wie helpt me van deze ellende af?

J. J. Overbeek - Vianen (ZH)

Wij kunnen van hieruit niet beoordelen waar het water binnenkomt.

Wij adviseren u via uw Citroënagent de assistentie in te roepen van de technische dienst van Citroën Nederland B.V.

## Dubbele Eend

Omdat ik een Ami break had aangeschaft wilde ik mijn Eend verkopen. Te dieneinde dus een advertentie geplaatst: „Te koop: 2 CV...”. Een kennis die de advertentie ook gelezen had vroeg hoe het met de verkoop stond. „Goed”, zei ik, „deze eend ben ik kwijt, hij wordt vanmiddag door de koper opgehaald.” „Mooi zo,” sprak de kennis, „en nu moet je de andere nog kwijt zien te raken!” „Hoe zo?” wilde ik weten, „ik heb geen andere, ik heb er maar één!” „Wat raar,” zei de kennis, „waarom plaats je dan een advertentie 'Twee CV te Koop'?”

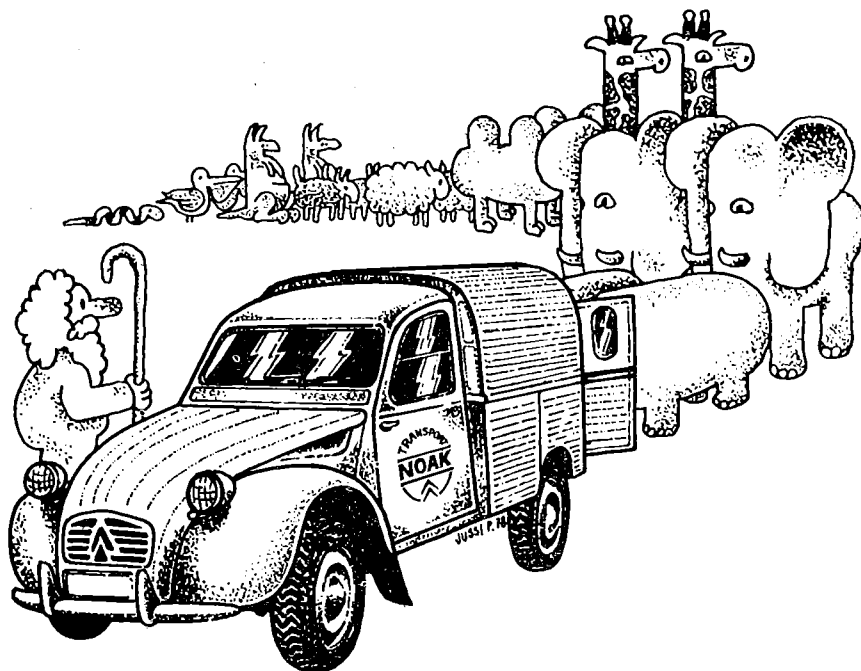
G. Crisson - Alphen a.d. Rijn

## Snelle diafilm

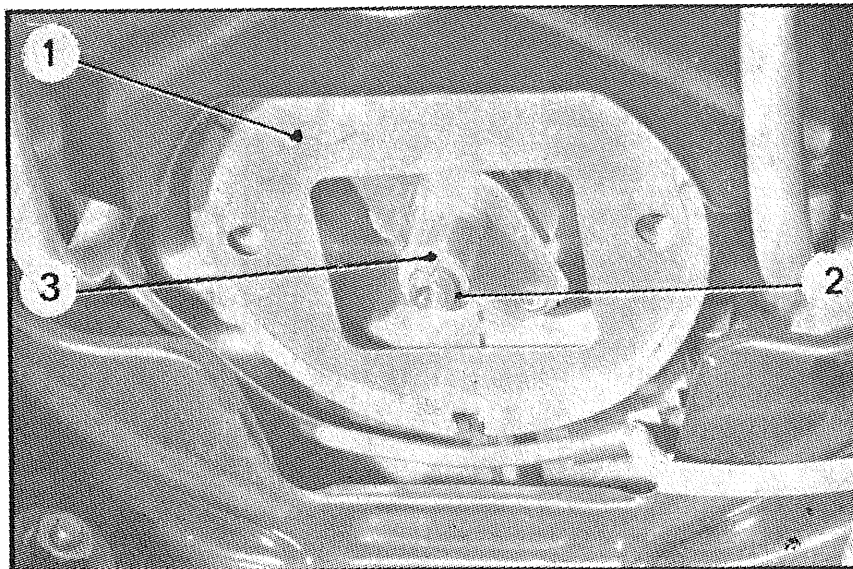
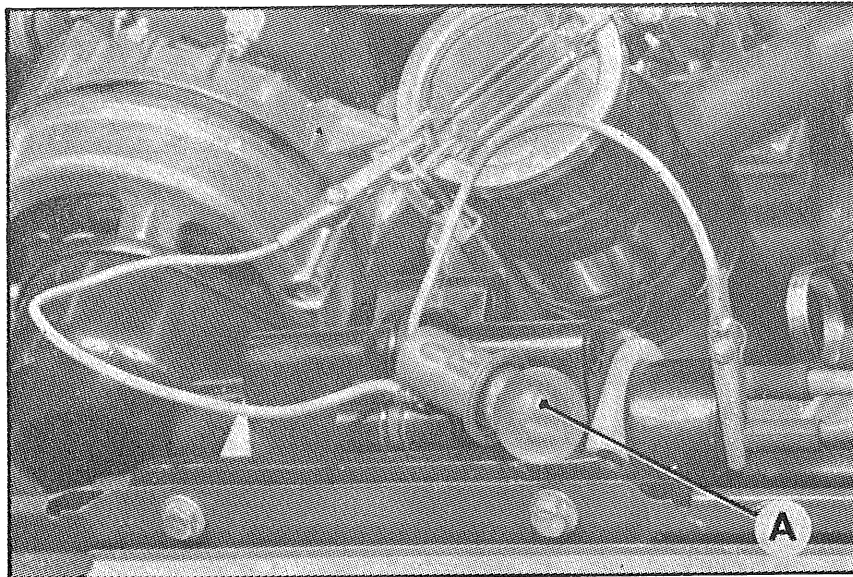
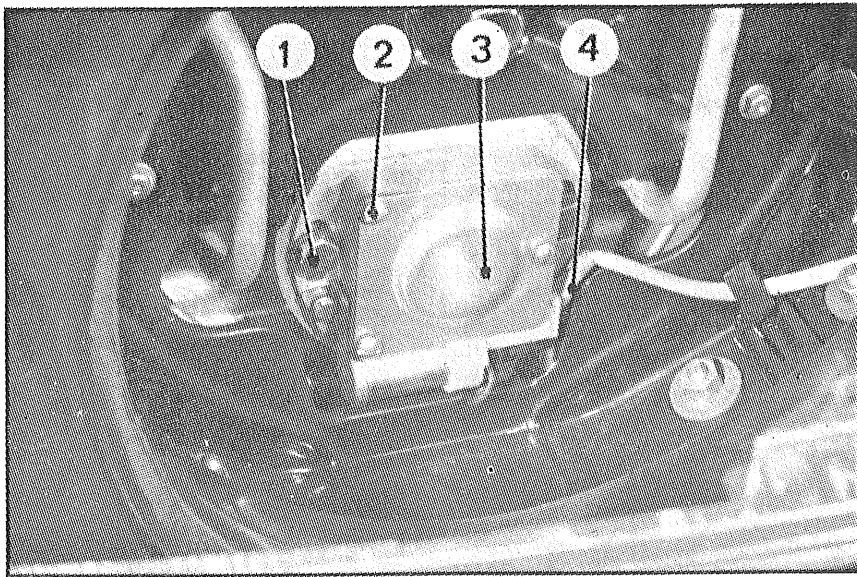
Snelle films zijn hooggevoelige films, die ook bij minder gunstig licht goede resultaten geven. Tot voor kort waren er alleen snelle zwart/witfilms. De laatste tijd zijn er voor vele camera-typen ook snelle kleurenfilms verkrijgbaar in de gevoeligheid van 27 DIN (400 ASA). Ze zijn viermaal zo gevoelig als de meest gebruikte 21 DIN (100 ASA). Nu zijn de dia-fotografen aan de beurt: er komt voor enkele camera-typen binnenkort ook een 27 DIN (400 ASA) kleurendiafilm in de handel.

## Kleurenfoto's rijbewijzen

Er was het laatste jaar enig misverstand over het al of niet toestaan van het gebruik van kleurenfoto's voor rijbewijzen. Na een aanvankelijke weigering heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat deze zomer aan de Commissarissen van de Koningin meegedeeld, dat bij het aanvragen van een rijbewijs ook pasfoto's in kleur aanvaard kunnen worden. Men kan dus naar eigen wens de foto's inzenden in zwart/wit of in kleur.



# Verwijderen en monteren van onderbreker



Met toestemming van Citroën-Nederland mogen we uit het Citroën Reparatie Handboek voor A-typen (Mehari-2 CV, Dyane en AK, uitzonderd Ami 6 en Ami 8) een en ander overnemen. Ditmaal gaat het over het afstellen van de contactpunten.

## VERWIJDEREN

1. Verwijder:
  - het beschermgaas
  - het front (zodanig)
  - de ventilateur (trekker 300)
2. Maak de onderbrekerdraad (4) los
3. Verwijder het deksel (3) met pakking
4. Verwijder de twee bouten (1) en de onderbreker
5. Vervang (zodanig) de onderbreker.

## MONTEREN

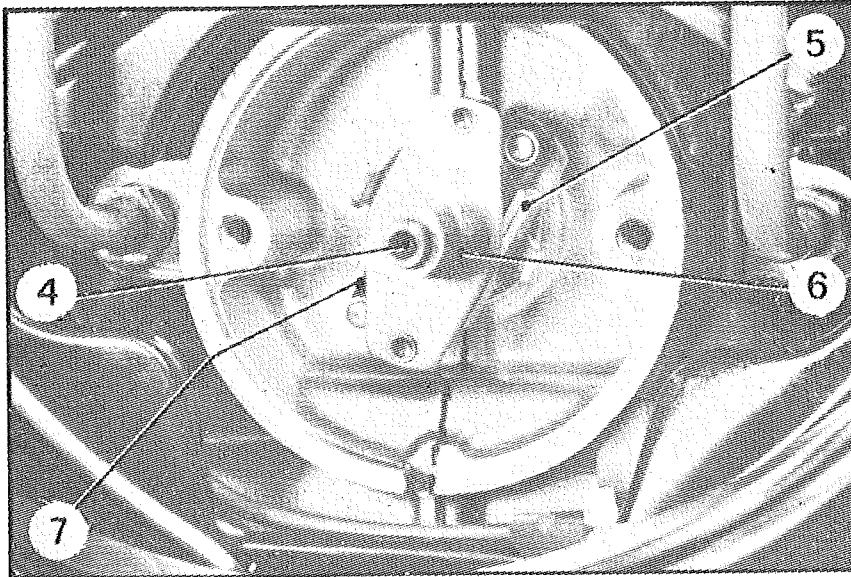
6. Breng de onderbreker op zijn plaats aan en monteer de bouten (1) zonder ze vast te zetten.
7. Olie de onderbrekeras in en smeer wat vet op de fiber nok-aanslag (TOTAL MULTIS MS vet).
8. Stel de contactpuntafstand af op 0,35 tot 0,45 mm.
9. Sluit de onderbrekerdraad (4) aan.

## ONTSTEKING AFSTELLEN

In nummer 166 hebben wij dit reeds met foto's en al behandeld. Toch lijkt het ons goed een en ander nog eens te herhalen.

- a) Steek de pen MR. 630-51/15 door het gat in de linkerkant van het motorcarter en in het gat in het vliegwiel.
- b) Sluit een controlelamp aan tussen de + aansluiting van de bobine en de massa. Maak de bougiekabels los. Zet het contact aan en zoek het punt op waarbij de lamp gaat branden door de onderbreker in de juiste richting te verdraaien. Zet de bouten (1) nu vast.
- c) Verwijder de pen en draai de krukas een slag om. Op het moment dat de lamp weer gaat branden moet de pen in het vliegwielgat vallen. Als het gat al voorbij de pen is, staat de ontsteking te laat. Stel de ontsteking in dat geval opnieuw af op deze cilinder. Het verschil tussen de twee cilinders mag niet meer bedragen dan 3° (1½ tand op het vliegwiel). Vervang anders de nok.
- d) Zet het contact af, verwijder het controlelampje en sluit de bougiekabels aan.
11. Monteer het deksel (3) met pakking. Zet de drie schroeven (2) vast.
12. Monteer de ventilateur, het beschermgaas en het front.





### Reparatie Handboek

Het Citroën Reparatie Handboek bestaat uit vijf delen. Vier zijn er klaar! Per deel kost het f 40,— plus 4% BTW en verzendkosten. Elke Citroën-agent kan u de delen, die gereed zijn, leveren. Hij zal u trouwens daar gaarne nader informeren.

op hun asjes van de meenemerplaat.

N.B. Plaats de centrifugaalgewichten in de stand zoals afgebeeld op de foto.

8. Monteer de as (4):  
— de drukring (3)  
— de borgveer (2)
9. Monteer de beschermplaat (1).
10. Monteer de onderbreker.

### Dubbelpoorts carburator

Betreft: Dyane - 1977 - 17.000 km.  
Naar aanleiding van de carburator zou ik de volgende vragen willen stellen:

Is dit een tweetraps carburator?

Is het normaal dat bij gebruik van deze tweede trap het gaspedaal zo zwaar ingetrapt dient te worden?

Ook bemerk ik dat het erg naar benzine gaat stinken. Is dit op de een of andere manier schadelijk?

Bij welk toerental werkt dit gedeelte?

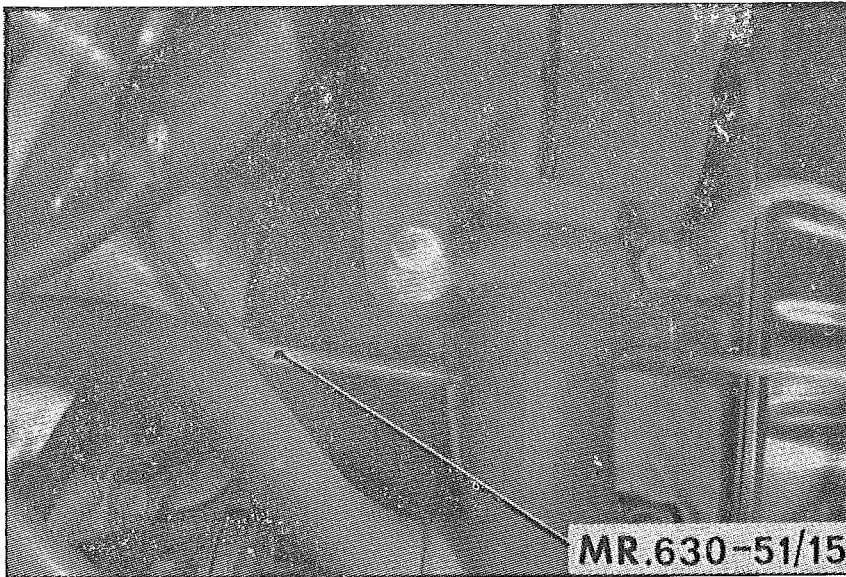
P. v. Dorland - Arnhem

Het is een dubbelpoort carburateur. De tweede trap is inderdaad iets zwaarder. Benzinelucht moet wel opgespoord worden. Misschien is er iets niet in orde. Niet bij een bepaald toerental, doch door verder indrukken van het gaspedaal treedt de tweede trap in werking. U kunt het bij stilstaande auto zelf uitproberen. U voelt dan bij ca 2/3 indrukken van het gaspedaal dat de 2e poort open gaat.

### Auto moet langer meel!

Het negende deeltje van „Shell Helpt” is uit. Het is getiteld „Hoe uw auto, dankzij af en toe een uurtje werk, langer meegaat”.

Dit boekje werd samengesteld om erop te attenderen dat veel auto's te vroeg op de schroothoop komen. Het gekke is namelijk, dat er in de meeste wrakken op een autokerkhof nog een goed werkende motor zit. Wat het heeft laten afweten is dikwijls de carrosserie, het plaatwerk. Vandaar dat het de moeite loont niet alleen de motor, maar ook het plaatwerk van de auto goed te onderhouden. De auto zal dan langer meegaan of, bij inruil, een hogere prijs opbrengen. In „Hoe uw auto dank zij af en toe een uurtje werk langer meegaat” staan veel wetenswaardigheden en nuttige tips over de bescherming van de carrosserie tegen roest, over het wassen en het in de was zetten van de auto.



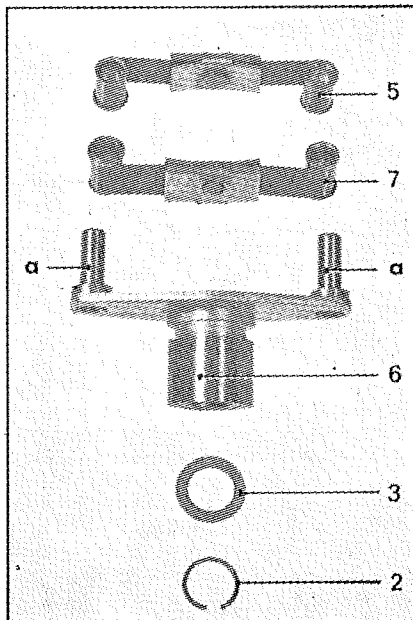
### Vervangen van nok en gewichten

#### VERWIJDEREN

1. Verwijder de onderbreker.
2. Verwijder de beschermplaat (1).
3. Verwijder de borgveer (2).
4. Verwijder:  
— de drukring (3)  
— de onderbrekernok (6)  
— de twee centrifugaalgewichten (5) en (7).
5. Reinig de onderdelen.  
Vervang de gewichtjes zondig door gelijksoortige.

#### MONTEREN

6. Smeer de as (4) van de onderbrekernokplaat licht met olie in, evenals de asjes „a” van de centrifugaalgewichten op de onderbrekernokplaat en de meenemerplaat.
7. Plaats de centrifugaalgewichten (5) en (7) op hun asjes „a” van de onderbrekernokplaat en plaats het geheel op de as (4); schuif daarbij de centrifugaalgewichten



# Caduc als kampeereend

## Maanden werken

Ludo Lemmens (20) - Mesdagstraat 24 - Roosendaal (NB) schreef ons het volgende enthousiaste verhaal. In 1976 (nr. 151) heb ik geschreven over een eend, die ik toen (17 jaar) nog niet had. Ongeveer 5 maanden later was ik wél „de gelukkige eendenbezitter”. Hij was wit en daar bleef het wel bij. Ik was er verschrikkelijk blij mee. Niet om mee te rijden (ook wel...), maar vooral om aan te prutsen en er mee te kamperen. Ik had die zomer 3 maanden vakantie (door het eindexamen H.A.V.O. dat net achter de rug was) en was van plan al die tijd in „Caduc” (zo werd hij gedoopt) te steken. Dat is ook wel gebeurd. Hij is helemaal uit elkaar geweest (bekleding, dashboard, deuren enz.) en zwart gespoten. Verder: een impériaal met gevlochten net van voorband, jerrycan op kofferdeksel, reserveswiel op motorkap, steunen op voorbumper, nieuw grijs dak en nog een stel kleinere dingen. Toen wilde ik op de zwarte lak mooie fijne witte beschilderingen. Dit kwam neer op ongeveer 7 dagen schilderen met een heel klein penseeltje in een schuurtje, waar het loeiheet was. Maar ik was wél tevreden met het resultaat. De binnenkant van de eend heb ik helemaal opnieuw bekleed: de banken, deuren en kofferdeksel met postzakken en brabant bont. Op de grond biezen matten gelijmd en het overige (boven de deuren, de bagageruimte en bij het dashboard) met jute beplakt. Verder heb ik de eend van binnen bruin geverfd. Dit en nog meer — waaronder een plantenbak — was in ongeveer september van datzelfde jaar afgerond. Ik was er vreselijk trots op en hij heeft vanaf toen al op verschillende CitroënsHOWS gestaan.

De volgende zomer wilde ik „Caduc” zó maken dat ik er mee zou

kunnen kamperen (het leukste wat er is). Ik wilde er een tent aan hebben: dus eerst een gekocht tentenframe veranderd en verbeterd. Toen van stevig tentendoek (katoen) de voortent in elkaar gestikt (een kennis die goed kon naaien). We zijn er wél lang mee bezig geweest, maar het resultaat was er dan ook wel naar: de tent staat ongelooflijk strak en stevig; boven onze verwachtingen. Zij is op verschillende plaatsen verstevigd en heeft ramen, stikranden en gordijnen (en de eend zelf ook). Zij zit stevig vast aan de eend d.m.v. tuien onder het dak en het kofferdeksel door (absoluut waterdicht) en oogjes(?) die gebruikt worden bij caravan-voortenten. Het buizenframe zit m.b.v. vleugelmoeren vast aan de eend. De achterdeur haal ik er uit als ik ga kamperen en leg deze onder de eend; ik slaap in de eend (op een houten vlonder). De bank(en) staan in de tent.

Eind vorige zomer was dit ook klaar en met kerstmis ben ik met dit alles (en de verdere kampeeruitrusting, waaronder veel truien en dekens) gaan kamperen: rieten mat in de voortent, kookstelletje, boeken, regen en kou...

Alleen is het wel vrij veel werk om de tent op te zetten. Maar al met al ben ik erg blij met de hele zaak. Ik denk er trouwens dikwijls aan om met Caduc en de tent nog eens een grote reis te gaan maken (alhoewel hij al wél 96.000 km heeft gelopen). Ik hoop echt dat dit nog eens kan. Nu nog iets over uw (ons) blad: ik kijk er elke keer weer erg naar uit, maar ik vind dat er minder ruimte besteed moet worden aan allerlei technische mankementen en meer aan reisverhalen en verhalen over verbeteringen en veranderingen aan de eenden (mijn laatste plan bijv. is een constructie op de eend, zodat ik mijn fiets mee kan nemen, maar hoe dat weet ik nog niet).

## DOE HET ZELF... VEILIG

### Zonder polshorloge

Sinds de vaste bedrijfsuitgaven autoreparaties zo duur maakten, worden vele werkzaamheden door de „Doe-het-zelver” thuis uitgevoerd.

Vele automobilisten pakken vrij grote karweien zelf aan en komen tot de ontdekking dat de plaatselijke garage medewerking verleent door het geven van advies en het leveren van nieuwe onderdelen.

Zorg er echter voor dat u en uw gereedschap de werkzaamheden ook inderdaad aan kunnen.

De risico's die door vele automobilisten genomen worden wanneer deze thuis aan hun auto werken, doen de haren van veiligheidsorganisaties ten berge rijzen. In het bijzonder wanneer de doe-het-zelver zich onder de auto bevindt en bij voorbeeld de uitlaat vernieuwt terwijl de wagen alleen maar op de krik staat.

Die krik is oorspronkelijk bedoeld de wielen ver genoeg van de grond te krijgen en zo de banden te kunnen verwisselen... en voor niets meer.

Te dikwijls komen ons verhalen ter ore waarbij de krik kantelt zodat de automobilist klem raakt onder de wagen. Vandaar ons dringend advies nooit onder de wagen te werken tenzij deze gedragen wordt door een stevige steun die niet kan kantelen. Het gebruik van oplooptukken kan ook problemen opleveren: de wagen kan er af lopen en op de eronder werkende automobilist terecht komen. Overtuig u dat de handrem is aangezet en dat de wielen geblokkeerd zijn zodat deze onmogelijk kunnen bewegen.

Door Champion Spark Plug Cy uitgevoerde onderzoeken tonen duidelijk aan dat meer en meer automobilisten doe-het-zelvers worden om zo te bezuinigen. Champion is er absoluut van overtuigd dat automobilisten die hun eigen wagens onderhouden de elementaire veiligheidsmaatregelen moeten kennen.

Het verwisselen van de bougies is een populair karweitje voor de doe-het-zelver. Het is niet moeilijk, goedkoop en heeft een onmiddellijk aantoonbaar effect op het brandstofverbruik en de prestatie van de motor. Champion legt er de nadruk op dat dit onderhoud tevens zeer veilig is maar geeft 'n belangrijke raad voor iedere automobilist die onder de motorkap werkt: neem altijd eerst uw horloge af, in het bijzonder wanneer dit is voorzien van een metalen horlogebandje. Het metaal van het horloge of het bandje zou kortsluiting en een pijnlijke brandwonde kunnen veroorzaken.

Na maanden zwoegen zag „Caduc” van Ludo Lemmens er uit als een goudhaantje.



## Beter te veel dan te weinig

In het juli/aug. nummer van 1972 No. 131 schrijft u als antwoord op een vraag dat enigszins overschrijden van het maximum oliepeil in het carter geen kwaad kan.

Even verder wordt gevraagd, heeft het teveel aan olie wel of geen invloed op toename van een steeds hoger oliegebruik? Waarop u als antwoord geeft: ja.

In no. 162 nov./dec. 1977 lees ik: de meeste oliemeters geven  $\frac{1}{4}$  l te veel aan. Vandaar dat men over het algemeen iets teveel olie in het carter doet, hetgeen totaal geen kwaad kan. Daar er in mijn Dyane bij de 1000 km beurt ook teveel olie in gedaan is,  $\pm 4$  mm boven „max. peil”, gaarne een duidelijk antwoord, of het nu wel of geen invloed heeft op een hoger oliegebruik nu of in de toekomst.

J. J. de Feijter - Axel

Waarom wij pratend over het boven maximum oliepeil ooit „ja” hebben gezegd, kunnen we natuurlijk niet meer nagaan. Het moest duidelijk „neen” zijn. Wel bedankt, dat u ons hierop wijst. Nu kunnen wij het ten slotte herstellen.

Een teveel aan olie in het motorcarter van één à twee mm kan geen kwaad. Beter iets te veel dan te weinig.

Het zou beter zijn als alle oliemeters goed waren en zo dat er exact de juiste hoeveelheid in het carter terecht komt. Vaak blijft er echter na het aftappen wat olie achter, zodat na het verversen er iets te veel in blijkt te zitten. Dit te veel wordt vrij snel door de motor „verbruikt”. Dit verbruik heeft geen invloed op het normaal verbruik van de motor, **ook niet in de toekomst.**

## Het eendenlied op cassette

Zoals u in het vorige nummer wellicht heeft gelezen bestaat er een eendenlied.

Het plaatje is voor de „fanatieke eendengek” beslist de moeite waard; vooral ook omdat het al vrij oud is! Het plaatje werd op een automobiel-tentoonstelling in de „oude RAI” te Amsterdam verkocht. Dit is  $\pm 17$  jaar geleden.

Aangezien ik ook in het gelukkige bezit ben van dit antieke ding, leek het mij aardig dit plaatje op een cassettebandje (C-60) op te nemen.

Belangstellenden voor „dit schone lied” kunnen nu ook in het bezit komen van deze opname.

Op kant A staat het gezongen eendenlied, waarvan de tekst in nr. 167 is afgedrukt.

Kant B is gelijk aan A, maar dan alleen instrumentaal.

Het bandje kunt u bestellen door overmaking van f 7,75 op bankrekening nr. 59.70.24.197 t.n.v. K. J. v. Klaveren, Emdenmeene 25 te Harderwijk, met vermelding van: toezending eendenlied. Het telefoonnummer van de heer Klaver is: 03410-17790.

(N.B. Dit bedrag is inclusief de verzendkosten à f 1,20).

# Wegrestaurant „de Lucht”

## In één week 22.000 koppen koffie

Even voorbij Zaltbommel, gerekend vanaf Utrecht, en op het punt waar de autoweg naar links zwenkt voor de richtingen Nijmegen en Eindhoven, Waalwijk en Tilburg aan de oude autoweg naar Hedel ligt het wegrestaurant „de Lucht”.

Het is allemaal in 1938 begonnen toen de heer A. Reuzer in een bedrijfje in een huurpandje, dat f 7,50 per week kostte, begon met het tappen van „tandartsenbier”. Het pandje, café, was eigendom van een tandarts uit Zaltbommel, die ook een brouwerij had. Huren was goed, maar dan wel zijn bier verkopen. Er is dus niets nieuws onder de zon.

Omdat er in de buurt van „de Lucht” geen licht en water was, draaide men tot in de vijftiger jaren het eigen licht met een dieselmotor. Een eigen pomp leverde water.

De werkelijke groei begon rond 1960 toen „de Lucht” als eerste pleisterplaats werd aangewezen.

In de periode van 1958 tot 1978 werd het bedrijf zes maal verbouwd en vergroot. In 1973 werd „de Lucht” in Geffen geopend als tweede restaurantvestiging. In totaal heeft „de Lucht” een kleine 90 vaste medewerkers in dienst.

Er is kortgeleden weer eens verbouwd, zeer grondig zelfs. Men begon ermee in januari van dit jaar. Het geheel heeft één en driekwart miljoen gulden gekost.

Ditmaal heeft men werkelijk om alles gedacht. Aan de vrachtwagenchauffeurs, die nog altijd 20% van de bezoekers uitmaken. Aan de invaliden, die recht hebben op aangepaste zaken. Aan de dames, die in een prettige, sfeervolle omgeving zich weer wel eens op willen doffen.

Het kan allemaal in de vernieuwde „de Lucht” op de route van Utrecht naar het zuiden.

Ondanks de geheel nieuwe opzet is het bedieningssysteem als vanouds. Zowel uit de mening van de eigen gasten als ook uit een gehouden onderzoek onder A.N.W.B.-leden blijkt dat de Nederlandse weggebruiker in ruime meerderheid (62,1%) deze bediening verkiest boven zelfbediening.

Per jaar heeft „de Lucht” één miljoen bezoekers.

In de drukste week van het jaar (bouwvakvakantie) verkoopt men in „de Lucht” onder andere 22.212 kopjes koffie, 14.192 frisdranken, 7.140 glazen bier, 3.503 ijscoupes, 2.609 salades en snacks, 3.430 broodjes, 2.519 ballen gehakt, 6.193 koppen soep, 5.554 croquetten, 1.868 schnitzels en 2.687 biefstukken.

## Trekken en smeren

Betreft: 2 CV - 18 pk.

Is het mogelijk achter een 18 pk een klein aanhangwagentje mee te nemen door de bergen?

Als ik door een put rijd met het linker voorwiel, of over klinkers, dan hoor ik onder de wagen bij de veerpot een enorme herrie in de vorm van klappen. Heeft u enig idee wat dat zijn kan?

Ar. v. Gervel - Dordrecht

Trekken kunt u zonder problemen tot een gewicht van 400 kg (met oplooprem) of 225 kg (zonder oplooprem). Vermoedelijk zit de traagheidsschokbreker vast. Vervest u de olie daarvan eens. 80 cc motorolie SAE 10.

**Gezellig en goed! Onder elkaar en toch apart! Dat kan in „De Lucht”.**



## Hangende koppelingsplaat

Betreft: 2 CV 6, bouwjaar 1972, km: 63.259.

Als ik stil sta, en vanuit zijn „vrij” naar z'n „één” of „achteruit” schakel, dan kraakt hij als een gek. Net alsof ik de koppelingspedaal niet ver genoeg intrap. Kom ik aanrijden bij een rood stoplicht bijv. en ik rijd nog een paar meter, en schakel dan naar z'n „één”, dan heb ik nergens last van, en hoor je niets. Voor de rest rijdt en schakelt hij als een trein.

Wat kan dat kraken zijn? Ligt dat aan de versnellingsbak of aan de koppeling? Hoelang kun je ermee blijven rijden zonder verdere gevolgen? Wat zouden de reparatiekosten zijn als ik hem zou laten maken? Ik heb 2 linkerhanden, één eend die ik niet wil missen, en geen verstand van auto's.

Carla v. Deursen - Den Haag  
Een tikkeltje hangende koppelingsplaat.

Remedie: spiebanen op de priseas licht invetten.

Eindeloos lang. U kunt de synchro mesh van de 2e versnelling gebruiken om de bak stil te zetten. Dus bij stilstand, koppeling intrappen, versnellingshendel in 2 zetten en vervolgens naar 1 trekken.

Ca. f 200,— om dit te laten verhelpen, waarbij het niet voor 100% verholpen kan worden.

Advies: niet laten doen.

## Trekt wel sneller op

Na, nu inmiddels, 3 jaar lezer te zijn van „Het lelijke Eendje”, ben ik besloten zelf een „Eend” aan te schaffen.

Helaas ontbreekt het mij aan voldoende kennis omtrent de deugdelijkheid van een dergelijk vervoermiddel. Ik hoop dat u mij wat dit betreft, wegwijs kunt maken.

Van diverse zijden heb ik vernomen dat ik een 2 CV 6 aan moet schaffen i.p.v. een 2 CV 4. Laatstgenoemde

## Van AK naar Acadyane

Wat wij al gevreesd hebben is nu waarheid geworden. De AK 400 en AZU 250 zijn nog verder om zeep geholpen als 2 CV 4 en 6. Het is zelfs geen 2 CV meer, maar een Dyane. Hoe komen ze erop?

We kunnen ons best voorstellen dat er op het gebied van aerodinamica wat aan gesleuteld is.

Er zit niets anders op de AK en AZU'tjes, die we nog hebben, op te rijden. De grote stunt is namelijk, dat er meteen al geen AK's en AZU's te koop zijn.

Na 28 jaar betekent dit het einde van het enige alternatief voor een echte auto.

Deze ontboezeming is van Rob de Vries te Amsterdam en Ron Verheul te Katwijk.

heeft minder pk's en is hierdoor sneller aan revisie toe.

Kunt u mij misschien adviseren wat inderdaad juist is en waarom?

Zoudt u tevens in uw blad een aantal reacties van leden op kunnen nemen die ook werkelijk tevreden zijn over hun „Eend”, daar er dikwijls alleen maar probleemgevallen behandeld worden, en er zodoende weinig positiefs overblijft.

P. Goudswaard - Capelle a.d. IJssel

Het is onjuist te stellen dat een motor met minder vermogen sneller aan revisie toe is. Een 2CV4 gaat even lang mee als een 2CV6.

De voorkeur gaat meestal uit naar een motor met een zo groot mogelijk vermogen omdat deze wat sneller optrekt.

En wat de kwaliteit betreft, al meer dan dertig jaar doet de 2CV het goed. Daar hoeft u zich geen zorgen over te maken. Problemen zullen er bij alle auto's blijven bestaan. Misschien ook wel omdat deze door de berijders zelf gemaakt worden. Voor zover wij het de laatste vijf en twintig jaar hebben kunnen volgen, zijn er nooit problemen onopgelost gebleven.

## Vraag en Aanbod

f 2,50 bij vooruitbetaling en maximaal drie regels.

### Te koop

Originele hoedenplak voor GS-break. f 150,—. Tel. 02995-3154.

Afgezaagde AK 400 - omgebouwd tot caravan. f 275,—. Tel. 02152-56934.

Vloemans - Korbeel 2, Blaricum. Wegens zwak onderstel. 1968, 18 pk motor + bak. 61.000 km. Nicolaasweg 14, Utrecht.

Orig. onderdelen 2CV '67, w.o. uitstekend lopende motor. K. B. de Raad, A. v. Scheltemapl. 34, Delft.

Dyane 6 met schijfremmen en LPG 1978, ± 7000 km. Harseveld 4, Zwijndrecht.

Ami 6 Confort 1963, prima, 61.000 totaal. Ami 8 bestel '70, prima. 69.000 totaal. Tel. 02208-2687.

Eenwielige aanhanger + trekhaak + afsluitbare deksel. Prijs f 225,—. Tel. 020-259750.

Voor 2CV/Dyane: 4 wielen met Michelin M+S spikesbanden (125x15). Tel. 05423-2678.

Que de Paris f 75,—; trekhaak 2CV f 50,—. Tel. 05754-603.

2CV sport - okt. '76 - 42.000 km - nw remvoer - radio. Tel. 01804-10651.

Rode 2CV t.e.a.b. A. Meulenbroek, Den Haag, Tel. 070-636444.

Azam 6 - 1967 - 106000 km - gebr. wit - Tel. 023-320677 na 18 uur.

Speciale 2CV imperiaal f 22,50. Tel. 02208-5102.

Queue de Paris f 75,—; voor 2CV: windscherm f 25,—; cocosmatten f 30,—; Tel. 05703-253.

### Te huur

Sneeuwkettingen voor 2CV en Dyane. Tel. 020-166635.

## Achterklep + stokken = tafel

Als jarenlange gebruiker van „rode” eenden, heb ik in de laatste vakantie (4000 km) naar o.a. Zuid-Frankrijk, nog een functie van de eend ervaren.

Niet dat de motor het bij 'n stand van meer dan 100.000 km het nog steeds prima doet, maar dat de achterklep óók als tafel kan dienen.

Met 'n paar stokken en 'n stukje touw sjordden we 'n skelet, waarop de achterklep precies paste. Als we 's avonds op de camping terugkwamen schoven we de klep van de auto en konden meteen aan de borrel! De bijgaande foto zegt genoeg.

Volop hilariteit trouwens.

Kees v. Ginneken en Margreet Montagne - Den Haag

