

Auto & Motor
TECHNIEK

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

REPORTAGE

Customs & Classics specialist in de 2CV



Foto's: Jan Liefstink

60-jarige 2CV nog steeds actueel!

Liefde voor de Eend

In 1948 introduceerde Citroën een paraplu op wielen. De Eend werd een icoon in de autogeschiedenis. Tjeerd Plug van Customs & Classics uit Ede is vol overgave 2CV-specialist. In zijn bedrijf komt een prachtig stuk autohistorie tot leven. Komt dat zien!

Customs & Classics is een uit de hand gelopen hobby. Tjeerd Plug (29) kocht ooit een Eend en zie om je heen. Citroën is bij Plug met de paplepel ingegoten. Hij heeft het merk nooit losgelaten, evenmin als z'n klanten; de mannen en vrouwen, die in het weekend een klassieke

Eend, Dyane of Ami rijden en daarnaast een C3, C4 of C5 hebben voor de zakelijke ritten of de dagelijkse boodschappen. Het merk met de double chevron gaat onder je huid zitten. Bij Tjeerd Plug helemaal. "Ik ben opgegroeid op de achterbank van een CX en er mogelijk zelfs verwekt.



Gerestaureerde Eenden en getunedede motorfietsen vullen de werkplaats van Customs & Classics.

Bij ons thuis waren er altijd Citroëns, dus toen ik 18 werd moest er een Eend komen." Maar tussen het kopen van een Eend en het bestieren van een in klassieke Citroën's gespecialiseerd bedrijf zitten nog wel een paar stappen. Plug: "Ik kende al veel mensen in het Citroënwereldje en voor een aantal mensen in de buurt deed ik al wat onderhoud. Aan de andere kant van de Rijn stopte een 2CV-specialist met het repareren van Eenden en toen zag ik mijn kans schoon. Ik ben Eenden gaan zoeken en ben met steun van mijn vader een bedrijfje begonnen". Plug richtte een werkplaats in, plaatste advertenties en ging twee Burton's bouwen, zodat ook de aanvankelijke stille uurtjes nuttig gebruikt konden worden. Inmiddels is het bedrijf, wederom met hulp van vader, in een 'echt' pand



Ook in de showroom is het hybridekarakter van het bedrijf te zien. Rechts vooraan een custom-motorfiets, links een 2CV6 Club. Die Eend is uit 1989 en voorzien van Robri-sierstukken op spatborden en mooie wiel doppen en koplampen van chroom.



De bedrijfswagen van Customs & Classics is een opgevoerde en verlaagde pick-up. Zoals Tjeerd Plug 'm in 2004 maakte, zo heeft Citroën 'm nooit gemaakt. De RVS sidepipes zijn handwerk.



Deze Citroën 2CV AZU is een originele Franse brandweerauto uit 1976 en heeft nog z'n blauwe zwaailamp en een goed-werkende sirene. Kost 7.950,- euro.



2CV-specialist Tjeerd Plug. "...toen ik achttien was, kocht ik een Eend, en zie om je heen..."

tot tweeduizend euro. Om deze opknappers in topconditie te restaureren ben je tienduizend euro kwijt, waarna de auto zo'n vijftienduizend euro waard is. De Eend is één van de weinige klassieke auto's, waar je altijd je geld uithaalt. Het is slechts één van de vele mooie aspecten van een Eend".

op een industrieterrein in Ede getrokken. En zelfs nu vader recent naar Frankrijk is geëmigreerd, is zijn rol nog niet uitgespeeld: Tjeerd heeft zo bedacht dat vader daar heel goed voor hem naar klassieke Citroën's kan zoeken. Bon voyage.

Altijd eigen geld terug

De Eend werd in 1948 geïntroduceerd en viert dit jaar haar zestigste verjaardag. Het is een icoon in de autogeschiedenis geworden en ondanks dat de productie in 1990 eindigde, is de auto nog steeds actueel. Het concept van een paraplu op wielen blijft onverminderd populair, misschien ook wel dankzij de hoge benzineprijzen. Volgens Tjeerd Plug verbruikt een Eend 1 op 16, maar moet 1 op 20 ook haalbaar zijn. Een

ander koopargument is de waardevastheid van een Eend. Plug: "De waarde stijgt al jaren, al vlakt die nu voorzichtig af. Mensen die een Eend kopen raken er niet zomaar op uitgekeken. De Eenden die nu uit Frankrijk worden geïmporteerd, krijgen bijna allemaal een nette restauratiebeurt en worden goed onderhouden; die auto's zijn blijvertjes. Het is dan ook moeilijker om een Eend te kopen dan om 'm te verkopen".

Wat kunnen we eigenlijk verwachten voor welke prijs? Plug: "We beginnen met een Eend uit de jaren tachtig en verkopen de opknappertjes zo rond de zeshonderd euro. Vaak zijn ze dan nog rijdend ook. De oude Eenden, met de geribbelde motorkap, zijn zeer gezocht en van betere kwaliteit. Die doen zo'n vijftienhonderd

De basis van de Eend

Eén van de zwakke punten van een Eend is het chassis. Het zijn vooral de chassis uit de jaren tachtig, die slecht zijn en dan vooral die van de Portugese productie. In de tijd dat de Eend nog volop in productie was, waren er al Citroën-dealers die zich gespecialiseerd hadden in het monteren van een nieuw chassis. Je tilt de koets van het oude chassis, zet die over op het nieuwe, bouwt het motortje en de wielophanging over en klaar is Kees. Het is een klus die twee monteurs in twee dagen moeten kunnen doen. Tjeerd Plug doet het ook. "Jarenlang kon je onder toezicht van de douane zelf een nummer in het nieuwe chassis slaan, waarna je het chassis mocht vervangen. Dat kon met originele en imitatie-chassis totdat Citroën niet meer wilde instaan voor het imitatie-chassis. Je kon vervolgens alleen nog papieren krijgen bij een origineel chassis, maar Citroën verkocht de productielijn aan een Frans bedrijf, waarmee feitelijk ook die chassis imitaties werden. Zolang je deze chassis via de Citroën-dealer kocht, werkte de RDW daar wel aan mee."

Er was zoveel vraag naar goede chassis, dat een Nederlands bedrijf zelf een goed chassis heeft gemaakt en dat liet testen door TNO. De RDW was onder de indruk van de kwaliteit en gaf er een officiële erkenning op af. Maar ongeveer tegelijkertijd kreeg een Duitse fabrikant een TÜV-erkenning op een veel te zwaar balkenchassis, dat nauwelijks op het origineel leek en dat zo slecht is dat Plug het weigert te monteren. Evenzogoed moest de RDW op basis van Europese

Deze oude 'ribbelkap' uit 1954 kwam in deze staat zo uit Frankrijk en reed daar tot 1996 nog rond. Is eventueel te koop. Ernaast staat een Germaan-fiets met een oud krat Heineken achterop ('t bier is op).

Goedgevulde vitrines met veel bric-à-brac.



REPORTAGE

Customs & Classics specialist in de 2CV



Voorgrond een Ami 8 Confort uit 1969. De auto heeft een origineel Nederlands kenteken en kost 3.950,- euro. Ernaast staat een hele vroege Dyane 4. Het is één van de allereerst geproduceerde exemplaren uit 1967. Kost 5.250,- euro.



Deze grijze 2CV AZU uit 1962 is recent gerestaureerd. Let op de zelfmoorddeurtjes. 425 cc en 12 pk. Kost 7.950,- euro.



Zo simpel kan autorijden zijn. En herkenbaar met dat kenmerkende eenspakige stuur en de kapstok uit het dashboard.



Een reden van bestaan: het kleine luchtgekoelde 2CV-boxermotortje.

wetten de TÜV-erkenning overnemen. Plug: "Wie een oude Eend met een rot chassis koopt, doet er goed aan het originele chassisnummer te controleren. Er bestaat namelijk een schouwingsplicht. Je gaat met de Eend naar de RDW om een identiteitsonderzoek te laten uitvoeren. De RDW controleert typeplaatje, chassisnummer en kenteken en geeft vervolgens een schouwingsbrief af. We slijpen een klein strookje met het oude nummer uit het oude chassis en leveren dat met de nodige papieren bij de RDW in. De RDW graveert op een andere plek in het nieuwe chassis het nummer er weer in. Daarna worden de papieren in orde gemaakt. Het enige probleem is dat je bij de RDW vier weken moet wachten op een afspraak en dan nog een halve dag voor je aan de beurt bent". Een chassis kost overigens rond de zeventienhonderd euro. De chassis die Plug levert hebben een kataforese-anti-roestbehandeling gekregen.

Customizing

Het mooie van een Eend is toch wel dat chassis met die liggende veerpotten. Het is een laag en

leeg platform zonder opstaande vering en dus ideaal om als basis te gebruiken voor een kitcar. Van een Eend kun je van alles maken: een Burton, een 'Le Patron' of wat te denken van een drie- of vierwielige Lomax, met zo'n klassieke Morgan-uitstraling? Er zijn tientallen kits te koop. Tjeerd Plug vindt het prachtig.

Wie de zwarte pick-up buiten over het hoofd had gezien, kon door de naam van het bedrijf 'Customs & Classics' in ieder geval wel inschatten dat Tjeerd met liefde het lasapparaat hanteert. De tank, het stuur en de olietank van een custom-motorfiets, die in de werkplaats staat, heeft Plug zelf gemaakt. "Zo laat ik zien wat ik kan. We verbouwen motorfietsen, maken dingen op maat, zoals Eend-uitlaten die aan de zijkant uitkomen, voeren restauraties uit en tunen Eenden om meer koppel te creëren. Dat doen we met een K&N-filter en Visa-zuigers. Als je vijf pk weet toe te voegen op een blok van 28 pk dan is dat aanzienlijk."

Maar het kan veel duurder. Zoals je het chassis van een Eend kunt wisselen voor een nieuw exemplaar, zo kun je het ook vervangen door

een exemplaar van een Ami Super. Die is namelijk voorzien van een viercilinder 1100 cc boxermotor, ofwel 60 pk in plaats van 28 of 33. En 't kan nog sneller. Zet er een 80 pk 1300 cc-motor van een GS in. Plug: "Ami-puristen vinden het jammer, net zoals Eend-liefhebbers, die het jammer vinden dat je voor een Burton een Eend moet slopen. Je hebt een bestaand kenteken nodig, dus er moet een Eend verdwijnen. Aan de andere kant: je kunt het ook weer terugbouwen".

Beresterke motoren

De tweecilinder luchtgekoelde viertaktmotor van de Eend groeide door de jaren heen van 375, 425, 435 naar tenslotte een inhoud van 602 cc. Die laatste is het best verkocht, het motorvermogen meet maar liefst 33 pk. Dat lijkt lachwekkend weinig, maar het totaalgewicht van de Eend is ook laag, dus het motortje heeft maar weinig te versjouwen. Bovendien is 33 pk veel in vergelijking met de allereerste Eend, die slechts 8 pk onder het geribbelde motorkapje had. Dat vermogen krom langzaam op met de 425 cc-



Altijd een bak of motor paraat. Wie een gerevisseerd blok van Plug koopt, levert het oude in via een eenvoudig statiegeldstelsel.



Eend-deuren in overvloed bij Customs & Classics.



Vooran liggen de kachelpotten. Die warmtewisselaars zijn verrassend effectief.

Betrouwbaarder met elektronische ontsteking

Normaliter moet de lichte hoogte van de puntjes elke vijfduizend kilometer op 0,4 mm afgesteld worden en de timing gecorrigeerd worden met een pen in het vliegwiel. Deze centrifugaalvervroeging is gemakkelijk om te bouwen naar een elektronische ontsteking. Behalve het onderbrekerhuis met de condensator vervangt die ook de vervroeging met de centrifugaalgewichtjes. Na het verwijderen van de oude ontsteking blijven er twee 5 mm lange pennetjes over waar de vervroeging op zat. Daar schuif je

twee magneetjes op en daarna zet je de unit van de elektronische ontsteking ervoor. Aan de linkerzijde van het motorhuis steek je een tijdpen tegen het vliegwiel. Draai de krukas rustig rond totdat de pen in het gat van het vliegwiel valt, zodat het vliegwiel op acht graden voor het BDP is gefixeerd. Nu draai je de nieuwe ontstekingsbehuizing naar links tot het ingebouwde ledje dooft. Draai naar rechts tot de led weer aangaat, zet het vast, sluit de draden aan en zorg dat ze de ventilator niet kunnen

Een aanrader voor de Eend: elektronische ontsteking. De motor loopt mooier, start beter en het onderhoud is goedkoper.



raken en je hoeft er nooit meer naar om te kijken. Het duurt een half uurtje, kost 150 euro inclusief inbouw met nieuwe bougies. De auto slaat veel makkelijker aan, krijgt een sterkere vonk, loopt rustiger, heeft iets meer vermogen en een lager benzineverbruik. De ontsteking heeft een ingebouwde temperatuursensor en geeft bij een koude start wat meer voorontsteking. "Ik hoor aan het draaien van de motor vaak al of de Eend een elektronische ontsteking heeft. Als je veel rijdt is het een aanra-

der en de onderhoudsbeurten zijn goedkoper." De elektronische ontsteking is er ook voor de oudere Eendjes van 6 volt. Plug: "Maar ik ben juist genegen om het bij die oude auto's niet te doen, vanwege de originaliteit. Het is overigens makkelijk terug te bouwen, er zijn geen mechanische aanpassingen nodig en je hebt geen extra kastje onder de motorkap. Alleen aan de kleur van de draden die naar de bobine lopen zie je dat het een elektronische ontsteking is." ●

motor naar 12 en 18 pk en met de 435 cc-motor naar 24 pk.

Plug: "Die eerste Eenden rijden als liefhebbersauto's meestal maar een paar honderd kilometer per jaar naar een clubevenement of toertocht. De jaren tachtig-Eenden worden vaak volop gebruikt. Gemiddeld rijden mijn klanten zo'n vijfduizend kilometer per jaar. De Eend is namelijk een goedkope auto in onderhoud en benzineverbruik. De motortjes zijn beresterk en lopen 350.000 km zonder revisie, mits goed onderhouden. We hebben weinig motorisch werk, want er gaat zelden iets mis. Meestal is het een kwestie van slijtage aan zuigers en cilinders, we doen de cilinderkoppen, monteren nieuwe klepzittingen, slijpen de kleppen in, voorzien alles van nieuwe pakkingen en rubbers en dat is het dan wel zo'n beetje. Olielekkage is overigens wel een bekend Eendenprobleem".

Een nieuwe Eend?

Plug vervangt altijd de lager gelegen plaatdelen zoals dorpels, bodemplaten en voetenbak, want dat zijn roestgevoelige delen. Het inlassen van stukjes plaatwerk kost Plug evenveel moeite als het vervangen van de complete bodemplaat op de originele puntlassen. Plug: "En het ziet er veel mooier uit. Bovendien kost een bodemplaat maar negen tientjes, terwijl het in de eindwaarde ontzettend veel scheelt". Plamuraan doet Plug niet. Liever vult hij de oneffenheden met lood af. "Een Eend is zo flexibel dat plamuraan in het Nederlandse klimaat geheid gaat barsten. Het motorkapscharnier is bijvoorbeeld een zwak punt. Door het met lood af te vullen ben je van de problemen af."

Vrijwel alle onderdelen zijn leverbaar en bovendien zijn die onderdelen goedkoop. De daken zijn nieuw leverbaar (ook van de oude types), de productie van de deuren is opnieuw opgestart en de bekleding is leverbaar met de juiste stiksels. De spatborden en wielen waren al enige



Dit is de nieuwste aanwinst van Customs & Classics. Een Citroën C4F Camionette pick-up uit 1930. De auto is in onderdelen compleet en zal gecustomized worden.

tijd leverbaar, de motorkappen gaan binnenkort opnieuw in productie en Michelin produceert nog steeds het originele bandje. Plug: "Ik merk wel dat het aantal kilometers per Eend langzaam afneemt. Dat zal betekenen dat de onderdelen minder slijten en er op den duur minder vraag naar onderdelen zal zijn. Vier jaar geleden kostte een Michelin-band nog acht tientjes, nu is dat al 122,50 per band. Gelukkig maakt Toyo inmiddels ook een goede band, die weliswaar een tikkeltje breder is maar ook een stuk voordeliger. In theorie is het mogelijk om een volledig nieuwe Eend te maken. Ik vervang altijd alle rubbers, monteer nieuwe aandrijfassen, eventueel een gereviseerde versnellingsbak en motor, een nieuwe oliekoeler en nieuwe vulpijp en ach, dan heb je eigenlijk alle onderdelen van een Eend wel gehad", zegt Plug. Eenvoud is namelijk de eerste stap van de natuur en de laatste van de kunst. En de Eend, dat is de eenvoud zelve. ●

John Mulder



Zo'n beetje alle bekleding is nieuw leverbaar. Tjeerd Plug monteert het meestal zelf. Oh wat is zo'n simpel stoeltje toch comfortabel...



Wat zijn die oud-verweerde lampen uit de jaren vijftig toch mooi. Voor een oude Eend kan zo'n oud lampje veel meer charme hebben, dan een nagelnieuw exemplaar.

www.AMT.nl

Dé internetsite voor de Automotive Professional

2 CV-historie op AMT.nl

Ga naar Archief, Historie en lees hoe AMT zich in 1952 verbaasde over 'de auto die technisch 'anders' is'.