

Un Peu du Tout

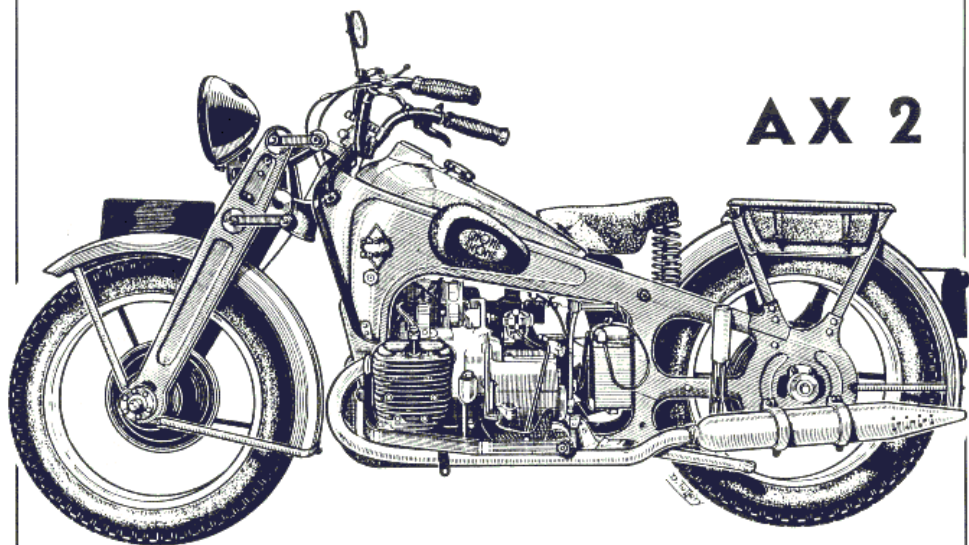
Nieuwsbrief 10

Oktober 1993

oplage: 80

GNOME RHONE

AX 2



Club voor franse motoren

Gnôme & Rhône geschiedenis

De vergeten reis

Onderbreker Toerit 1994

Vraagbaak Terrotboek

Inhoud

Le bavard d'Apeldoorn	3
Gnôme & Rhône Kwaliteit door Traditie	4
Terrot boek bestellen	14
Agenda	15
Mededelingen van het archief	16
Kentekenplaat voorspatbord	16
Vraagbaak Terrot	17
De vergeten reis	19
Nieuwe leden	22
Monet Goyon	23
Vlamboogbrander	23
De onderbreker	24
Toerrit franse motoren	28

In de volgende nieuwsbrief onder andere:

- techniek: Meindert de Jong
- voorvorkperikelen: Peter Wattenburg
- lijst met alle motorfietsen die bekend zijn in de club
- terrot prototype (vertaling Moto Legende)

Bij de voorpagina:

De AX2 was een zware militaire zijspancombinatie met een 800 cc boxermotor, plaatstalen frame, aangedreven zijspanwiel, beenbeschermers en een groot uitgevoerd stuur. De nuttige belading bedroeg 420 kg, een eis die de militairen aan Gnôme & Rhône gesteld hadden. De motor had zijkleppen. De versnellingsbak had vier versnellingen vooruit en een achteruit. De topsnelheid werd opgegeven op 95 km/h. De wielen van de combinatie waren onderling uitwisselbaar, een reservewiel was op het zijspan aangebracht.

Redactieadres en overige inlichtingen:

P. Jonkman, Zwolseweg 35, 7315 GG Apeldoorn. Tel. 055-220327.

Sluitingsdatum voor kopij: 15 december 1993

Le bavard d'Apeldoorn

Amerika en Terrots

Hallo folks! Dat was me 't reisje wel. Een hoop gezien en meegemaakt in de United States of America. Breek me de bek niet open. Fantastic. Hoewel, weinig Terrootjes en ander europees cultuurgoed gezien hoor.

We zijn op bezoek geweest bij ons westelijkst wonende clublid, Mr. Pokie Midgley. Na de verovering van het machtige westelijke continent moet nu een wervingscampagne in het Verre Oosen worden opgestart. de planning is medio 1994. De voorbereidingen daarvoor zijn in gang gezet. Ter zake: Behalve zijn prachtig ingerichte werkplaats en kostbare apparatuur, heb ik ook de kromste Terrot van mijn leven gezien. Het is een Terrot HSC UIT 1926. Pokie zei het het zo: "It has a bent/broken frame". Het was liefde op het eerste gezicht. Pokie zit eraan te denken zelf een nieuw frame te maken maar hoopt eigenlijk nog ooit een ander frame te vinden.

Races

Harry Nab heeft meegedaan met de historische race in de pluimveestad van Nederland. Onder de rook van een bodemsaneringsbedrijf aan de A1 ter hoogte van Barneveld was er een hele middag motorplezier. Goed georganiseerd en lekker toeganke-lijk voor het publiek is dit echt een aanrader voor iemand die de oude racesfeer nog eens op wil snuiven. O ja, de mensen die niet naar Hengelo zijn geweest voor de woensdagavondraces aldaar hebben dat goed bekeken. Door de vele regenval ging het niet door. Toen de race-commissie het besluit tot afstel genomen had, om 17.30, werd het droog!

Woerden, hoorde ik, schijnt deze zomer ook een geslaagd evenement gehad te hebben met veteran-racers.

Huize sleutelvreugde

Ton Rietbergen is een heel eind met de restauratie van zijn Terrot. Door het fantastische weer van deze zomer, je kon rustig doorsleutelen als de kachel het maar deed, zou de motor allang hebben moeten rijden. Maar, het dak lekte. Volgens het geschrijf van Ton struikelde de familie over de strategisch opgestelde emmers. Tussen de buien het dak op. Een tegenvaller voor de hobby. Nu moet hij de komende winter aan de praat worden geholpen. Ton, we duimen mee, ook alvast voor het motorrijvaardigheidsexamen.

Verhalen voor bij de kachel

Leestip van Ton "In de vakantie las ik een aardig boek waarin bekende persoonlijk- heden stukjes schrijven over hun bevindingen op de motor. Een paar stukjes spraken me erg aan zoals: als je vijftig bent dan wil je nog wat, en zo meer."

'De donderprofeet' van Vincent Denters. De Bezige Bij 1993 Amsterdam."

Paul Jonkman

Gnôme et Rhône

Kwaliteit door traditie

Het aantreffen van een motorfiets van het merk Gnôme et Rhône bij veteranen ritten is een uitzondering.

Informatie over dit franse merk is spaarzaam.

Eigenlijk is het verwonderlijk want bij Gnôme & Rhône werden machines gebouwd die bijvoorbeeld de engelse machines goed konden beconcurreren.



Bij ons is misschien de zware militaire zijspancombinatie AX2

met aangedreven zijspanwiel het bekendste produkt van deze fabrikant. Deze machines zijn vooral door hun enorme betrouwbaarheid, dat is in de tweede wereldoorlog bewezen, beroemd geworden.

Betrouwbaarheid is een belangrijke faktor in de luchtvaartindustrie. Daar begon Gnôme & Rhône en is daar nu ook nog actief. Onder de naam SNECMA werden en worden motoren en straalturbines voor de burger- en militaire luchtvaartindustrie geproduceerd.

De legendarische baron von Richthoven vertrouwde al in de eerste wereldoorlog met zijn driedekker op een door Gnôme & Rhône geconstrueerde motor.

In het jaar 1885 stichtte Louis Seguin een kleine motorwerkplaats in Gennevilliers, noordelijk van Parijs. Seguin hield zich als eerste bezig met de bouw van stationaire motoren voor de plaatselijke industrie. De zaken gingen goed en in 1905 richtten ze de "Société des Moteurs Gnôme" op, de SNECMA. Bijna 500 personen waren in deze tijd werkzaam bij het bedrijf, dat een grondoppervlak van 3000 m² besloeg.

Vlak na deze oprichting bouwde Louis Seguin, samen met zijn broer Laurant, een roterende sternmotor voor de luchtvaart. Bij deze 7-cilinder-motor roteren cilinders en propeller om een starre, aan het vliegtuig bevestigde as. Reeds de eerste uitvoeringen die vanaf 1909 onder de naam "Omega" op de markt kwamen, vonden snel franse en buitenlandse afnemers.

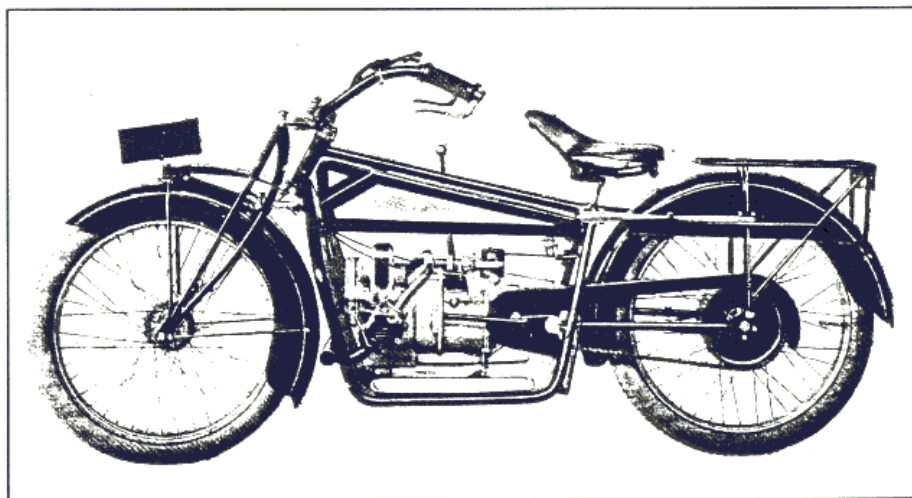
De SNECMA groeide snel. In licentie werden de vliegtuigmotoren in Duitsland, Engeland en Zweden gebouwd. Er werden fabrieken in Italië en Rusland gebouwd.

In 1914 werd een tweede fabrikant bij de productie betrokken. "Société des Moteurs le Rhône" was de naam van de nieuwe partner. Dit bedrijf, opgericht door ingenieur Louis Verdet, hield zich ook bezig met de bouw van roterende stermotoren. Bij de officiële fusie in 1915, een tijd waarin de militairen belangrijke opdrachtgevers waren, ontstond de firmanaam: "Société des Moteurs Gn me & Rhône". Tijdens de oorlogsjaren draaide de productie volop.

Engelsen (de Havilland, Vickers, Sopwith), Italianen (Caproni), Russen (U1) en Duitsers (daar werden Gn me & Rhône motoren in Oberursel gemaakt) maakten allen gebruik van de motoren van deze firma.

Na de eerste wereldoorlog moesten de vliegtuigmotorenbouwers zich richten op andere produkten. De vraag naar vliegtuigmotoren was sterk teruggelopen. Zo probeerde men het eerst met de productie en verkoop van naaimachines, activiteiten die een gerenommeerd producent niet tot volle tevredenheid stemde.

In 1919 werden de Gn me & Rhône automobielen aan het publiek getoond. Het bleef bij enkele prototypen. In augustus van datzelfde jaar werd een contract afgesloten met een engelse motorenfabrikant "All British Company" (later: "All British



ABC, een erg vooruitstrevende motor, zowel wat betreft de motor, de transmissie, het frame als de vering.

Cycles"), voor een licentieproductie, kortweg ABC. Daar werd een motorfiets gebouwd die zijn tijd ver vooruit was. De in 1919 geproduceerde ABC, de "française" kwam voort uit een prototype uit 1913 en was verder ontwikkeld. Het was een 400 cc kopklepper boxermotor, aluminium-zuigers en een voor die tijd ongewone boring-slagverhouding van 68,5 : 54. Opmerkelijk was de souplesse van deze boxer:

5000 tot 8000 werden opgegeven. De aandrijving vond plaats via een rechtstreeks geschakelde vier-versnellingsbak en een ketting naar het achterwiel.

In Frankrijk werd de ABC voorzien van een Zénith-carburateur in plaats van de engelse Claudel-Hobson. De in Engeland toegepaste CAV- of Warford-magneet ontsteking moest voor een Lavalette-Bosch magneet wijken. Uitzonderlijk was ook het dubbel wiegframe uit buis. Het was wijd om het motorblok heengebogen en diende zo als bescherming voor de cilinderkoppen. Treeplanken en beenschermen voor bescherming tegen weer en wind konden door deze constructie moeiteloos aangebracht worden. De machine had voor en achter bladveren. Geremd werd de 9 pk sterke en 85 km/h snelle motorfiets door twee trommelremmen, toen een zeldzaamheid.

Sportieve resultaten moesten de omzet doen stijgen. Bij de grote prijs van Frankrijk bezette hij de eerste plaats in de 500 cc klasse en dat met 400 cc inhoud. Zijn gemiddelde snelheid lag op 93,3 km/h. De verkopen van deze machine, die bij de Gnôme & Rhône fabrieken te Gennevilliers gebouwd werden, vielen tegen. De reden daarvoor lag zeker in de eigenaardige prijspolitiek van de fabriek. Op de salon van 1919 kostte hij 3200 F, in december van hetzelfde jaar 3450 F. In 1921 bedroeg de prijs 5900 F. Dat was zeker teveel voor een machine met 400 cc inhoud. In 1924 werd de productie in Frankrijk stilgezet.



Maar Gnôme & Rhône had met de ABC belangrijke ervaringen opgedaan op de groeiende markt. Al in 1931 was de klanten een 500 cc viertakt-motor beloofd. Deze machine werd met een eigen Gnôme & Rhône-motor als type C gepresenteerd.

Vanaf 1923 werd ook de oorspronkelijk engelse versnellingsbak bij Gnôme & Rhône gemaakt. De motor, met gesmede stalen zuiger, en een voor de cilinder liggende ontstekingsmagneet, had al binnen korte tijd een zeer goede naam. Produktiemethoden en know-how uit de vliegtuigbouw werden beloofd.

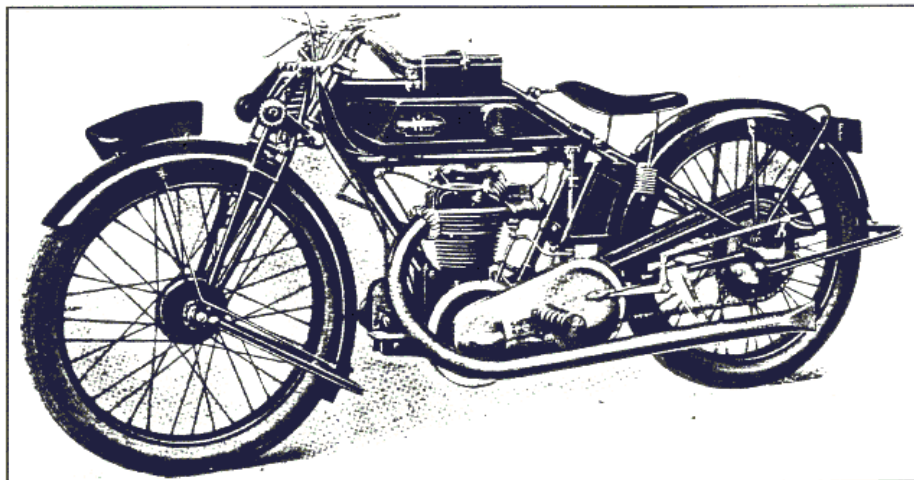
Gnôme & Rhône bood in 1925 al de volgende types aan:

- E 250 cc viertakt, primaire transmissie tussen motor en versnellingsbak door een ketting, sekundaire overbrenging tussen versnellingsbak en achterwiel door een riem.
- C "Champion de France" 500 cc zijklepper, ketting-riem
- D "Grande Sport" 500 cc kopklepper, ketting-ketting.

In 1926 werd het programma verbreed met een kleine tweetakt machine die een inhoud had van 175 cc. Bij dit model kon de klant kiezen tussen mengsmering of gescheiden smering.

Gnôme & Rhône breidde snel uit. Het totale fabrieksterrein had in 1927 een oppervlak van 125.000 m². Daarvan werd 58.000 m² door gebouwen bedekt. Gnôme & Rhône maakte voor zijn motorfietsen en vliegtuigmotoren bijna alles zelf. Krukassen, drijfstanen, kleppen, cilinders, carters en zuigers werden in Gennevilliers gesmeed of gegoten. Alleen enkele speciale onderdelen zoals banden, velgen, ontstekingsmagneten, carburateurs en kogellagers betrok de firma van toeleveranciers. Onafhankelijkheid en flexibiliteit waren de uitgangspunten voor een zo hoog mogelijk kwaliteitspeil van de "Société Gnôme & Rhône". Verkoop en montage vonden plaats in Parijs op de Boulevard Kellermann Nr. 68.

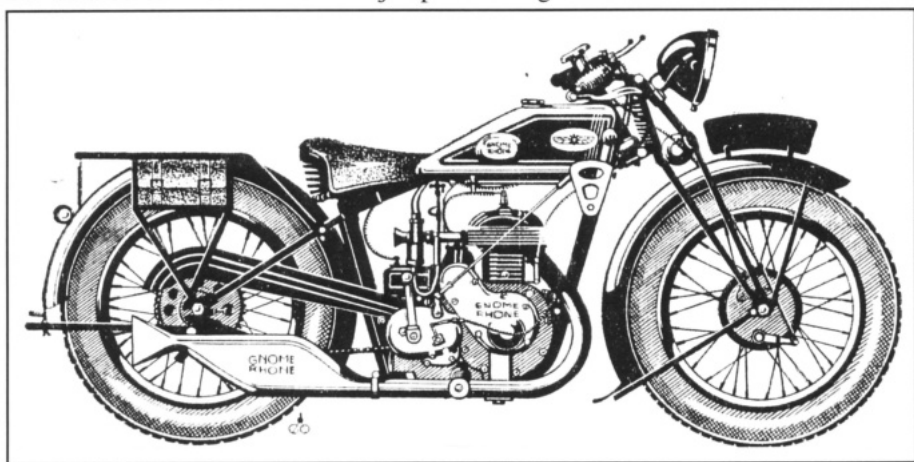
In februari 1928 zorgde een nieuwe Gnôme & Rhône voor opschudding met de nu zeer gewilde D4. Gold de D2 met 126 km/h topsnelheid in het Frankrijk van 1927 als de snelste inheemse seriemachine in haar klasse, de D4 moest haar nog overvleugelen. Het uiterlijk van deze 500 cc baarde opzien. De wat lompe "entre-tube" van de D2 had plaats moeten maken voor een moderne zadeltank op een nieuw ontwor-



Gnôme & Rhône D2 500 cc kopklepmotor uit 1927. De motor bereikte een snelheid van 120 km/h.

pen frame. De sportieve vorm van de tank liep over in de frame-geometrie. Op kritische plaatsen had men het frame versterkt, een lering die men uit de zwakheden met het frame van de D2 had getrokken. De ontstekingsmagneet was naar een beschutte plaats achter de cilinder verhuisd. De motor was verbeterd maar leek nog steeds op die van de D2. Een inhoud van 488 cc, boring 84 mm, compressieverhouding 5,6:1, weegt 142 kg en haalt in normale wegvuitvoering 125 km/h. Tot zover de gegevens zoals die toen werden opgegeven. De machine kon met een benzine-petroleummengsel of met alcohol gereden worden. Met het benzine-petroleummengsel werd 140 km/h bereikt.

De fabrieksrijders Bernard, Langlais en Naas maakten reclame door de sportieve resultaten: een eerste en derde plaats in Paris-les Pyrenées-Paris, een eerste plaats op het circuit des Vosges, Paris-Nizza, Tour de France, Roubaix-Paris-Roubaix. Deze races werden niet alleen met zonneschijn gereden. "Les Six Jours d'Hiver" bijvoorbeeld was een echt wintergebeuren. De straten waren miserabel en de uitrusting van de rijders slecht. Op een traject tussen Parijs en Nice kwamen de rijders in zo'n heftige sneeuwstorm, dat ze bijna moesten opgeven. Hulp kwam er uit een winkel met huishoudelijke artikelen. Dankzij een daar gekregen kaasklok, die de rijders opzetten omdat een goede helm ontbrak, konden ze weer iets beter zien. Voor coureurs, of zij die het nog moeten worden, bood Gnôme & Rhône een ombouwmogelijkheid op benzine-petroleum, of op alcohol aan. Hierbij werd de compressieverhouding op 6,6:1 gebracht. Carburateurs, aanzuigbuis en primair tandwiel werden gewijzigd. Uiterlijk zijn deze getunede motoren en fabrieksracers herkenbaar aan de gebogen aanzuigbocht. In de regel had de D4 een enkelvoudige uitlaatpijp met een diameter van 48 mm. Enkele fabrieksuitvoeringen moeten ook met een gedeeld uitlaatsysteem uitgevoerd zijn geweest. De topsnelheid lag rond de 153 km/h. In 1929 verscheen de getemde versie van de D4 onder de naam D3. De opbouw was bijna gelijk aan de D4 (andere gereedschapstas en een gewijzigd uitlaatsysteem). De D3 werd echter met een 500 cc zijklepmotor uitgevoerd.



Gnôme et Rhône M1; 350 cc zijklepmotor. Er was ook een CM1. Dit was een kopklepper. (Culbuteur = tuimelaar)

Deze "Sport", de D4 heette "Supersport" was robuust en leende zich bijzonder voor zijspangebruik. Gnôme & Rhône fabriceerde een eigen zijspanframe waarop naar keuze een bak voor het transport van goederen of van mensen geplaatst kon worden. Daarnaast was natuurlijk de mogelijkheid om andere fabrikaten, links of rechts, aan te sluiten.

De economische crisis werd ook in Frankrijk in 1929 merkbaar. Vooral de markt voor zwaardere en luxere motoren scheen in gevaar te komen. Motobecane stopte met de geplande productie van een vier cilinder cardan machine. Dollar stopte ook met de bouw van een vier cilinder motorfiets. De meeste franse producenten mikten op praktische gebruiksfietsen.

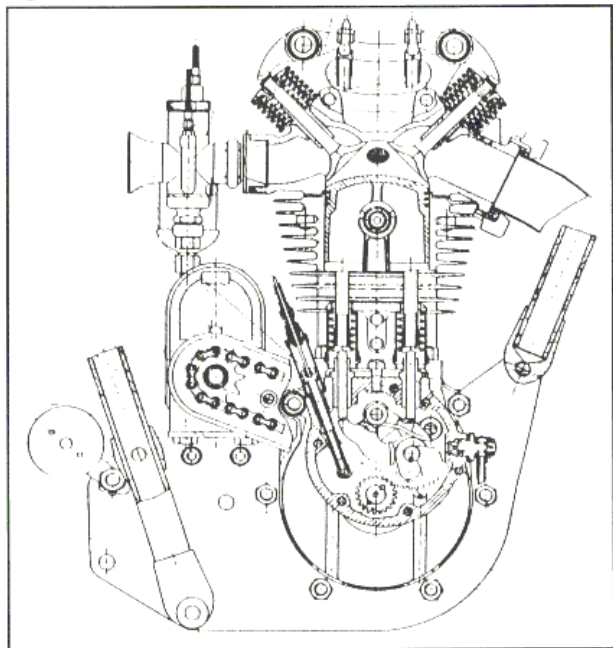
In deze tijd werd bij Gnôme & Rhône een totaal nieuwe machine ontwikkeld, de V2 met een 500 cc boxermotor, cardan aandrijving en plaatstalen frame. Dit moest het begin van een nieuw tijdperk zijn. Maar de V2 verkocht slecht. Ze was als comfortabele reismachine ontworpen en dat had zijn prijs. Uitergerust met elektrische verlichting, klok en kilometerteller werd ze in 1931, één jaar na de introductie, voor 8850 F aangeboden. Deze prijs lag 1500 tot 2000 F boven de 500 cc kopklepmodellen van de concurrenten. Van de topsnelheid, 105 km/h, kwam niemand meer onder de indruk. Dit werd toen al van een 350 cc verwacht. De constructie was erg bewerkelijk. Het frame werd uit 2 mm dik staalplaat op een 500 tons pers verwerkt. Voor de productie van de voorvorkzijden, bagagedrager en diverse andere delen was nog een extra 350 tons pers nodig.

De nieuwe motorfiets, die zeker met een scheve blik naar BMW en Zündapp geconstrueerd was, had veel geld gekost voor de ontwikkeling.

Gnôme & Rhône kon zo'n avontuur goed verwerken met het vliegtuigmotoren programma als stabiele faktor. De prijs werd aan de markt aangepast en regelmatig verlaagd. In 1934 kostte de V2 nog maar 6850 F.

De bruikbaarheid op de lange afstand bewees de nieuwe Gnôme & Rhône door een drievoudige zege bij de "Coupe de Tourisme"; "Parijs-Roubaix-Parijs"; "Tour de France" en "Parijs-Pyrénées-Parijs".

In augustus 1931 legde Bernard de weg tussen Parijs en Madrid in 22½ uur af, dit betekende een gemiddelde van 65 km/h.



Motorblok van de D4. 500 cc kopklepper. Dit blok hing (nog) in een buisframe.

Een tweede plaatstalen Gnôme & Rhône, ook met een boxermotor van 500 cc, werd in 1932 geïntroduceerd. De aanduiding CV2 wijst op een duidelijke verwantschap met de V2. Het onderscheid lag in de C, de afkorting voor het Franse "culbutée", wat kopklepper betekent. Een toevoeging aan de V2, de luxe toermachine, maakte er een echte sportmachine van, de "Super Sport Spécial". De fabriek garandeerde een topsnelheid van meer dan 130 km/h. Het gehele smeersysteem werd gewijzigd want ook de cilinderkoppen werden van verse olie voorzien. De achterzijde was eleganter door geïntegreerde bagagetassen in plaats van de hoekige uitvoering van de bagagedrager op de V2. In 1934 vestigde zij in haar klasse een nieuw record: 147,854 km/h.

De plaatstalen Gnôme & Rhône had een doorbraak gemaakt, al zij het dat de CV een machine voor echte enthousiastelingen bleef.

Al in 1933 had men naast de boxer een kleine plaatstalen machine gemaakt, de Junior. Zij had een staande 250 cc zijklepmotor en een drie versnellingsbak. In 1936 had zij samen met haar grote zus (de Major: dezelfde bouwwijze met 350 cc vierbak) de laatste zadeltank machines met blokmotor (type M en CM) verdrongen.

(Hier worden vertaler dezes en de hoofdredacteur van uw lijfblad toch wel met kluitjes in het riet gestuurd. Beiden zijn in het bezit van een CM 1. U hoort hier nog van!)

In hetzelfde jaar vergrote men het programma met een 750 cc boxermotorfiets met een plaatstalen frame en kopkleppen.

De X, hetzelfde opgebouwd als de CV2, was erg geliefd. Vooral het leger en de politie waren grote afnemers. Maar bij het militair gebruik werden twee nadelen van de X, en één nadeel voor de gewijzigde legeruitvoering XA, duidelijk: de complexe kopkleppen waren bij ruwe toepassing niet betrouwbaar genoeg en het meelopend zijspan, zoals het leger die gebruikte, gaf veel problemen bij het terrein rijden. Na enige experimenten met aangedreven zijspanwiel besloot Gnôme & Rhône tot de ontwikkeling van een zijspancombinatie, speciaal voor militair gebruik.

De AX2 was een zware militaire zijspancombinatie met een 800 cc boxermotor, plaatstalen frame, aangedreven zijspanwiel, beenbeschermers en een groot uitgevoerd stuur. De nuttige belading bedroeg 420 kg, een eis die de militairen aan Gnôme & Rhône gesteld hadden. De motor had zijkleppen. De versnellingsbak had vier versnellingen vooruit en een achteruit. De topsnelheid werd opgegeven op 95 km/h. De wielen van de combinatie waren onderling uitwisselbaar, een reservewiel was op het zijspan aangebracht. Eerst moest ze haar bruikbaarheid bewijzen met een groots opgezette test: "Parijs-Dakar".

Op 2 december 1938 startten 4 AX2 combinaties voor het uitproberen van de betrouwbaarheid. De aangebrachte wijzigingen waren slechts details: een behuizing ter bescherming van de carburateur en een in olie gedoopt luchtfilter.

Op 28 december bereikten de rijders Martineau, Thirot en Couchet met hun combinaties Dakar. Couet als vierde man, en leider van de expeditie, beëindigde het avontuur in het ziekenhuis van Casablanca.

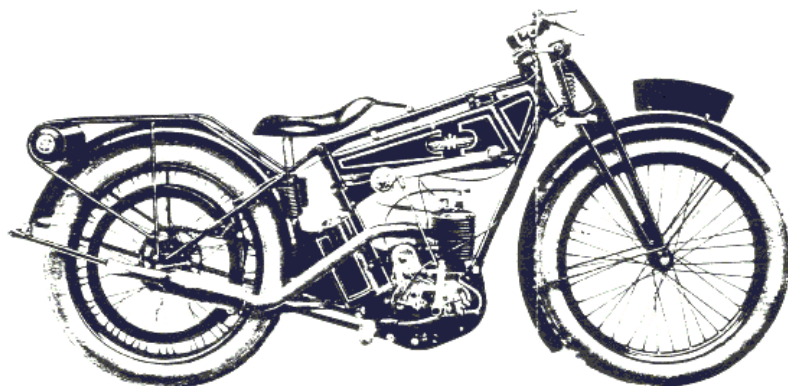
De militairen benutten elke mogelijkheid om de nieuwe machines te testen. Lange afstandsritten van 10.000, 20.000 en 50.000 km in 4,8 en 19 dagen bewezen het enorme prestatievermogen van Gnome & Rhône. De rijders waren helemaal aangewezen op deze betrouwbaarheid.

Niet alleen de franse rijders overigens: op 1 juli 1944 verscheen een voorschrift die de "schwere Krafrad 800 ccm mit Seitenwagen (angetrieben) Typ AX 2 der Firma Gnome & Rhône (f)" beschreef.

Uitgegeven door de "Heereswaffenamt Amtsgruppe für Entwicklung und Prüfung". In Frankrijk werd de AX 2 na de oorlog door de overheid gebruikt of aan particulieren verkocht.

De schrijver is een AX 2 combinatie bekend, die tot voor kort nog met zijn berijder de winterse straten van de Vogezen op- en afreed. Nu heeft hij een nieuw tehuis gevonden: Canada.

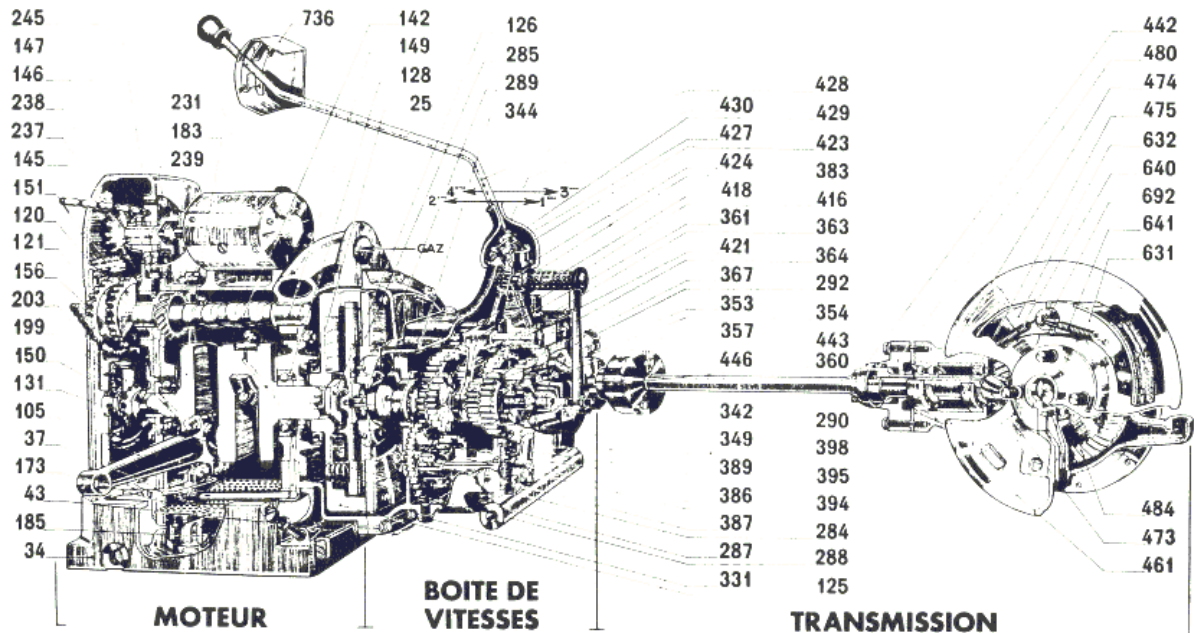
MOTOCYCLETTES GNOME & RHONE

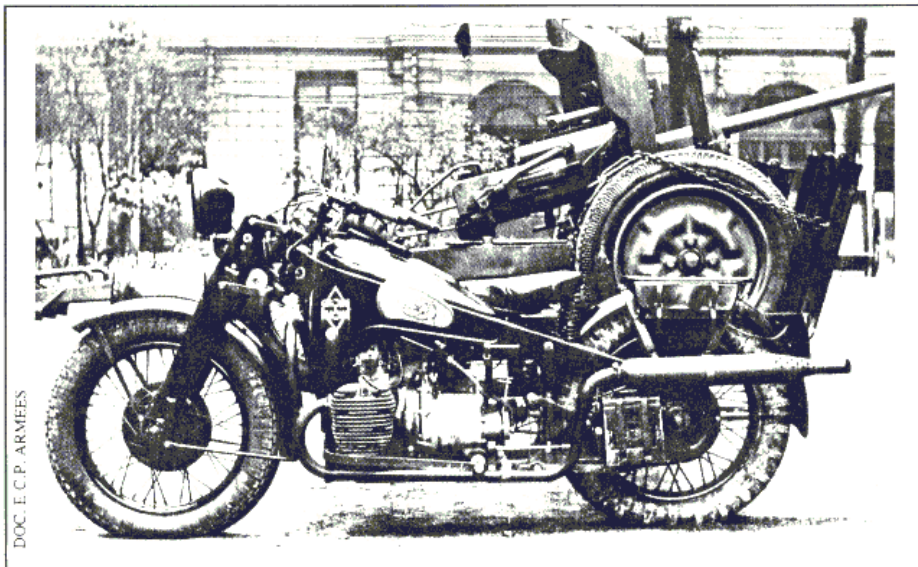


TYPE H2 - 175 CMC

BLOC-MOTEUR Gnome-Rhone 800 CMC-TYPE AX 2

COUPE LONGITUDINALE





Een Gnôme & Rhône AX2 als kanonnen drager. De verdikking achter de versnellingsbak bevat de tandwielen van de vijfde versnelling en de achteruit.

Na het einde van de oorlog verlieten alleen nog kleine 125 cc Gnôme & Rhône modellen (R1, R2, R3, R4) en 175 cc tweetakten de fabriek.

Gustav Bernard, Gnôme & Rhône racepionier, zorgde met een 125 cc weer voor krantekoppen.

Zoals in 1931 op een V2, koos hij de rit Parijs-Madrid uit voor zijn prestatie: 23 uur en 15 minuten deed hij daarover. Daarmee was hij sneller dan de trein over hetzelfde traject.

In 1959 werd de productie van motorfietsen stopgezet.

De "Société des Moteurs Gnôme", de SNECMA, bestaat vandaag de dag nog steeds.

In het jaar 1985 waren er nog 25.000 personen werkzaam. Uit de kleine werkplaats van Louis Seguin is een wereldwijd vertakte organisatie ontstaan, die zich uiteindelijk op de bouw van vliegtuigmotoren gespecialiseerd heeft.

Kwaliteit en betrouwbaarheid in de vliegtuigbouw: Gnôme & Rhône profiteerde hiervan.

Hans Jürgen Huse

Uit: Zweirad

Vertaling: J.C. Dragt.

Er bestaat een franse Gnôme & Rhône merkenclub. Hieronder het adres:

Amicale des Motos Gnôme et Rhône

BP 81

91003 Evry Cedex

La France

Toutes les Terrot

Eindelijk wordt het dikke Terrot boek van Claude Reynaud uitgegeven. Het bevat een overzicht van alle uitgebrachte modellen vanaf het begin tot aan het eind. Het zal 500 bladzijden bevatten, het heeft vele zwart-wit afdraken van oude catalogi. Het boek heeft ook kleurenpagina's.

Bij de aankondiging in La Vie de la Moto (september) staat vermeld dat de prijs nog onbekend is (vreemd) en dat de uitgave voor december staat gepland. (eerder was augustus 1993 ook al beloofd)

Het is echter de eerste schriftelijke bevestiging door de uitgever en dus zal het er nu echt wel van komen.

Soms is de "franse slag" niet handig maar ik kan er ook niets aan doen.

Iets over de prijs:

Ik denk dat een boek van f 200, = slecht verkoopbaar is. Ik schat dat de prijs (iets?) lager zal liggen.

FF 500, = is f 160, =. Ga in ieder geval uit van f 200, =.

Ik wil het volgende organiseren:

1. Voor 15 december heb ik van alle belangstellenden een telefonische of schriftelijke bestelling binnen. Daarbij accepteer je zonder voorbehoud f 200, = als maximum bedrag.
2. Ik probeer de boeken naar Nederland te krijgen tegen een zo gunstig mogelijke prijs. Ik zal daarvoor contact zoeken met de schrijver en de uitgever.
3. Iedereen krijgt persoonlijk bericht over het resultaat van deze "onderhandelingen". Bovendien maken we dan vervolgafspraken over wijze van betaling, enz.
4. Boven f 200, = ben je vrij alsnog te weigeren of toch te bestellen.

Ik heb inmiddels de namen van: Robert Kwist, Frans Bakker, Wim Faber, Paul Jonkman, Harry Nab, Henk Stomp, Jan-Coen Dragt. Als ik niets hoor dan neem ik aan dat deze mensen onder bovenstaande voorwaarden akkoord gaan.

Bestellingen bij Paul Jonkman. (Zie achterkant nieuwsbrief)

TOUTES LES TERROT



Claude Reynaud s'attaque aux Terrot. Il vous propose "Toutes les Terrot", le catalogue des catalogues de 1902 à 1962, en un seul gros volume de près de 500 pages. Le tout agrémenté de photos couleurs actuelles et pour la première fois d'une étude très poussée sur les numéros de série des machines de la marque. La sortie est prévue en décembre 1993.

Claude Reynaud, Quartier Saint-Sylvestre, 30390 Domazan, tél. 66.57.04.27.

AgendaAgendaAgendaAgendaAgendaAge

27 november 1993

Beurs van Barneveld

Leden die:

- vragen hebben;
- kennis willen maken met andere clubleden;
- het archief willen raadplegen;
- hun restauratiewerk willen tonen (foto's);
- hun contributie al willen betalen voor volgend jaar;
- een gezellig babbeltje willen hebben;

Die mensen komen om 11.00 uur naar het café naast de brandweer. (Op 100 meter vanaf de ingang van de beurs)

De aanvangstijd is een uur vervroegd zodat de erg vroege bezoekers van de beurs niet tot twaalf uur moeten wachten.

11 tot en met 20 februari 1994

19^e Rétro Mobile Parijs

Parc des Expositions de Paris

Porte de Versailles

Entree: Ongeveer FF 60,00

Dit is een show, tentoonstelling en beurs tegelijk. Er ligt tapijt op de grond! De merkenclubs, de uitgevers en de wijnhandelaren ontbreken niet. Een mooie gerestaureerde Bugatti is ook nog wel te koop, evenals katoenen draad of een motortijdschrift. Prachtig opgepoetste klokjes en tellers te kust en te keur. Maar..... gepoetste onderdelen moeten zo verrekte veel geld opbrengen.

Wij zijn erbij. Je hoort er nog van.

16 april 1994

1^e toerit voor franse motoren.

Notter (gemeente Wierden)

Voor inschrijving: zie blz. 28 + 29

ndaAgendaAgendaAgendaAgendaAgenda

Archief

Twee kleine berichtjes van onze archivaris

- 1: Er wordt de laatste tijd nogal wat informatie rondgestuurd vanuit het archief. Het lijkt logisch dat gemaakte kosten worden vergoed. (kopie- en portokosten) Helaas vindt niet iedereen dit logisch en is het stadium allang gepasseerd dat dit soort clubwerk zichzelf terugbetaalt. Wilt u zo sportief zijn om gemaakte kosten op de afgesproken manier te vergoeden.
- 2: Teleurstellend is het om te moeten zien dat produkten uit het archief van de club tegen woekerprijzen op beurzen worden aangeboden. Ten eerste omdat natuurlijk de verkoper van dit spul niet zal zeggen dat een lidmaatschap goedkoper is dan de aangeboden waar. Ten tweede omdat op deze manier geld aan de club wordt onthouden voor de ontwikkeling van nieuw materiaal.
Als we allemaal zo'n "zakelijke" moraal zouden hebben, dan was dit het laatste nummer van het nieuwsblad geweest.
Er is besloten om het kopiëren van artikelen, die door de club zijn gemaakt, samengesteld of vertaald, ongeschikt te maken voor kopiëren.

Plaque avant d'Immatriculation

(Kentekenplaat voorspatbord)

Deze kentekenplaat is een sierraad voor uw Terrot. Hij is ook (met een voorbeeld) goed na te maken. Nederlandse prijs: f 35,00 (excl. verzendkosten)



...ries, 1.600 F...
...gique) 19/32/69 35.16.35.

TERROT 350 HST : cadre avec ar., garde-boue ar., porte-bagages, boîte de vitesses, 1.000 F le lot. (Echange possible). M. Michel Dalens, 16, chemin de l'Eglise, 81400 Rosières. Tél. 63.36.63.82.

TERROT : plaque av. d'immatriculation ajourée avec sigle Terrot, 110 F port compris, (photo L.V.M. n° 1977). M. Norbert Delhome, Gibet, 07290 Saint-Romain d'Ay. Tél. 75.34.54.30 (après 20 h).



VELOCETTE : pièces LE, MK II et MK III. Tél. (1) 43.71.50.30.

VESPA Acma : pièces diverses 125, photocopies de revues techniques scooter Acma 125 ou 150, 80 F port compris ; revue L.V.M. 1992, 60 F. Tél. (1) 40.57 (H.B.) ou (1) 45.46.51.76

SPA Acma

Terrot vraagbaak

Beantwoord door Robert Kwist

Dit blad voor het eerst deze nieuwe rubriek. Het komt nogal eens voor dat ons van verschillende mensen dezelfde vragen ter ore komen. Als het algemene technische vragen zijn over franse motorfietsen, plaatsen we er enkele in de nieuwsbrief. Individuele vragen blijven natuurlijk persoonlijk beantwoord worden. Omwille van de tijd hoeft u natuurlijk met algemene vragen niet op antwoord te wachten totdat de volgende nieuwsbrief uitkomt. U krijgt persoonlijk antwoord. Daar gaan we dan!

De vragensteller heeft een Terrot type HLG uit 1931

Vraag 1: Hoe stel je de nokkenas af voor wat betreft de kleptiming? (Nokkenastandwiel op krukastandwiel) Op de tandwielen is geen merkteken te zien.

Het afstellen van de nokkenas geschiedt door het op nauwkeurige wijze proefondervindelijk afstellen van de kleptiming (voor gegevens vertaling Terrot 350 cc zijkleppers met blinde boring; verkrijgbaar bij de club) Uit het telefonisch contact met dhr. Dorland begreep ik dat hij zowel het krukastandwiel als het nokkenastandwiel mist. (Bij het type HLG zullen de nokken onder een hoek op de as zitten. Dit in tegenstelling tot latere types waarbij de nokken in lijn op de as staan.) Mogelijk heeft iemand voor dhr. Dorland nog iets over, telefoon 03418-61352.

Vraag 2: Hoe zitten de klepstotergeleiders in het blok? (geschroefd/gevroren of iets dergelijks)

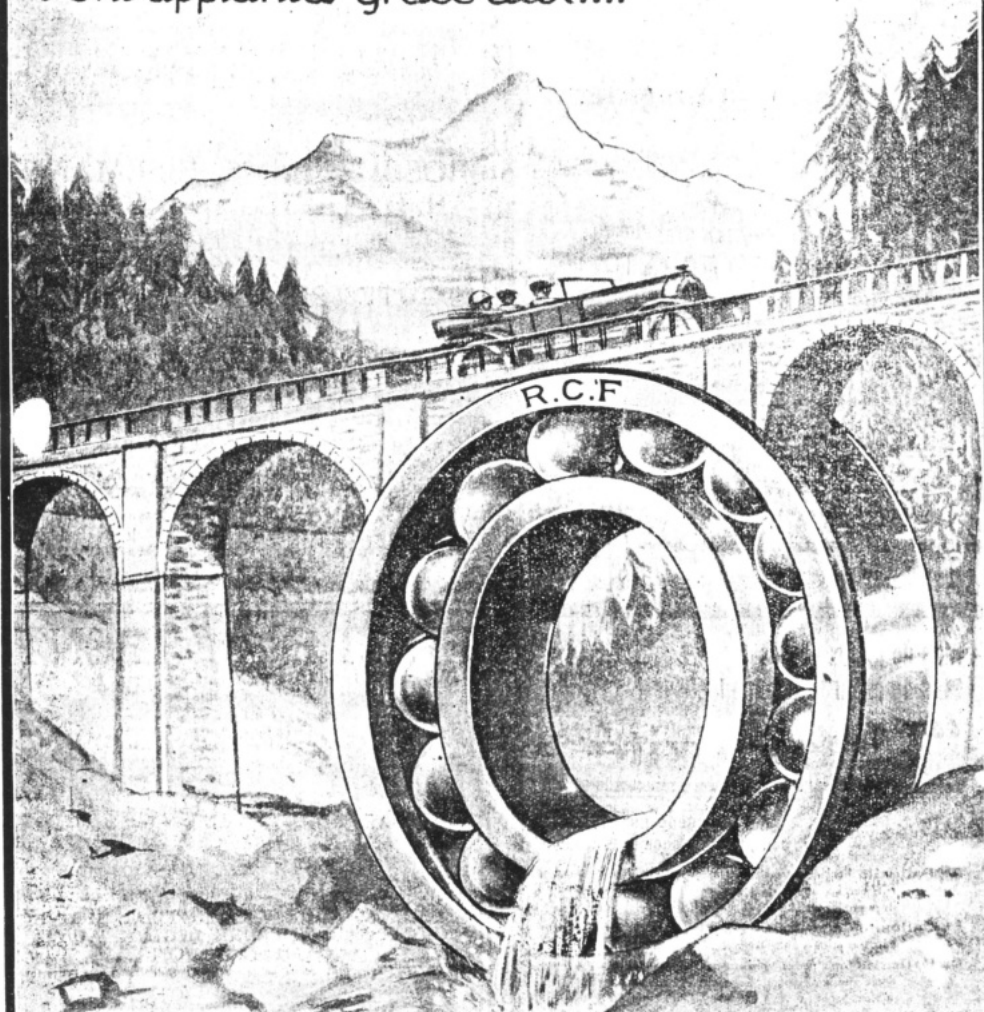
De geleiders van de klepstoters kunnen na verwarming van het carter (100°C) zonder probleem vanaf de onderzijde door middel van een messing drevel worden verwijderd.

Vraag 3: Waar kan ik het beste krukas/drijfstanlager en pistonpenlager laten reviseren? Dezelfde vraag voor het honen en een nieuwe zuiger.

Voor revisie van krukassen en het opnieuw uitboren en honen van cilinders en klepen lagerrevisie kan een ieder zich wenden tot de schrijver van deze antwoordrubriek.

Hartelijke groeten van Robert 05750-16181

Les côtes les plus dures
sont aplanies grâce aux....



ROULEMENTS A BILLES

R.C.F.

La Ricamarie près St Etienne (Loire)

E. DESSON S^c

De vergeten reis ...

In het land van Antinéa...

Onze krasse knarren Desombre en Soubrier bevinden zich al twee weken in de woestijn. Ze willen vandaag het verste punt bereiken. Neem een goede stoel en geniet mee.

Ze zijn nu in de mysterieuze Hoggar, het land van Antinéa, koninkrijk van de Atlantide. Er is hier geen weg, of beter gezegd, het is er zo breed dat ze de indruk hebben dat er geen weg is, want hij is meer dan 7 km breed. Hier en daar is de modder uitgedroogd en gescheurd zodat het een enor-

me puzzel lijkt. Hun entree in de Hoggar wordt begroet door de ontdekking van een anoniem graf. Ze hebben een ontroerd gevoel voor de onbekende als ze zich de doodstrijd inbeelden van de ongelukkige, midden in de woestijn.

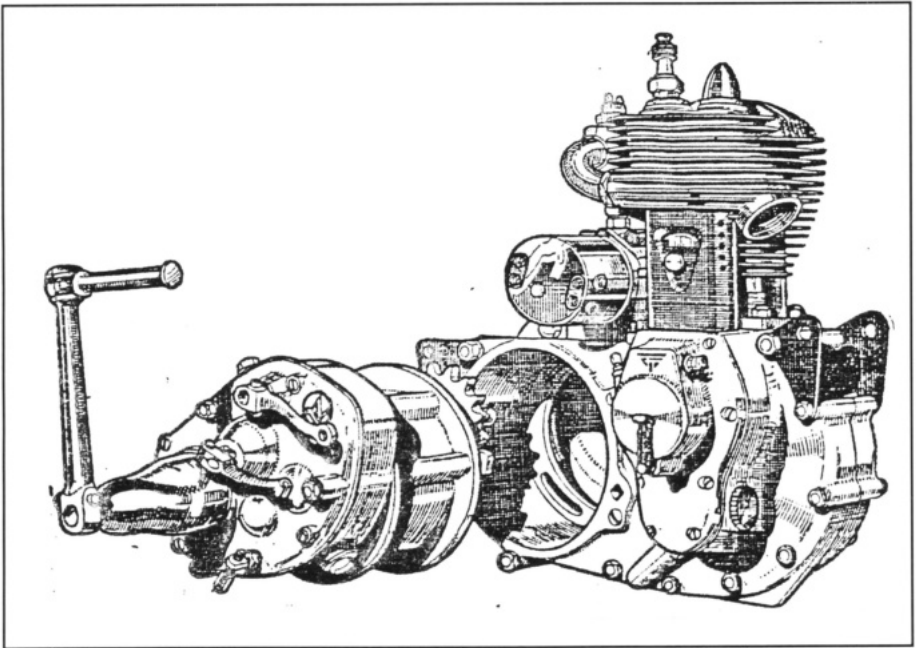
De weg kronkelt nu door de bedding van een uitgedroogde rivier tussen de steile wanden van het gebergte. Het landschap is geweldig en indrukwekkend. Aan het einde van de middag scheurt de buitenband van het zijspan van Soubrier want de steeds minder mooie weg is bezaaid met scherpe stenen. Ze besluiten op deze plaats te bivakkeren en morgen Arak oftewel Tadjmat te bereiken. Na een heilzame slaap zonder lawaai en zonder storm ontdekken ze tot hun plezier na het opstaan een ongerepte schitterend gelegen vallei. Er zijn struiken, gombomen, ehtels, en terpentijnbomen. Op de rotsige flanken bekijken ze aandachtig de inscripties van de Touaregs. Hoe oud zijn ze? Ze worden doordrongen door de geheimzinnige atmosfeer van de oudheid. Het is alsof hier de legendarische Antinéa hun land hebben gemarkeerd met hun mysterieuze charme.

Kom op. De vrienden hebben nogal gedroomd. Hup, op weg! Met de eerste trap op de kickstarter starten de Terrots: ah, die brave Dijonnaises. De twee 500's brengen hen aan de rand van een cirkel van basalt. De hitte die zich ontwikkelt tussen de rotsachtige wanden maakt er een verzengende plaats van. Ze worden zeer vriendelijk ontvangen door de plaatselijke militairen die hen trakteren en uitnodigen op de mark. Vervolgens is het het traditionele "Tot ziens". Het landschap verandert. Het gesteente lijkt wel roze te reflecteren. Steeds minder begroeiing. De hitte is verstikkend. Dan verandert het decor opnieuw. In de droog gevallen beddingen galopperen gazellen. Er zijn grote vlakten met licht gekleurd zand.

1 april 1933:

Alstublieft, ze overleven nog steeds het avontuur na 15 dagen. Het laatste stuk is minder woest. Ze rijden van tijd tot tijd 70 km/h maar hun levensmiddelen raken uitgeput. Dit is geen "georganiseerde toerit" en ze moeten rekenen op hun eigen bestaansmiddelen om te overleven. Ook jagen ze. Ze zijn niet van die killers, die jagen voor het morbide plezier van het jagen, maar men moet goed eten en een armoedige gazelle zorgt voor iets vers op tafel...

In Bordj d'Ekker ontvangen de bewakers hen met vreugde en laten hen met vreugde hun kleine onderkomen bezoeken waar, midden in de woestijn, weelderig bloemen groeien en er een fantastische moestuin is. Ah, het plezier om een verse tomaat te eten midden in de Sahara! Dan begint de nieuwe route weer. Bij l'Oued d'In Amgeuel krijgen ze een ernstige verzanding. Gelukkig helpen de Touaregs hen weer spontaan op weg. Overal waar ze komen begroeten de Touaregs hen erg vriend-schappelijk. Deze flinke en dappere mannen bedelen nooit en zeuren nooit. Ze hebben niets, maar hoe dan ook, ze twijfelen niet te delen met de onbekende die bij hun komt met niets anders dan vredelievende bedoelingen. Het enige ding waar men onze twee fransen naar zal vragen is om suiker, een erg zeldzaam voedingsmiddel in deze streek.



Motorblok Terrot 500 RL "boîte à vitesses combinée". Deze tekening toont duidelijk het principe van de semi-bloc Terrots van voor 1933 want de kleppen zitten niet in een afgedichte ruimte en de aanzuigbuis is gebogen.

Ze zijn nu de kreeftskeerkring gepasseerd, het einddoel is niet ver. Gelukkig, want hoewel de motoren nog uitstekend werken, hetzelfde geldt niet meer voor Desombre en Soubrier, die de vermoeidheid van de reis voelen. Door de hitte eten ze maar een keer per dag, dat wil zeggen 's avonds, met hun vingers rechtstreeks in de blikjes die nog over waren, of ze roosterden een gazellebout op hun comfoor. Ze zaten onder de

stof. Ze hadden niet veel water meer en het beetje dat nog overbleef werd gereserveerd voor intern gebruik... Ongeschoren, hun kleding beschadigd, de eerste storm heeft hun uitrusting erg ruw behandeld, en zoals u al kan raden, ze hebben geen reserve spullen geregeld. De tent is helemaal kapot, ze slapen zelfs in de zon, ongevoelig voor spinnen en ook schorpioenen die ze van tijd tot tijd tussen hen vinden als ze wakker worden. Nu ze Tamanrasset naderen vrezen ze niet meer in een zandverstuiving te komen, niet zozeer vanwege de techniek die nog steeds naar behoren is. Steeds als de halve ton van het zijspan in het zand is gezakt maken ze zich eerst gereed, springen van de machine en duwen: het zijspan redt zich er heel goed alleen uit! Vervolgens moet hij precies op tijd de motor weer vangen met een halsbrekende sprong want de "kleine monsters" kunnen vrolijk hun eigen richting bepalen...

Onderweg ontmoeten ze een karavaan en komen langs het monument dat is opgedragen aan Cattenet, daar waar in 1906 luitenant Cattenet met een handjevol mensen de troepen van de Touaregs versloegen. Op precies dezelfde plek ontvangen de Touaregs hen vriendschappelijk en geven hun eieren en thee, voedsel dat de twee uitgehongerden gulzig opeten. Dan opnieuw op weg. De laatste kilometers worden met een bloedgang afgelegd. Het hart bonst van vreugde, de twee vrienden zien eindelijk het bord wat zoveel betekent: Tamanrasset. Ze hebben gewonnen.

Keren, hier is niets te zien.

Tamanrasset schijnt door zijn inwoners verlaten te zijn. In hun hotel krijgen ze het gevoel dat ze verkeerd zitten. Wat een ontvangst. En wij maar zeggen dat de Touaregs van die wilden zijn. Hier is niets te eten, niets te doen en niets te zien. Ze wilden graag enveloppen en briefpapier hebben: "Is er niet": Souvenirs uit de omgeving: "Is er niet": Zoeken naar een monteur: "Die is er niet!".

De kapitein-majoor van de Bordj is natuurlijk onvindbaar, net zoals zijn adjudant. Ze slagen er zelfs niet in om een paar sergeanten te storen die met hun kleine Touareg-vrienden aan het ravotten zijn. Een onder-officier offert zich niettemin op en bezoekt met hen Tamanrasset en de Bordj van broeder Foucauld. Men ziet nog steeds in de muur de gevolgen van de kogel die hem doodde, toen zijn handen geboeid op zijn rug zaten. Hij werd achtergelaten zonder teraardebestelling, zijn kamer leeggeroofd. De officier die in de ruïnes de monstrans met de hosties vond, diende zichzelf de hostie toe volgens de



postume voorschriften van broeder Foucauld, bedoeld om ervoor te zorgen dat de hostie niet ontheiligd werd. Dan, vele jaren later, groef men het lichaam van de missionaris weer op, om deze te onttrekken aan de diepten. Hij was volledig in tact en vers. Dit benadrukt nog eens de sjagrijnige sfeer toen ze in Tamanrasset waren.

Eindelijk kwam de kapitein bij hen met zijn excuses. Zij wachtten tot de volgende dag. Kapitein Lucchetti hielp hen bij het bezoeken van de gebouwen en bezienswaardigheden van Tamanrasset, zoals de vallei van Koudia, de Adryanne en de kampen van de Touaregs. Ze zitten midden in het land van Antinéa, het koninkrijk van de Atlantide, waar de Tin-Himan en Tin-Héoua, en daaruit de stammen van de Touaregs afkomstig zijn. Dit heeft Pierre Benoit geïnspireerd tot zijn rol van de Antinéa, de koningin van de Atlantide. In de Sahara mengen geschiedenis en legende onop-houdelijk met elkaar. In 1925 hebben de archeologen het graf van Tin-Héoua geopend ...

Na de rust zijn de krachten teruggekeerd en groeit het idee om door te gaan naar Niger. Maar Stéphane Desombre krijgt een zeer persoonlijk telegram in het hotel die hen doet afzien van dit plan. Nu moeten ze zich richten op de terugkeer en dit is vastgesteld op 4 april.

Patrick Negro
Uit: Chronicle Moto
Vert: P. Jonkman

(à suivre)

Nieuwe leden

Er hebben zich na het verschijnen van nieuwsbrief 9 weer zeven nieuwe leden aangemeld. Deze zullen uiteraard in de eerstvolgende nieuwe ledenlijst worden opgenomen. Een van deze mensen slaagt er waarschijnlijk in om een lang frans artikel, waar bijvoorbeeld Marcel van Ree al zo lang op wacht, te laten vertalen. Bij mij blijft het door tijdgebrek liggen. Anderen hebben ook op verschillende manieren hieronder hun diensten aangeboden bij het werk voor deze club. Dat gaat goed...

Monet Goyon

Een van de nieuwe leden is de heer Freek Rurup. Hij begint nu al aardig bevlogen te raken van het franse motorwereldje. Hij heeft een Monet Goyon 350 cc zijklepper met zadeltank. Vervolgens heeft hij kontakt gezocht met andere Monet Goyon-eigenaren. Er zijn nu ongeveer 12 bezitters van dit merk bekend die gereageerd hebben. Freek heeft mij, samen met de Rurup Sr, bezocht. Hij wil graag proberen meer informatie over Monet Goyon te krijgen en kontakt te organiseren met andere bezitters. Je hoort er nog wel meer over.

Telefoonnummer Freek Rurup: 04116-76867

Vlamboogbrander

In het door velen gewaardeerde nieuwe Nederlandse blad "Het Motorrijwiel" staat in No.4 van Juli-Augustus 1993 een test over een vlamboogbrander van "Heuvels Welding Tool Service".

Ik citeer uit de conclusie:

"Het is een verrassend eenvoudig geconstrueerd en verbluffend eenvoudig te bedienen stuk gereedschap, dat bij uitstek geschikt is voor het (relatief) dunne plaatwerk dat we bij onze tweewielers vaak tegenkomen.... De vlamboogbrander biedt de nauwkeurigheid en het gemak van een autogeenset tegen een fractie van de kosten..... U dient wel te beschikken over een elektrische lastrafo maar het hoeft geen zware dure jongen te zijn."

Aangeraden wordt om zeer goede gezichtsbescherming te dragen (dus niet alleen de ogen) en eerst te oefenen om andermans onderdelen of oefenmateriaal.

Mijn advies: lees eerst het hele verhaal in genoemd blad.

Hier voor de volledigheid het adres:

"Heuvels Welding Tool Service".

Postbus 423, 6710 BK Ede.

Het ding kost f 62,50 en het geld kun je overmaken naar nummer 98.94.44.066 tnv HWTS in Ede.

Een lastrafo van 60-80 A hoeft echt niet in de honderden guldens te lopen.

Paul

De onderbreker

In Nieuwsbrief nummer 7 kwam de werking van de dynamo uitvoerig aan de orde. Dynamo, schakelaars en gebruikers kennen nu weinig geheimen meer. Alleen tussen de **dynamo** en de accu (**batterie**) bleef een geheimzinnig kastje over.

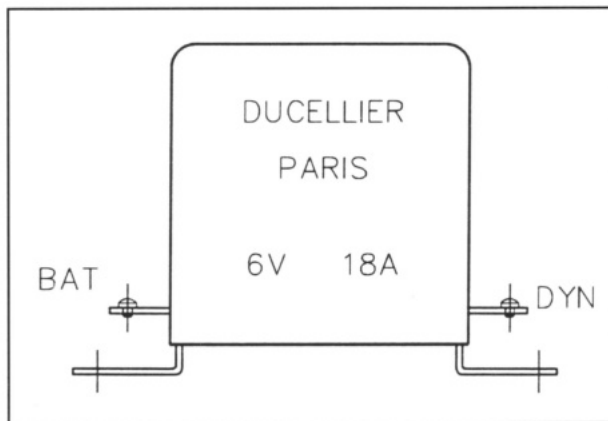
Tijdens mijn laatste bezoek in Frankrijk (Longuyon) vond ik een 6 Volts onderbreker (conjuncteur-disconjuncteur). Mijn interesse was weer gewekt. In diverse telefonische gesprekken met mensen van de club noemden de bellers het geheime kastje een regelaar. Nou, hij regelt niet de spanning of de stroomsterkte. Echt niet! Het enige dat de onderbreker regelt, is de verbinding tussen de accu en de dynamo.

Even een korte herhaling van een konklusie uit nieuwsbrief 7:

In de dynamo zitten veldwikkelingen. Als de dynamo harder draait zal het spanningsverschil tussen de borstels groter worden. Als gevolg daarvan zal er meer stroom door de veldwikkelingen lopen en wordt het magnetisch veld van de veldmagneten groter. Resultaat is dat de dynamo meer stroom gaat leveren. Hierdoor neemt weer het spanningsverschil tussen de borstels toe. Enz. Uw lampjes zouden doorbranden door een te hoge spanning als niet ...

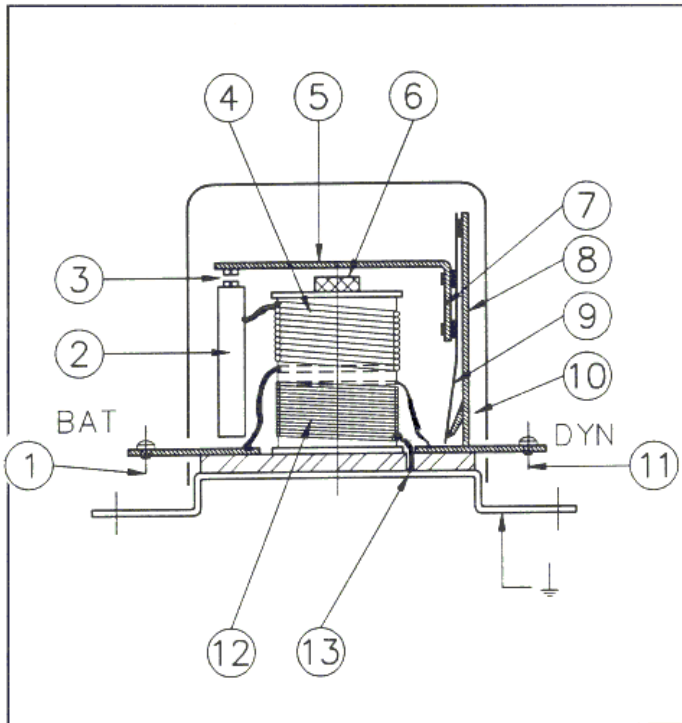
... de derde borstel de maximaal op te wekken spanning regelt. De plaatsing van de derde borstel steekt heel precies. De fabrikant kiest de plaats van de derde borstel ten opzichte van de + pool van de accu zo, dat de gewenste maximale spanning niet overschreden wordt. De inwerking van de magnetische velden van het anker en de veldwikkelingen remmen elkaar af en de spanning bereikt een bepaald maximum. (de zogenaamde "ankerreactie*") Hier zie je dus ook waarom je een dynamo niet de verkeerde kant op moet laten draaien. (let op de pijl die de draairichting aangeeft)

Zo, dat moest ik nog even kwijt. Regelen is dus niet nodig bij een drieborstel dynamo. Toch blijft er één probleem over. De + pool van de dynamo (met daaraan de + koolborstel die tegen het anker drukt) staat direkt in verbinding met de accu. De + koolborstel lust wel een lekker hapje stroom want de borstel geeft stroom door aan de



veldwikkelingen en het anker. Via de - borstel loopt de stroom dan naar massa. De accu loopt leeg.

De onderbreker moet dus contact maken als de dynamo stroom gaat "maken". Als de stroom de verkeerde kant op dreigt te lopen, dan moet te verbinding onderbroken worden. Hiervoor is in de onderbreker een set kontaktpunten (3) gemaakt. (zie tekening)



Een onderbreker werkt als volgt: Het belangrijkste onderdeel is de spoel (4 + 12). De kern wordt gevormd door een stuk ijzer (6). Als je door een spoel (eigenlijk een bundel koperdraad) een stroom laat lopen, dan ontstaat er in de ijzeren kern magnetisme. Die trekt de ijzeren arm (5) die daar boven hangt, naar beneden. De kontaktpunten (3) komen tegen elkaar en de stroom loopt nu via de kontaktpunten van (11) naar (1).

Als je wat beter naar

de spoel kijkt, dan zie je dat daar twee soorten koperdraad opzitten, namelijk dik en dun draad. In werkelijkheid zal de dunne draad vaak helemaal over de hele hoogte onder de dikke draad verdwijnen. De dikke en de dunne draad maken echter geen elektrisch contact met elkaar.

De dunne draad is de spanningsspoel (12), altijd verbonden met massa.

De dikke draad is de stroomspoel (4), in serie tussen dynamo en accu

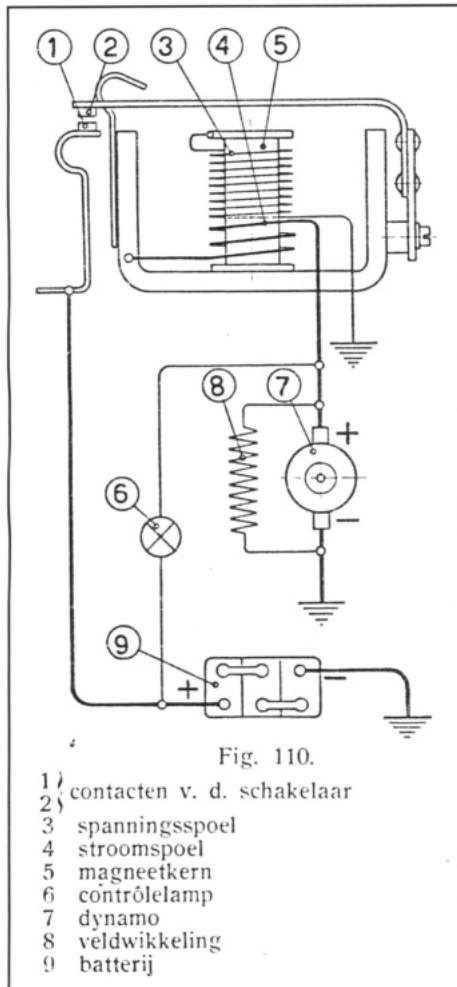
Hoe zit dat?

Hoe krijg je een stroompje in een spoel als de dynamo gaat draaien? Je moet niet de spanning van de dynamo gebruiken, want die zit lekker "vol". Bij stilstaande motor zou de accuspanning de punten gesloten houden. Dat is niet de bedoeling.

Je verbindt de "dunne" spanningsspoel (12), die "dunne", met de + borstel van de dynamo en met de massa (13). Ho, ho, nu niet gaan roepen dat je kortsluiting krijgt,

want de draad is zo lang en zo dun dat er maar een kleine stroom doorheen gewurmd wordt. En dan moet de spanning van de dynamo al behoorlijk hoog zijn. Voor de kenners: in mijn onderbreker is de weerstand 21 Ohm.

Nu zijn we goed op weg. De spanning moet eerst aardig oplopen (ongeveer 6,5 Volt) voordat er behoorlijk wat stroom door de spoel loopt. En dan komt de truc. In de ijzeren kern van de spoel ontstaat het magnetisch veld die de contactpunten tegen elkaar trekt. De spanning van de dynamo is hoger gekozen dan van de accu, dus de stroom loopt vanzelf de goede kant op.



Toch kan de stroom niet de kortste weg nemen. Vanaf aansluiting (11), de staande voet (8), het bimetaal (9), bevestiging (7) en de liggende arm (5) loopt de stroom door de contactpunten (3). Via staande voet (2) komt de stroom in de "dikke" spoel" (4) en verlaat deze weer om uit te komen bij aansluiting (1). De draad van de stroomspoel is erg dik en er zijn maar weinig windingen. Bij mijn onderbreker had de stroomspoel maar tien windingen. Hoe meer stroom er door de dikke spoel loopt, hoe groter het magnetisch veld dat in de ijzeren kern wordt opgewekt. Spanningsspoel en stroomspoel versterken na sluiting van de contactpunten het effect. Dit is belangrijk want nu zullen de contactpunten gesloten blijven, ook al wordt de spanning een beetje kritisch. De contactpunten zouden gaan trillen en erg snel inbranden. Pas als de spanning flink is gezakt (tot ongeveer 6 Volt) redden spannings- en stroomspoel het samen niet meer en de contactpunten gaan van elkaar. Toch is er nog een leuke trucje bedacht: Als de accu een hogere spanning heeft dan de dynamo, dan loopt de stroom de verkeerde kant op. De stroomspoel werkt nu als een "omgedraaide" magneet en werkt het magnetisme van de spanningsspoel tegen. De stroomspoel verzwakt dus het effect

van de spanningsspoel. de contactpuntjes gaan zonder aarzelen open. Het inbranden wordt vermeden.

De opening van de contactpunten kan worden afgesteld door stalen lipje (10) verder uit te buigen. Hoe verder hij wordt uitgebogen, naar links in de tekening, hoe verder de contactpunten van elkaar af gaan staan.

Het stripje bimetaal (9) is een metaalmengsel dat verbuigt bij een temperatuurverandering. De temperatuurverandering hoeft niet zo groot te zijn om de verbuiging al met het blote oog waar te nemen.

Het bimetaal is aangebracht als temperatuurcorrectie. Bij koud weer zal de weerstand in de spoelen van de dynamo dalen. Daardoor wordt de spanning die de dynamo levert te groot. De contactpunten komen door het afgekoelde bimetaal iets verder van elkaar af te zitten zodat de regelaar iets later sluit. Bij warm weer gebeurt het omgekeerde.

Hier zie je al een probleem opdoemen: wat gebeurt er met een warm gelopen dynamo tijdens een lange rit en een koude onderbreker door erbarmelijk vriesweer? De compensatie zal verkeerd uitpakken.

Voor dit soort problemen zijn regelaars met twee of met drie spoelen ontwikkeld. Vaak met ingenieuze temperatuurcorrecties en nog veel meer! Deze technische ontwikkelingen kom je op de Franse motorfietsen (meestal) pas na de (tweede) wereldoorlog tegen.

Gegevens:

Onderbreker Ducellier Paris 6V, 18A.

Spanningspoel 20,5 Ohm bij 20°C.

Stroomspoel < 0,5 Ohm bij 20°C

Het huis is met de twee bevestigingsschroeven aan massa verbonden.

Het huis heeft aansluitingen voor twee draden:

dyn verbinding tussen + pool dynamo en onderbreker

bat verbinding tussen + pool accu en onderbreker

Tekst en tekeningen:

J.C. Dragt

P. Jonkman

* Het anker is de draaiende kern in het midden van de dynamo. Daarop zijn dikke bundels koperdraad gewikkeld. De stromen die in deze draden ontstaan, worden "verzameld" in de sleefring. Over de draaiende sleefring schuiven de drie koolstofborstels die de stroom verder transporteren. (Je kunt een draaiend onderdeel nooit met "vaste" elektriciteitsdraden verbinden.)

Toerit voor franse motoren
Zaterdag 16 april 1994
Notter (gemeente Wierden)
Verzameltijd: 12.00 uur.
Deelnemer: f 10,00; Begeleider f 7,50

Deelname alleen door voorinschrijving*. Het aantal deelnemers/begeleiders is beperkt. Leden/lezers van onze nieuwsbrieven en alle andere franse motorbezitters zijn als deelnemer welkom! U wordt ingeschreven op volgorde van betaling.
Vol is vol!

Organisatie-comité:

G. Pyffers Toerit + Accommodatie.

P. Jonkman Administratie en Informatie. Telefoon: 055-220327

We worden uitgewuifd door de burgemeester van onze motorvriendelijke startgemeente Wierden.

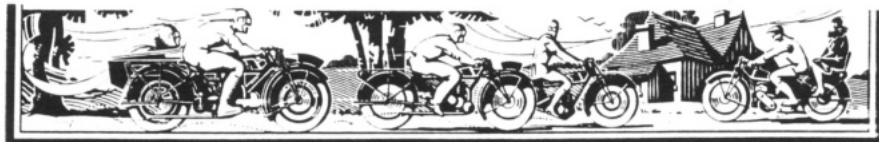
Na afloop zal iedere deelnemer een oorkonde krijgen.

Franse ere-gasten zullen bij het spektakel aanwezig zijn, misschien zelfs met een prachtige motor. Zij zullen ook de "mooiste motor" kiezen, uiteraard met een beker.

Er is een bezenwagen en een zorgvuldig uitgezette toerit van 2 x 25 km. We rijden uitsluitend over kleine verharde weggetjes door landelijk gebied. Er is op geen enkele vorm van competitie tussen de deelnemers. Er is voldoende (bewaakte) parkeerruimte aanwezig voor auto's en aanhangers.

Voor de rit, tijdens de pauze van de rit en na de rit zal het u aan niets ontbreken. Het lunch-pakket kan thuis blijven.

We stellen elke inschrijver schriftelijk op de hoogte van de startplaats, een plattegrondje hoe je er moet komen en dan krijgt u ook de laatste informatie. U zorgt zelf voor verzekering en belasting. De organisatie kan niet aansprakelijk worden gesteld voor schade, in welke vorm dan ook.



Wijze van inschrijving:

Telefonisch: 055-220327
Schriftelijk: P. Jonkman, Zwolseweg 35, 7315 GG Apeldoorn.
Vermelding: Naam deelnemer/naam begeleider,
Volledig adres van de deelnemer,
Merk en type motorfiets.
(Evt. bijzonderheden van de motorfiets)

Wijze van betaling:

Bank: 45.31.08.652
Postgiro: 34.94.921
Op naam van: P. Jonkman, Apeldoorn
Onder vermelding van: Toerit 1994.

* In verband met de gekozen lokatie en de voortreffelijke (voedsel-) voorzieningen is het onmogelijk op het laatste moment inschrijvers te accepteren. De sluitingsdatum voor inschrijving is 15 maart 1994.

Nabestellingen van oude nieuwsbrieven

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

Te bestellen bij de paul jonkman onder vermelding van de gewenste nummers.
De nummers 1, 2 en 3 zijn niet meer leverbaar.

Leverbaar zijn: 4 , 5 , 6 , 7 , 8 , 9

De boekjes worden overgemaakt als het geld is overgemaakt bij de penningmeester onder vermelding van de gewenste nummers. (Deze prijzen zijn incl. verz.kosten)

Er zijn artikelen (vertaling) over:
Terrot 350 cc zijkleppers met blinde boring (11 blz. f2,20)*
Terrot 175 cc type "L" (14 blz. f 2,80)*

* Exclusief verzendkosten

AMAC

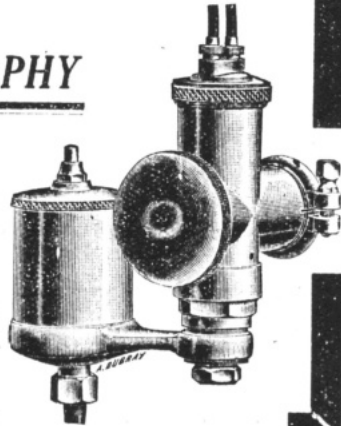
Le Carburateur
des Records
se classe

175 cc 1^{er} 2^e 3^e 4^e **Record du Tour battu**
 250 cc 2^e 3^e 4^e en 250 et 500 cmc
 350 cc 1^{er} (14 places sur 20 premiers).
 500 cc 3^e 5^e 6^e 7^e 8^e etc. (13 places
 sur 19 premiers)
 side-car 1^{er} 6^e au

TOURIST-TROPHY

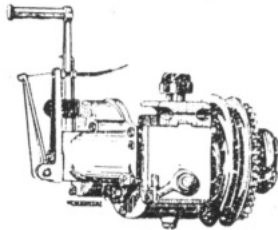
1925

Ét^s Robert MUNRO
 198, B^d Pereire, PARIS-17^e
 Téléph. Wagram 10-14



Les premières Boîtes de vitesse Françaises

3 années d'expériences
 construites en grandes séries.



LES ÉTABLISSEMENTS C. PICARD
 26, Rue Carnot COURBEVOIE (Seine)

SPÉCIALISTES

ne construisant que des boîtes
 de vitesse

et vous offrent le type qu'il vous faut

Rendement
supérieur

Douceur
Incomparable

4 TYPES : 2 et 4 VITESSES

Demander notices et prix

Publicité G. Sweets.

Te koop Gevraagd Gezocht

Gezocht

Klapspatbord en achterlicht voor Terrot type HD. Dit model is gemaakt tussen 1933 en 1940. Bovendien zoek ik twee gereedschapskistjes. Deze zijn driekantig en hebben een bol deksel. Als iemand een kistje als "model" kan uitlenen, ben ik ook erg geholpen.

Henny Kuipers, Maria Theresalaan 5, 3527 WB Utrecht. 030-940986

Gevraagd

Restauratieverhaal voor plaatsing in een volgende nieuwsbrief. Als u niet zo'n schrijver bent, dan kan de redactie het verhaal wel in een mooi jasje gieten. Schroom niet om iets op te sturen. Reacties bij de redactie.

Gevraagd

Illustrator voor de nieuwsbrieven. De redactie heeft nog een creatief persoon nodig die vier keer per jaar een tekening kan maken ter verfraaiing van het blad. Bovendien wordt gedacht aan een creatief ontworpen logo e.d. Reacties bij de redactie.

LA REVUE DES AGENTS

Vous tournerez
vite et bien

sur
Moyeu

EI^e MAUCHE & C^{ie}
84, rue de la République
S^t-ETIENNE



"Excellor"

Informatie over de club

Doel: Het verspreiden van kennis over franse motorfietsen, elkaar helpen en stimuleren en als het kan, er nog wat leuke kontakten 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

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

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

Kopij:
Getypt of geschreven. Nog liever op floppy in WP of ASCII-formaat.

Sluitingsdatum kopij:
15 december 1993

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