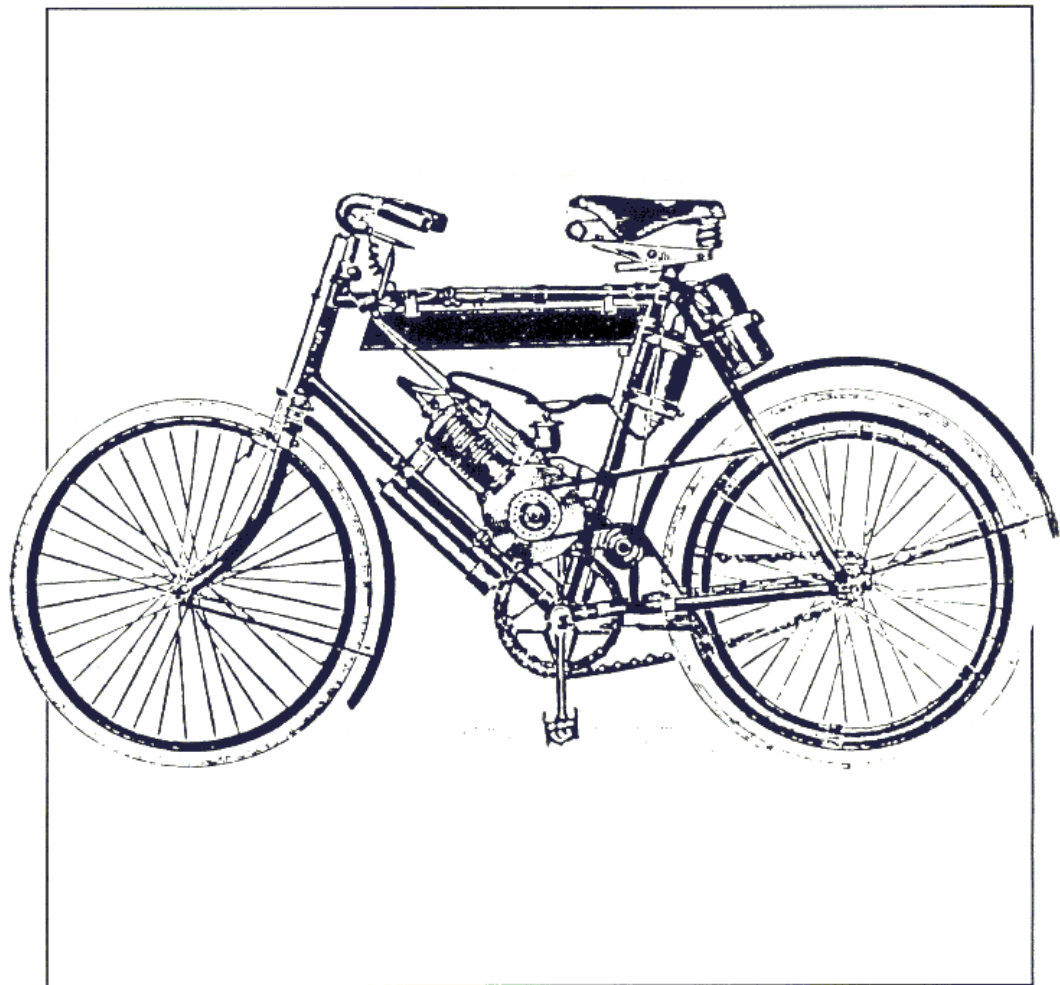


# Nieuwsbrief no. 8

Maart 1993



Nieuws over oud:  
als het maar frans is en twee wielen heeft.

oplage: 65

# Inhoud

3	Apeldoornse kijk
6	Financieel jaarverslag
6	Zadelveren
8	De vergeten reis (vertaling/vervolg)
11	Ledenlijst
19	Lunéville
midden	Vertaling type L Blz. 7 t/m 10

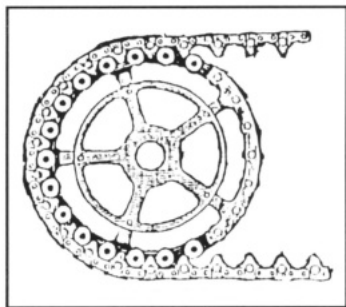
Vanaf nieuwsbrief 4 wordt steeds één los blad met een vertaling van de Terrot "L" los bijgevoegd. Dit keer twee bladen. De volgende keer de laatste twee. Bundel ze en maak er één artikel van.

## Aan de voorzijde: **Terrot No 1**

Uit: Bourdache Blz. 118  
Je kunt zo zien dat dit niet veel te maken heeft met een Lamaudière-Labre, volgens Bourdache. Lamaudière-Labre is een beroemd motormerk rond 1900.  
Er is hier nog volledig sprake van een fiets, uitgerust met een motor. Daarop heeft men zo goed en zo kwaad als het ging, alle onderdelen geplaatst. Het was het eerste wapen in de strijd op tweewielergebied van Terrot, tot dusver opgesloten binnen de grenzen van de driewieler, de vierwieler, de voiturette en de fiets!

*De spanner van de leren drijfriem, bediend vanaf het stuur en een inwendig getande ketting, (zie hiernaast) zijn de eigen oplossingen van het merk uit Dijon.*

*De heel speciale ketting van Terrot is gevormd uit "epicycloïed gevormde" tanden die draaien op rolletjes in de pedaal-krans.*



**Redactieadres en overige inlichtingen**  
P. Jonkman, Zwolseweg 35, 7315 GG Apeldoorn.  
Telefoon 055-220327.

# Apeldoornse kijk

De dag na gisteren ging de telefoon terwijl ik me op die druilerige avond in bad ophield. Mijn vrouw nam de telefoon op. Het was de heer H. Nab. Ik stormde het bad uit, licht gedroogd, en moest vernemen dat deze inwoner uit het dorp met teveel vergane glorie, te weten Breukelen, waarschijnlijk hetzelfde uit wilde halen als W. Faber in de vorige aflevering. Ja heren, het wordt traditie, maar ik zat weer piemelnaakt achter de telefoon. En een lijntje naar het bad lijkt me nog steeds wel wat overdreven.

Ik probeer met een franse slag deze club te bestieren maar je moet me dan wel de kans geven om effies lekker in bad te liggen.

## Klein maar snel ?

Op zes december j.l. werd ik opgeschrikt door de aanmelding van een 14-jarige Terrot-bezitter/motorrijder. Deze jongeman met de in motorrijderskringen speciaal klinkende naam Jack, heeft een Terrot op de kop getikt met een cilinderinhoud van 100 cc. Erg nieuwsgierig als hij was naar de topsnelheid van het apparaat kon ik hem melden dat deze toch wel de fabelachtige snelheid van 30 km/h moet kunnen halen. De opvallend hoge plaatsing van de carburateur van deze tweetakt doet op voorhand vermoeden dat het machientje niet veel vermogen zal hebben. Je kunt het zien als een ingebouwde rem op het vermogen. Hij wordt tot de EMA-klasse gerekend, Bicyclette Moteur Auxillaire, wij zouden zeggen bromfiets. Kenmerk voor dit type Terrots is het "motorachtig" uiterlijk. Dit komt door de volwassen frame-maten en de grote tank. Het model van Jack heeft ook nog een dubbele uitlaat en een (niet originele) koplamp. Succes met de restauratie Jack. (met dank aan Frits Linde)

## Klein maar .....

Ik schreef in een vorige nieuwsbrief al een keer dat we blij zijn met de aanmelding van mensen met kleinere Terrots. Er komen ongemerkt veel kleine Terrots naar ons land. Al mochten ze in financieel opzicht niet zo waardevol zijn, voor de museum-functie zijn ze dat wel. Het leven in de jaren voor WO II was niet rijk. Goedkope vervoermiddelen pasten geheel in het zuinige levenspatroon van de fransen toentertijd. Uitgebreid werd geadverteerd met het verbruik van het machien, over topsnelheid werd niet gerept.

De zwaarste machines (500 cc en meer) waren echt voor een enkeling weggelegd. De aanschaf van een "zware" zal (net als nu!) haast nooit op rationele gronden geschied zijn. Snelheid is een rare drug. En "Hebben" is misschien de meest verslavende drug aller tijden. Niet uit te roeien, zelfs bijna geslaagde pogingen ten spijt. (Rusland, Cuba, ...)

Janvier dix; mille neuf cents quatre vingts treize

Reken je effies mee, 10 jan.  $1000+900+(4 \times 20)+13 = 10$  jan. 1993  
Rare jongens, die fransen. Toen gingen we dan eindelijk naar een franse motorbeurs. Zo'n 15 Europeanen vertrokken uit het kikkerlandje naar het grote Frankrijk. Maar dan gelukkig niet zo ver in Frankrijk. In het district Ardennes (Ardennen) was een beurs, georganiseerd door een franse Terrot-club.

Hoe was het?

Tien mensen, tien verschillende meningen. Laat ik dus m'n eigen mening geven. We waren (Jan-Coen Dragt, Gerdy Jonkman en ik) in een splinternieuwe huurauto ( f 290.= voor 900 km all-in met benzine!) zaterdagochtend al vertrokken. Bij aankomst hebben we direkt kennis gemaakt met leden van de franse zuster-club. (twee mensen spraken goed engels) Er stonden al enkele indrukwekkende Terrots en op zondag waren er een behoorlijk aantal stands.

Ik heb zelf nog een paar leuke dingen gekocht. De prijzen waren niet (te) hoog maar het reisje verdien je er zo echt niet mee terug. Dat hoeft ook niet. Ik heb genoten van die echte franse dingen. Om twaalf uur is het middageten. Het meegebrachte warme eten komt op tafel, de onderdelen worden opzij geschoven, enkele flessen wijn erbij en schuiven maar. Klanten mogen best vragen wat het een en ander kost maar vol onbegrip kijken ze wel naar klandizie uit Holland die niet even kan wachten totdat binnen een uurtje alles op is!

Over ons steerhotel kan ik kort zijn: alles was krakkemikkig. Maar het kostte ook bijna niets. Ik denk niet dat je in een duurder hotel vaker zou hebben gelachen. Voorzichtig op de toiletpot gaan zitten, anders dondert hij van het gat af; Nachtkastje met drie poten, de vierde lag in de la; enz. enz.

9 mei

In het voorjaar is er in Mancieulles wederom een motorbeurs. Jan-Coen, ondergetekende en echtgenoten zullen bij redelijk weer de reis naar deze beurs ondernemen. Er zullen 80 handelaars aanwezig zijn. Afstand vanaf Klarenbeek ong. 500 km. (30 km ten NW van Metz; 30 km ZW van Thionville)

## Contributie

De meeste Terrotisten hebben het geld overgemaakt voor 1993. Op de nieuwe ledenlijst kunt u de weerslag daarvan zien. Bedankt voor uw bijdrage, we zullen het zo nuttig mogelijk besteden. We hopen er weer wat moois van te maken.

## De telefoon

Een probleem is het beantwoorden van concrete vragen, vooral via de telefoon. Hoe zag de dopmoer eruit die de stuurdemper op de tank van model ..... uit 1926 vasthield ?

Hieronder een tip 5 om de antwoorden te achterhalen:

- Je moet **iemand ontmoeten** die toevallig zelf zo'n model in handen heeft gehad. En dan maar hopen dat hij het goed weet!
- Ook **musea** kunnen je veel leren over het uiterlijk van een bepaald type. Fotografeer dan het model van alle kanten. Daar heb je thuis veel schik van.
- Als derde bron kan **literatuur** gebruikt worden. Dit wordt vaak onderschat. Lees eerst eens wat van de geschiedenis van een merk. Bestudeer de plaatjes.
- Tijdens de restauratie kan vaak nog **terugggevonden** worden hoe iets eruit heeft gezien. Goed opletten dus.
- Als vijfde en laatste tip kan ik u de tijd aanbieden. Heb geen haast met een restauratie.

Restoureer de fiets eerst technisch. Zorg dat alle ontbrekende onderdelen er komen, reviseer bak en blok, indien nodig. Bouw de hele motorfiets weer op, maak kabels en bedrading in orde. Ga proefrijden. Je bent dan vaak een paar jaar verder. Je hebt je motor goed leren kennen.

In één avond sloop je het hele ding weer uit elkaar. Ga nu vernikkelen, verchromen en spuitwerk (laten) verrichten. Ik durf te wedden dat je inmiddels op veel van de ontbrekende vragen al een antwoord hebt gekregen. Verbeter detailpunten, repareer indien nodig en ga nu aan het uiterlijk werken. Dit lijkt dubbel werk maar het levert echt de beste resultaten en voorkomt teleurstellingen. En ik kan het weten ....

Wil je toch snel rijden? Koop dan een klein compleet fietsje en ga daar dan alvast mee rijden. Dat geeft jezelf de rust om de grote restauratie kalm uit te voeren.

Paul Jonkman

# Financieel jaarverslag 1992

Eind 1992 zijn alle stukken op financieel gebied overgedragen aan onze nieuwe penningmeester. Deze taakverdeling geeft ons het gevoel dat mensen meer controle krijgen over het gebeuren. We werken tenslotte toch al met een budget van nog net geen f 1000,=. Declaraties e.d. worden dan ook netjes op papier gezet.

De grootste kostenposten zijn:

- kopiekosten nieuwsbrieven (f 0,07 per bladkant)
- opbouw archief (kopieën, opslag in ordners e.d.)
- verzendkosten (P.T.T.)
- aanschaf boeken voor het archief (nog bijna geen gebruik van gemaakt)

In 1992 was er een klein tekort (minder dan f 100,=), maar er was wel een grote voorraad postzegels (f 130,=) en nog een voorraad enveloppen e.d.

Per saldo is 1992 (met een contributie van f 10,=) dus financieel goed verlopen.

Voor 1993 hopen we met de verhoging van de contributie meer te kunnen doen. Dat kunt u zelf beoordelen.

Peter/Paul

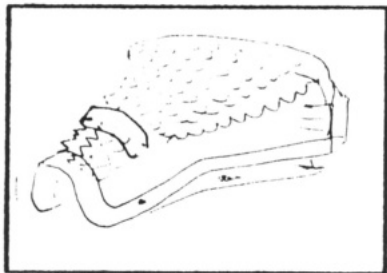
## Zadelveren


Door Wim Janssen

Het op m'n Magnat Debon aanwezige zadel is van 't type zoals in de figuur is afgebeeld. Hiervan zijn de veren roestig, incompleet en duidelijk oververmoeid. Vervangen dus.

Nieuwe veren bleken niet te verkrijgen, oude die je op beurzen ziet zijn er meestal even slecht aan toe, als ze al passen...

Bij mij zagen ze er zo uit:

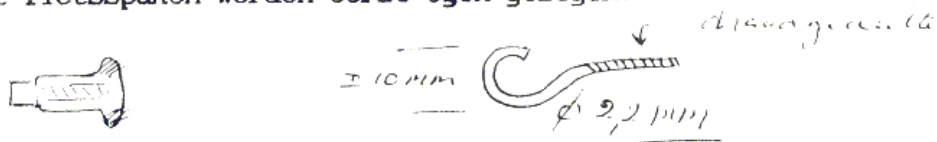


  
Ø 32 mm draaddikte 1,35 mm

Na enige mislukte pogingen om zelf te wikkelen kwam ik tot de volgende oplossing:

Bij bouwmarkten zoals Gamma etc. is te koop een ontstoppingsveer van 6 meter lengte en vrijwel dezelfde afmetingen nl 9,0 mm en 2 mm. Kosten circa f 42,-. Zes meter is voldoende voor twee zadels.

Het lukte me niet om er goede ogen aan te maken en ook nog de goede lengte over te houden. Daarom werd 't volgende bedacht: uit fietsspaken werden eerst ogen gebogen:



De bijpassende nippels werden afgedraaid waarna deze precies in de veer bleken te passen.

Met behulp van een spaak werd de nippel in de veer gebracht en het einde dicht gewurgd. Vervolgens werd met de nog vast zittende spaak de nippel flink aangetrokken en van 't gebogen oogje voorzien. Daarna werd de veer op lengte afgeknipt en 't hele verhaal herhaald. Voordeel: veer is enigszins aan te passen of na te spannen. Zonodig inkorten is ook simpel.

Ik ben er tevreden mee. Misschien heeft iemand er wat aan, misschien is het allang oude koek. Beschouw het in dat geval als niet geschreven.

Naschrift redactie:

Wim, hartstikke bedankt. En nu een oproep: noteer tijdens uw gesleutel gegevens. (maten lagers, dikte koppelingsplaten, diameter zuigers, uiterlijke staat van de nokkenas, vernikkeld/verchroomd, geëmailleerd, vorm van de bies, ik verzijn maar wat) Dit soort vragen worden namelijk steeds aan ons gesteld en geloof me, er zijn geen kant en klare boekjes te vinden met onderhoudsgegevens. Dus zullen we zelf veel moeten doen.

Ik herhaal nog een paar vragen die Wim in Nieuwsbrief 6 stelde:

- is versterken van het magneetveld mogelijk? Wie kan het?
- Gebruikten ze tussen de carterhelften vloeibare pakking?
- Het antwoord op de vraag naar mooie musea in Frankrijk:

We hebben sinds kort de GUIDE 1993 DU COLLECTIONNEUR. Hierin staan alle franse auto-motormusea, alle motormerkenclubs, handelaren, en nog veel meer. Te zien in Barneveld 17 april a.s.

# De vergeten reis . . . .

## LA CROISIÈRE OUBLIÉE

(vervolg Parijs Tananrassat met een Terrot 500 RL... in 1933)

We beleven vandaag het tweede deel van het fantastische avontuur. We hebben onze twee helden Desombre en Soubrier achtergelaten in El Goléa, waar ze doodmoe zijn aangekomen na een onheilspellend onweer van buitengewone kracht.

Samen met hun gaan we nu "het Grote Zuiden" aanvallen. We vragen jullie onze excuses voor de matige kwaliteit van bepaalde dokumenten, denk aan de kondities van die dagen en waardeer de kijk op de dagen van weleer.

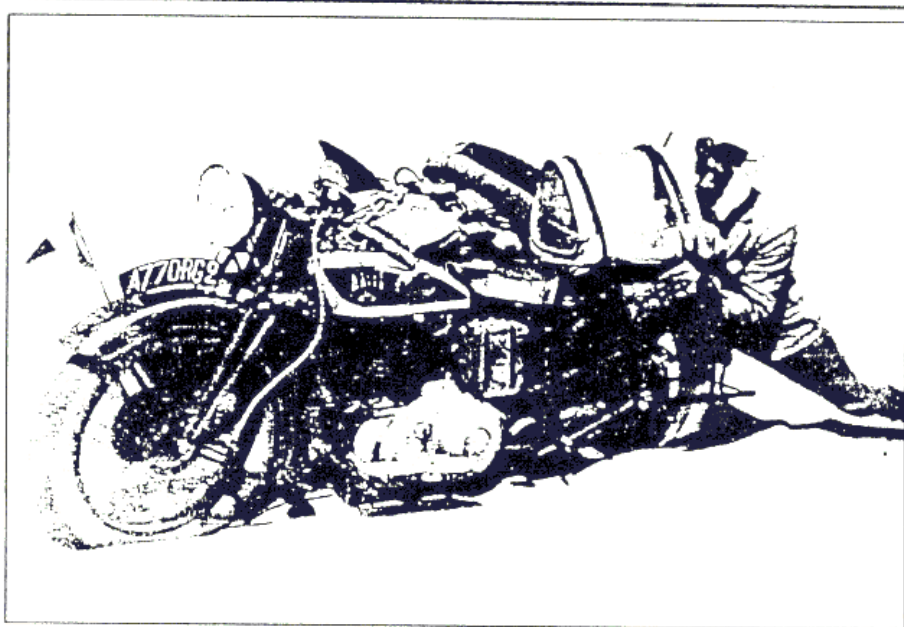
Deze pleisterplaats stelt hen in staat hun krachten te hervinden. Zij vertrekken 's morgens 27 maart. De schokken van de weg zijn aanleiding om opnieuw een lekkage onschadelijk te maken. Zoals gewoonlijk repareren ze het zonder getreuzel, met ijzerdraad en

"guttapercha" Je over-wint de woestijn door voldoende benzine, ijzerdraad en de "gutta" bij je te hebben, zeggen de militairen. Guttapercha is een gomachtige substantie die wordt getapt uit Maleisische bomen, net als rubber, en ze vertoont gelijkenis met stopverf. Vergeet niet, dat er in 1933 geen produkt in de handel was zoals bijvoorbeeld "Métolux", die je in nood uit de problemen kon redden. Na de reparatie bij 45° in de schaduw bemerken zij na enkele kilometers dat de lekkage er nog steeds is, maar wel minder ernstig. Gelukkig slagen ze erin om Fort Miribel te bereiken. Daar is men ver van de pracht van El Goléa. Dit is de harde woestijn. De mannen zijn gehuld in lommen, de kinderen beschermen zich tegen de vliegen. De Bordj, die bij het hotel hoort, serveert hen een maaltijd uit hun eigen voorraad, net als in de grap van Fernand Raynaud: "Hier kan men zelf zijn maaltijd meebrengen".

Tegelijk met de benzine-bevoorrading zorgen ze voor een behoorlijke hoeveelheid olie.



Bij iedere stop zet Desombre met zorg een conservenblikje onder het carter om de olie op te vangen, want het begint steeds harder te lekken. De schroefdraad in het aluminium van het carter is bij wijze van spreken verdwenen door de kracht die gebruikt is bij de reparatiepogingen en nu houdt het schroefdraad de moer (?; PJ) bijna niet meer. Soubrier heeft vervolgens het idee om zijn moer te nemen, die in veel betere staat is, en die in het carter van Desombre te draaien. Hij zit nu een beetje beter vast. Gutta en ijzerdraad doen de rest. Bovendien maakt hij hetzelfde verband op de motor van Soubrier want nu lekken beide motoren, maar hun lekkages zijn acceptabel.



*Un des nombreux ensablements de l'aventure. Va-t-il falloir alléger l'attelage ?*

Terug op de weg rijden ze nu in, wat de Arabieren noemen het "Land van de angst en de dorst", de fameuze Tanezrouft met grijsachtige kiezelstenen, niet één hetzelfde als de ander. Geen planten, geen kruidig sprietje. Niets, absoluut niets. Dit is de woestijn op zijn best. Om het nog moeilijker te maken, zijn er fata-morgana's. Heel langzaam steekt er een wind op. Deze wordt steeds sterker. Ze rijden niet sneller dan 25 km/h. Er resteren nog 100 km voordat ze arriveren in In Salah. Daar zal de streek met duinen beginnen, de wind

neemt veel meer zand mee en is er nog veel sterker. Het zicht is zo slecht geworden dat ze van de weg raken. Na een moment van paniek die begrijpelijk is, hervinden ze zich uiteindelijk.

De Terrots zijn nog steeds in vorm en schijnen onverwoestbaar. Vervolgens besluiten ze te stoppen bij een waterput van Aïn El Haddadj. Bij het afdalen van de weg lopen ze iets vreselijks tegen het lijf: de weg is versperd door een kadaver van een verrotte kameel. De geur is onhoudbaar en over meer dan tien meter rondom wriemelt het volop van de grote maden! Walgelijk gezicht... en ze knallen er bovenop!

De wind blaast nog sterker. Ze hebben het voordeel dat hun gezicht is beschermd door de "cheiches", met daarin een smalle spleet voor de ogen die wordt afgedekt door een bril. Deze is snel ondoorschijnend geworden door het zand. Dat scherpe zand dringt door alles heen.



*Après l'effort, le réconfort, ou comment se rafraîchir les idées.*

Na een moeilijk traject belanden ze in de diepte van Aïn El Haddadj. (lees verder op blz.15)

## Ledenlijst per 02-03-93

\* voor de naam betekent dat de contributie voor 1993 (om wat voor reden dan ook) nog niet is voldaan. Wilt u het zo snel mogelijk overmaken of u afmelden bij de penningmeester. Bij voorbaar dank!

Indien u inmiddels wel heeft betaald, dan bij voorbaat excuses.

J. Admiraal Buitenrustpad 10 1097 MV Amsterdam 020-6684890

H. Albers Lind 66 4137 Rheurdt-Schaepshuysen BRD 09 49284560177

F. Bakker Voorstraat 102 2964 AL Groot-Ammers 01842-2564

\* P. Beek Rijnveld 4A 2771 XT Boskoop (Z.H.) 01727-10454

M. Beelen St-Hubertseweg 15 5443 ND Haps N-Br 08850-12681

J. van Bommel Margrietstraat 20 5256 KV Heusden 04162-1778

A. Broekhoven Provinciale weg 144 4909 AM Oosterhout 01620-27176

K. Colijn Merellaan 8 2172 JT Sassenheim 02522-12074

E. De Coussemaker Estegemstraat 3 8340 Damme-Moerkerke BELGIE 050-500149

B. Dirks Molendijk 80 3227 CD Oudendoorn 01882-1694

JC Dragt Frambozenlaan 15 7322 TH Apeldoorn 055-670063

S.W. Faber Schokker 79 3891 DM Zeewolde 03242-4401

J. Goddaer Patrijsweg 18 7331 ST Apeldoorn 055-419797

\* P. Goes Bury Burystraat 33 5076 GH Haaren (N.B.) 04117-2570  
H.A. v.d. Ham Prins Constantijnstr 64 4153 CN Beesd 03458-1879  
G.W. Harmsen Coornhertstraat 30 7421 ZJ Goor (Ov.) 05470-73504  
\* G. Hoekman Kievitlaan 11 7711 LL Nieuwleusen 05296-3620  
\* W.J. van Huizen Ringweg 75 2064 KH Spaarndam 023-372778  
W.P.A Janssen Gelissenstraat 18 5344 JV Oss 04120-48547  
E. de Jong Oude Vriezeveenseweg 94 7602 AZ Almelo 05490-62586  
M. de Jong Molenstraat 66 8913 BD Leeuwarden 058-158825  
P.T.M. Jonkman Zwolseweg 35 7315 GG Apeldoorn 055-220327  
I. Klerk Stevenaak 20 3904 RV Veenendaal 08385-15693  
\* F. de Kluiver Dries 33 2201 WK Noordwijk 01719-17883  
\* L. Koelewijn Ruitenstraat 20 2202 KK Noordwijk 01719-16961  
J.C. Kreling Molenstraat 9 3201 AJ Spijkenisse 01880-14390  
\* Kuildert Dijkstraat 135 3904 DC Veenendaal 08385-23056  
H. Kuipers Maria Theresalaan 5 3527 WB Utrecht 030-948986  
R. Kwist Kolenstraat 25 7201 HR Zutphen 05750-16181  
T.C.T. Laken Zoeterwoudseweg 108 2321 GR Leiden 071-767829  
C.D. Leguyt Purmerland 50 1451 ME Purmerland 02990-23317

J.C.M van den Maagdenberg Turfstraat 15 4714 SG Sprundel 01653-83721  
J. van Merrienboer Gastelsedijk west 120 4754 RD Stampersgat 01651-3760  
\* H. van Milligen Markendoel 15a 7339 JA Ugchelen 055-332976  
H. Nab W.van Collenstraat 62 3621 CN Breukelen 03462-65537  
H. Nauta Henry Dunantstraat 10 4273 EX Hank 01622-2712  
A. Neutkens Eerselseweg 37 5511 KL Knegsel 04970-15173  
\* J.H. Opheikens Hoofdweg 82 9698 AJ Wedde 05976-2738  
\* G. Pyffers Klokkendijk 5A 7467 PA Notter 05480-12908  
M.L. van Ree Hoofdstraat 30 5109 AC 's Gravenmoer 01623-20341  
\* Rietbergen Lunenberg 10 3904 JN Veenendaal 08385-28618  
G.N. Rooswinkel In der Haag 26 4057 Brüggen DUITSLAND 09 49 21635565  
J.M. Schokker Tureluur 10 7731 KP Ommen 05291-56793  
S. Schouwstra Frisiasingel 61 9251 HN Bergum 05116-3969  
\* P. Sollewijn-Gelpke Piet Heinstraat 31 5612 GA Eindhoven 040-440491  
H. Stomp Hogedijk 106 2861 GD Bergambacht 01825-2442  
\* H. van Tilburg Stephensonstraat 11 6717 CR Ede 08380-35747  
H. van der Veen Havelterweg 2 7961 BE Ruinerwold 05222-1855  
\* A.P. Veerman Oud-Bonaventurasedyk 79 3291 CJ Strijen 01854-4418

P.J. Vink Herckenrathweg 3A 6681 DC Bommel 08811-61271

\* H. van Vliet Koningsveld 8 2671 DN Naaldwijk 01740-28832

\* M. Voorham Hagelwit 3 2718 AE Zoetermeer 079-610762

J.M. Vos Synagogestraat 1 5256 DZ Heusden 04162-2407

P.H. Wattenburg Vennenweg 2 9311 RC Nieuw Roden 05908-17889

H.F. Willems De Messenmaker 23 5506 CG Veldhoven 040-542312

## Andere interessante personen voor de club:

N. Bouwens Schieweg 117 A 3038 AL Rotterdam 010-4675042

H. Fortgens Frans Halsdreef 22 3090 Overijse BELGIE 02-687 2620

F. Linde Meyrooslaan 62 6815 BZ Arnhem 085-435489

B. Polman Willemstraat 75 Elst (Gld.) 08819-7439

F. Smit Violierenweg 7 2241 XT Wassenaar 01751-15067

J. Stipdonk Les pres du bois bas 8914 4 Ligny le Chatel

LA FRANCE 86475202

Het oude bouwsel uit leemmortel is een ruïne en alleen een schriel palmboompje overleeft armzalig in een poel van stinkend water. Het huis geeft de indruk verwoest te zijn in een strijd: de venters weggerukt, het dak opengescheurd. Van binnen is het geluid van de wind apocalyptisch. Buiten kunnen ze niet in een verticale positie staan, ze hellen onder een hoek van 45° tegen de wind om op de voeten te blijven staan. Als bij een donderslag reageren ze op hun vergissing; de zandstorm wist hun spoor uit naar de weg. Als ze op deze plek blijven, kan de hulp maar zelden iemand terugvinden als die de route heeft verlaten in zo'n verloren hoekje van de Sahara. Daar waar geen mens op het idee zal komen om ze te gaan zoeken omdat ze de weg hebben verlaten. Bovendien kan de storm nog meerdere dagen voortduren. Ze hebben tekort levensmiddelen. Ze kunnen misschien jagen: ja maar op welk wild? Zo goed als het kan hebben ze hun kleding strak getrokken en snel wat suiker in mint en alcohol doorgeslikt om weer wat aan te sterken. Ze pikken de route weer op. De twee Terrots zijn steeds onverstoorbaar en spinnen als twee grote katten. Na talrijke aarzelingen hervinden ze het wegdek dankzij de "guémiras". Dat zijn een soort kleine piramides van stenen die de richting van de route aangeven. Het zicht is slechter dan tien meter. Gekromd over het stuur moeten ze koste wat kost proberen door te gaan.

Meerdere keren worden ze met zand bedekt. "Julie passeren El Goléa niet!" ... En had de verantwoordelijke man in Algerije zijn redenen? Moeten ze het opgeven? Gezien de olie lekkages en de benzinereserves kunnen ze niet terugkeren naar El Goléa, op welke manier dan ook. Het lawaai van de Terrots dreunt door tot in hun hoofd: opgeven? Niet aan de orde! Doorgaan. De motoren leveren hun vermogen maar ze gebruiken een beetje meer. Men moet benzine tanken in de volle storm terwijl de elementen zijn losgebroken. Er zal dan zand in de benzinetanks komen! Nu Voltanken is dwaasheid. Desombre drukt zichzelf als een ondoordringbaar scherm over de tanks om deze te bedekken en ze zijn er zo goed en zo kwaad als het gaat in geslaagd. Het zand vervolgt haar verwoestende werk. Het komt overal. Hun horloges zijn tot stilstand gekomen. Het zand heeft ook de carburateur van Soubrier geblokkeerd. Wanneer hij start, loopt de motor 70 km/h met een geblokkeerde carburateur; het is niet goed mogelijk om af te remmen en het op gang brengen gaat zeer sportief. Het zand heeft uiteindelijk de route helemaal bedekt. Alleen de guémiras richten zich op als bewegwijzing. Om het risico van wegzakken in het zand

te verminderen, hebben ze lucht uit de banden laten lopen, teneinde het draagvlak op de bodem te vergroten. Het zicht is nog steeds nul en hier meldt zich weer hun oude metgezel als souvenir: de lekke band. De voorband van Desombre is totaal leeg, het ventiel is afgerukt want ze hebben de banden te leeg laten lopen. Repareren in de storm is onmogelijk. Nadat de motoren opzij zijn gezet, besluiten ze ter plekke te gaan slapen, ze graven zich zelfs in de grond, rollen zich in hun boernoes (cape) en ze beschermen zichzelf achter de motoren. Het is niet ter discussie om de tent op te zetten vanwege de vele wind. Bovendien is hij verscheurd bij de vorige storm. De maaltijd is samengesteld uit sardines in olie met zand, gegeten met de vingers, besproeid met lauw zanderig water. Ze zijn zo moe dat ze in slaap vallen ondanks het lawaai van de wind.

De volgende dag, wanneer te wakker worden, is de storm geluwd. Het weer is prachtig. Ze zijn ten dele bedekt door het zand, ze hebben overal zand, zelfs in de binnenzakken. De lekke band van de dag ervoor is snel gerepareerd. De route lijkt ze nu kinderspel vergeleken met de moeilijkheden van de dag ervoor. Een groot aantal andere lekke banden ontstaan door dezelfde reden: een kapot gerukt ventiel, want de banden zijn te zacht geweest, ook al hebben ze de spanning nu verhoogd. Er zijn voldoende redenen om op die manier lekke banden te krijgen, zonder dat men de behoefte heeft om te overdrijven.

Uiteindelijk bereiken ze In Salah. De bevolking heeft nog nooit een motor gezien met een zijspan. Een solo-motor trouwens ook niet. En ze behalen een oprecht sukses. Het wordt erg warm. De huizen zijn rood en niet wit, want dat zou te verblindend zijn. In het postkantoor van In Salah telegraferen ze naar El Goléa voor onderdelen, met name olie en binnenbanden, als voorbereiding voor de terugreis. Ze maken gelijk gebruik om de mondvoorraad te herstellen: dadel, thee, poedermelk en sardines in olie. De volgende dag is het vertrek voor de bevolking van Touareg. De motoren maken een lawaai als van een vliegtuig en draaien in de rondte als Rob Slotemaker<sup>\*</sup>; dit als zinspeling op de slipdemonstraties op drie wielen van de vorige dag door de twee vrienden. In Salah verdwijnt aan de horizon. Ze rijden nu op roze zand, dat reflekteert als goud, zoals in de film. Daarentegen rijden ze niet meer op de weg. Daar hebben ze minder kiezelstenen, al zijn ze zich bewust van de obsessie van het zandmoeras. Van tijd tot tijd bewaart het terrein, dat zo



vlak is als een dubbeltje, nog verrassingen, die ze vaak te laat opmerken om te vermijden en de zijspannen springen meer dan 50 cm in de hoogte, ondanks het respectabele gewicht van de spannen die, aan het begin van de tocht in de buurt komen van de halve ton. Op hun route ontmoeten ze militairen en vrachtwagens, verwonderd hen te ontmoeten op motorfietsen in een uithoek van de woestijn. De weg is uitstekend en ze kunnen erg snel rijden. Ze naderen de Hoggar ...

(wordt vervolgd)

\* Kamel

## Koppeling en uitlaat

Te koop: Nieuw gemaakte koppelingsplaten voor Terrot zij-en kopkleppers. Voor de beklede platen worden de kurkjes los bijgeleverd. Een set van 1 beklede en een gladde plaat samen f 40,=.

Tevens RVS uitlaatbochten, pijpdiameter 44 mm, pas gemaakt voor een HST naar ook op vele andere zijkleppers toe te passen. Poetsen en rijden. f 150,= per stuk.

Informatie: Ad Neutkens Tel. 04970-15173 Knegsel.

## Te koop: BOURDACHE

"La Motocyclette EN FRANCE", een prachtig boek over de ontstaansgeschiedenis van de franse motorindustrie (1894-1914). Het boek bevat 447 blz, honderden loepscherpe foto's, een perfecte index en is zeer goed geschreven. In kwaliteit niet te vergelijken met nederlandse boeken op motorfietsgebied.

Prijs f 105,- (daar verdien ik geen dubbeltje aan) Niet te bestellen in de reguliere boekhandel in Frankrijk. Te bewonderen in Barneveld 17 april a.s. of bel: 055-220327 Paul

## Toutes Motos TERROT; c. Reynaud.

Op mijn laatste reis door Frankrijk (Parijs) ontmoette ik bij toeval Claude Reynaud, de schrijver van een behoorlijk aantal kwalitatief goede franse motorboeken. Hij vertelde me dat de lang verwachte "catalogus der catalogi" ongeveer uitkomt in aug. 1993. Het wordt één dik boek (ong. 5 cm) en zal wel

lekker duur worden. De veel dunnere boeken van Peugeot van dezelfde schrijver kosten ong. f 85,- per stuk. Het wordt wel een luxe gebonden uitgave. Ik wil proberen via voorintekening een aantal boeken (goedkoper?) naar Nederland te halen. Ik wil de mening peilen door uw naam te noteren als u bij voorbaat interesse hebt. Bel 055-220327. Paul

## Bijeenkomst 17 april Barneveld

Veel mensen komen twee keer per jaar uit het hele land naar de veteranenbeurs van Barneveld. Het is ook een van de aardigste beurzen van het land, alleen gericht op veteraanmotoren. Spekkie naar het bekkie dus.

Harry (archief), Peter (pm), Jan-Coen en ondergetekende zullen zich om twaalf uur bij de uitgang van de hal verzamelen. We hopen bij de uitgang veel clubleden te ontmoeten en lopen dan naar een plaatselijke horeca-gelegenheid. We gaan ons daar een uurtje verpozen. Daar kun je het archief bewonderen, de laatste nieuwtjes horen ....

Bovendien kunnen de club bo-bo's een vergaderingetje houden over het reilen en zeilen van de club. Ook daarbij ben je welkom, graag zelfs! Als jij denkt te komen, kijk dan nog eens in je eigen map en op je eigen boekenplank. Misschien heb jij net dat boek of dat onderhoudsboek, dat wij nog missen. Wil je het dan meenemen?

We willen proberen er een traditie van te maken, om op deze manier bijeen te komen.

We hopen met name nieuwe leden te ontmoeten.

Paul

## Harry apetrots!

Ik presenteer op 17 april ons archief. Daar is de laatste maanden hard aan gewerkt. Ik zal ook toelichting geven hoe we in de toekomst gebruik kunnen gaan maken van alle gegevens die in het archief voorkomen.

Uiteraard kunnen leden tegen verzendkosten en de kopieprijis (f 0,20) bladen toegestuurd krijgen.

Tevens komen er inventarislijsten, maar dat zal nog een heel poosje duren. Dat is namelijk erg veel werk. Harry

# Lunéville

Gerrit Rooswinkel

## Musée de la Moto et du Vélo

Tegenover het kasteel, midden in het dorp.  
Lunéville

Gedurende onze vakantie kwamen we ook door Lunéville. Direct viel ons het Chateau op, we stopten en gingen naar het kasteel, dat nu als stadhuis gebruikt wordt en maakten een wandeling door het mooie park. (camping naast het kasteel) Daarna het dorpje in om een kaart te kopen, toen onze medereiziger op een bordje wees: Musée de la Moto et du Vélo. We liepen de poort door en kwamen op een binnenhof. Aan de rechterkant lag een nogal verwaarloosd drieverdiepingen gebouw met voor de ramen frames en andere onderdelen van fietsen. De deur was gesloten. Fermé de 12 à 14 heures. We liepen terug naar onze auto, haalden de pick-nickmand en genoten van onze lunch in het slotpark, de zon scheen en het was spoedig twee uur.

Aan het loket zat de eigenaar, Mr. Maurice Chapleur himself. Begin maar op de bovenste verdieping en werk jezelf maar naar beneden, was zijn raad. Het museum was indrukwekkend. Op de bovenste verdieping zijn alle motorfietsen van voor 1914, in totaal 60 stuks. Merken waar ik nooit van gehoord had. Een leuk detail zijn de afscheidingen voor het publiek, oude fietskettingen, over tandwielen op palen. De andere verdiepingen zijn al even interessant. Er zijn maar een paar naoorlogse motorfietsen, o.a. een Vincent HRD. In totaal zijn er 200 motoren te bewonderen, 60 motorfietsen en 50 fietsen van voor 1914.

Toen ik Meneer Chapleur vroeg hoe hij aan al die prachtige rijtuigen gekomen is, vertelde hij dat hij reeds in de dertiger jaren motorfietsen verkocht. Vaak moest hij een oude in betaling nemen, maar kon het niet over zijn hart verkrijgen die te verschroten. Dus bewaarde hij die maar. Ook verzamelde hij alles wat anderen wegwierpen. Zo is zijn prachtige verzameling ontstaan. Alles bij elkaar heeft hij er zeker zo'n 350\*. De niet geëxposeerde (motor-)fietsen staan elders in een schuur.

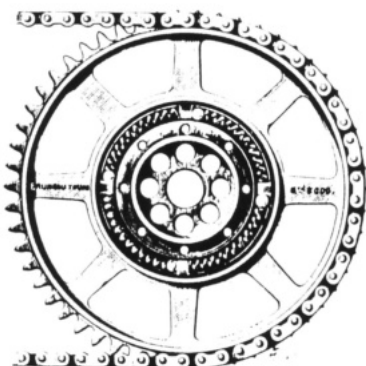
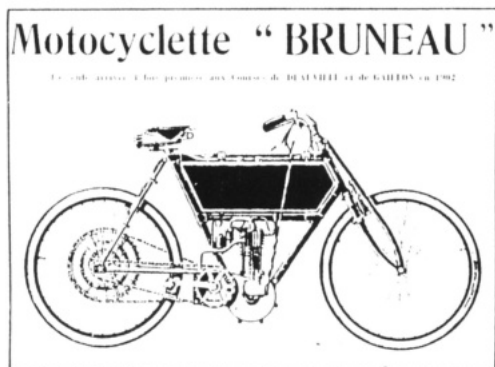
\* geruchten zeggen ook 600 motoren

# Mr. Chapleur te Lunéville

Bourdache beschrijft een aantal van de geëxposeerde motorfietsen uit het motormuseum in Lunéville. Hier een kort uittreksel.

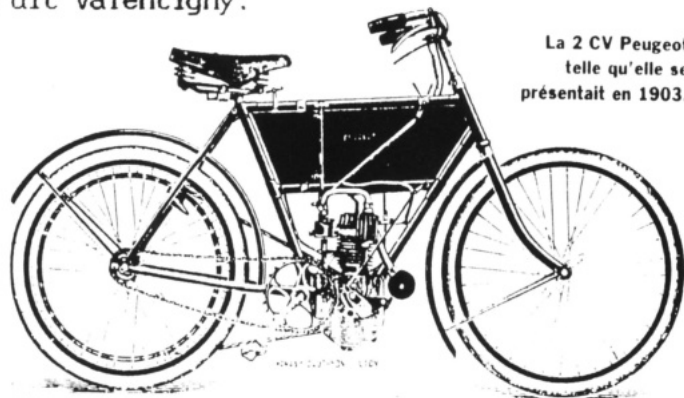
Motocyclette Bruneau 1901.

Kenmerken: Zeldzame franse motorfiets met kettingtransmissie (vanaf het verschijnen tot aan het verdwijnen van het merk was dat het kenmerk), moderne transmissiedemper met veren in de achternaaf, kettingaandrijving, zelfs een conische metalen koppeling door een wrijvingskegel, gemonteerd op de as van de motor. (zie afbeelding hieronder)



Peugeot 2 C.V. 1903

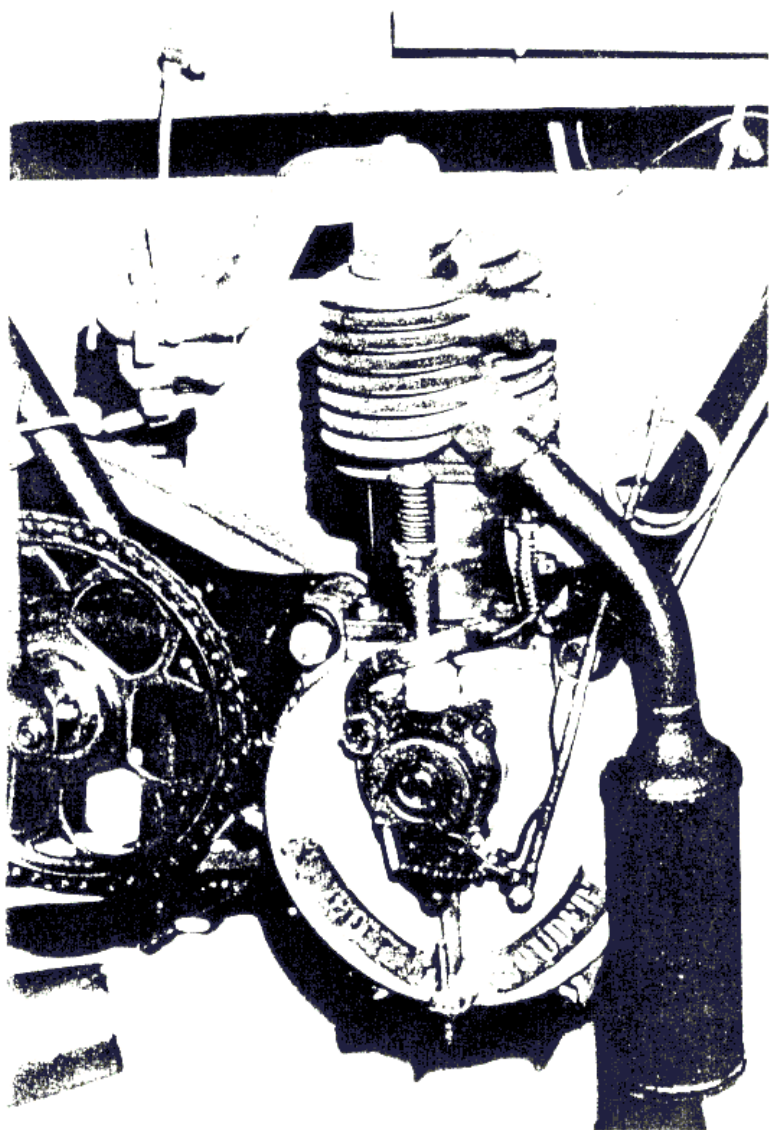
Een ander kleinood in het museum van Lunéville is deze Peugeot hieronder met een motor van P.F. (Peugeot Frères), gevoed door een klassieke vernevelings-carburateur van het merk Longuemare. De tank is zwart geschilderd en ook gebiesd en was karakteristiek voor de eerste motoren van het beroemde merk uit Valentigny.



La 2 CV Peugeot  
telle qu'elle se  
présentait en 1903.

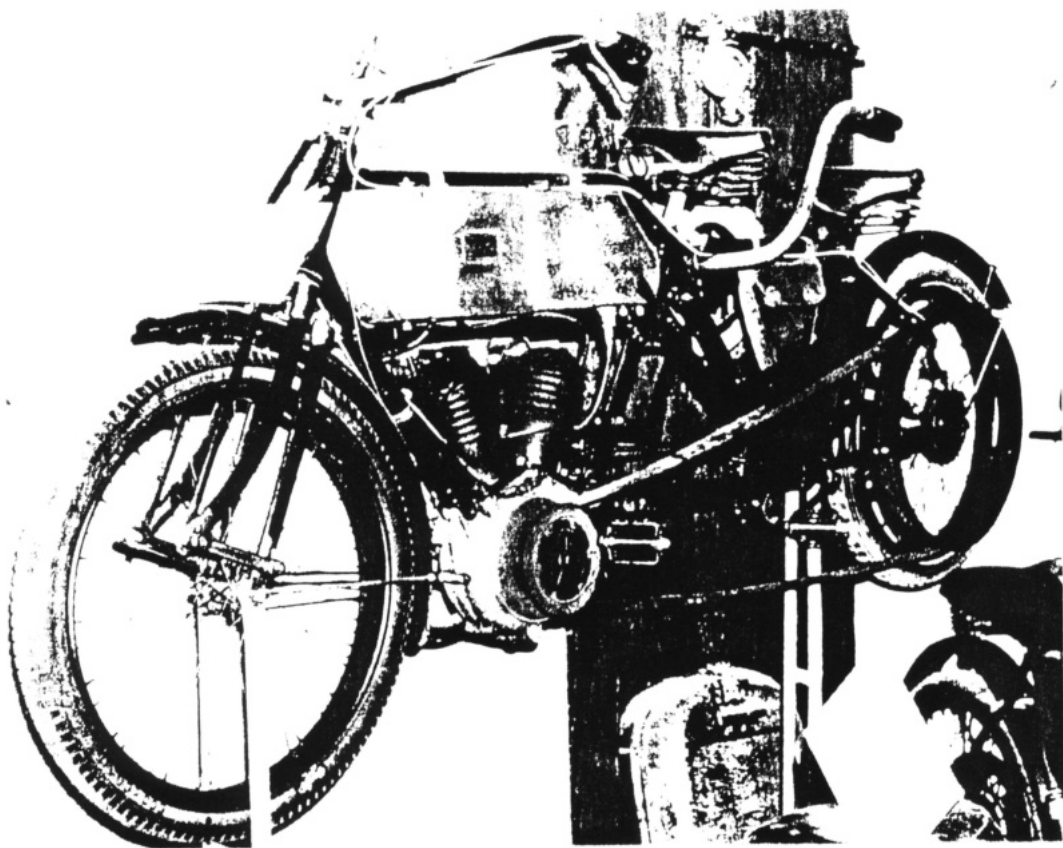
Lurquin Goudert 2 C.V. 1907

Het jaar 1907 was een periode van reorganisatie voor Lurquin Goudert die overging in de handen van Ch. Lacour. Ondanks enkele oplevingen (men ging L.C. verkopen onder het merk Olympia) is het merk nu, net als anderen, een goedkoop merk met kleine modellen zoals de mono met automatische inlaat klep. Hij zou zonder wijzigingen tot en met 1911 in de catalogi blijven staan.



### René Gillet tandem 1908

Als vurig verdediger van het "motortoerisme voor twee", zette René Gillet zijn eigen inkomen in voor de ontwikkeling van een tandem, met platte leren riem en V-tweecilinder blok, kenmerkend afgeplatte zadels en geveerde voorvork, normaal voor dit merk.



Bron: Bourdache; La Motocyclette en France 1894-1914.

Meneer Chapleur is een oude, niet al te spraakzame man. Op het moment dat je bij het museum aankomt, moet je waarschijnlijk aanbellen en even wachten. Hij komt dan zelf open doen en vertelt je hoe je door het museum moet lopen. Het is echt frans. Ogenschijnlijk een beetje chaotisch. Als je er een beetje gevoel voor krijgt, daarentegen zeer smaakvol inge-

richt. De (te) smalle verdiepingen boven horen toch helemaal bij de sfeer en de geur van deze oudjes.

Mr. Chapleur is natuurlijk miljonair met zo'n verzameling. Je mag hopen dat na zijn overlijden de verzameling goed voor het nageslacht bewaard blijft. En dat de talloze niet geëxposeerde motoren en fietsen ook een goed plaatsje krijgen.

Het kost moeite je de eerste keer te realiseren dat je door een museum loopt met ZESTIG topstukken van voor 1914. Het is raadzaam je je een beetje te verdiepen in die geschiedenis voordat je daar binnen loopt.

Er mag helaas niet gefotografeerd worden. Je wordt tegenwoordig (hinderlijk) in de gaten gehouden door een video-circuit met zoemende elektor-motoren.

## Nabestellingen van oude nieuwsbrieven

f 4,00 per stuk. (3 voor f 10,00)

Te bestellen bij paul jonkman onder vermelding van de gewenste nummers.

De nummers 1, 2 en 3 zijn niet meer leverbaar.

Leverbaar zijn: 4 , 5 , 6 , 7

De boekjes worden overgemaakt als het geld is overgemaakt bij de penningmeester onder vermelding van de gewenste nummers. (De prijzen zijn inclusief verzendkosten)

## Prijswinnaar

De prijswinnaar van de vorige puzzel (Nieuwsbrief 7): Mevr. Hanny Stomp met als oplossing: "Moto Ideale Pour Tourisme"  
De prijs wordt je toegezonden.

## Informatie over de club

Doel: Het verspreiden van kennis over franse motorfietsen, elkaar helpen en stimuleren en als het kan, er nog wat leuke contacten aan over houden ook. De nieuwsbrief verschijnt onregelmatig ongeveer vier keer per jaar.  
Inbreng, op wat voor manier dan ook, kan telefonisch, schriftelijk, per giro, tijdens bijeenkomsten en op dagen van de beurs van Barneveld.

Voorzitter: Paul Jonkman  
Zwolseweg 35  
7315 GG Apeldoorn 055-220327

Betalingen: Contributie 1993 f 15,00  
We streven ernaar om het archief en de nieuwsbladen kostendekkend in stand te houden. Per jaar wordt bezien of de contributie voldoende is.

per bank: 67.02.28.885  
P. Wattenburg  
Vennenweg 2  
Nieuw Roden  
Mededeling: Terrot contributie

postgiro: 81.61.16  
ING-bank  
Roden  
Mededeling: t.g.v. 67.02.28.885  
P. Wattenburg  
Nieuw Roden

Redactie Nieuwsbrieven:  
Paul Jonkman (hoofdredaktie + vertalingen)  
Meindert de Jong (historie + techniek)  
Jan-Coen Dragt (multi-funktioneel crea)

Archief: Harry Nab  
W. van Collenstraat 62  
3621 CN Breukelen 03462-65537