

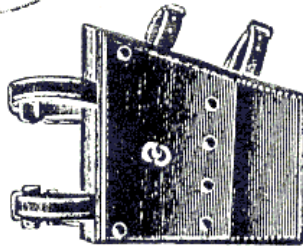
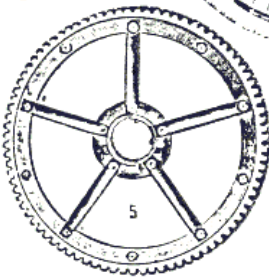
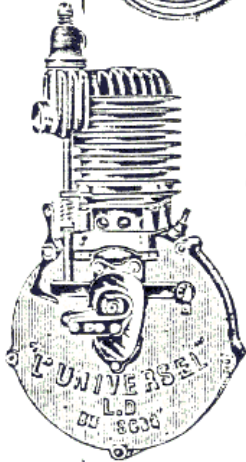
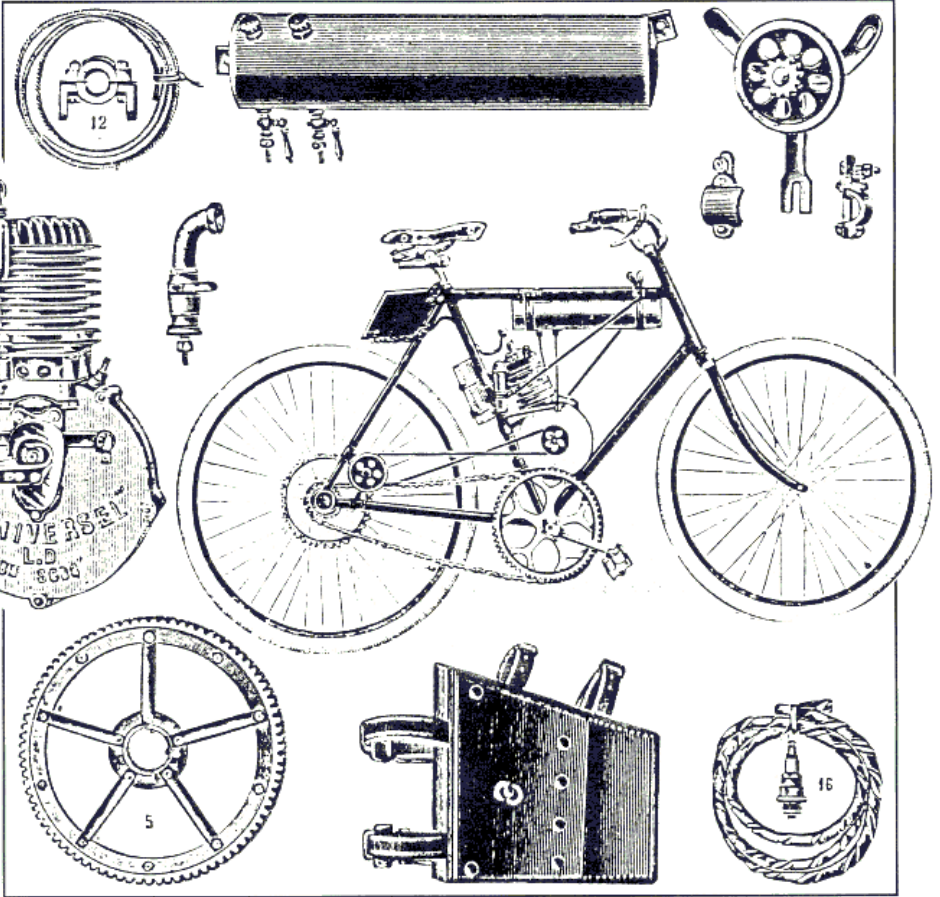
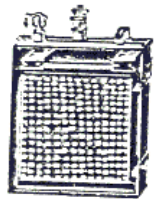


Un Peu du Tout

Nieuwsbrief 11

December 1993

oplage: 80



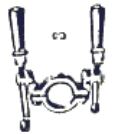
Club voor Franse Motoren

Franse Dollars

Lijst van motoren : Begroting 1994

Voorvorkperikelen : De vergeten reis (slot)

Motorkeuring : Spaken : Restauratiedagboek Ton (deel 1)



Inhoud

Le bavard d'Apeldoorn	3
Franse Dollars	7
Keuring motor (door Frans Bakker)	12
Agenda	13
Voorvork perikelen (door Peter Wattenburg)	14
De vergeten reis ... (slot)	15
Merken,typen,telefoonnummers	22
Toerit franse motoren	26
Een restauratieverslag (door Ton Rietbergen)	28
Begroting (van de pm)	35

In de volgende nieuwsbrief onder andere:

- Terrot prototype. (belofte maakt schuld!)
- Enkele Franse motormusea.
- De nadelen van een drieborsteldynamo en de amperemeter.

Bij de voorpagina:

Alles wat je nodig hebt om te kunnen genieten van de vervoering van de snelheid is hierin verenigd.

De Firma van Wijnbouwers (Etablissements Vignerons), alleenvertegenwoordigers van de UNIVERSEL motoren, belastte zich met de montage op alle gewone fietsen die hun werden aangeboden. De montage kostte 15 F extra en werd toegevoegd aan de 360 F voor de complete motor van 1½ pk.

In dezelfde tijd verkocht Vignerons ook een geduchte tweecilinder in V onder een hoek van 90° van 4 pk (680 F). In een uitvoering van 3 pk werd deze op ongewone wijze aangeprezen om er "een stationaire motor van te maken die alle soorten naaimachines aan kon drijven".

Redactieadres en overige inlichtingen:

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

Sluitingsdatum voor kopij: maandag 21 februari 1994

Le bavard d'Apeldoorn

Franse motoren 1

In het Clubblad van de VMC staat regelmatig "Het Moppie van de Maand". Zo ook in het oktobernummer. Afgebeeld wordt de dochter van Symen Schoustra uit Bergum. De kleine Sjouk (het moppie dus!; ik ga niet alles uitleggen!) zit op een half afgebouwde Terrot HST 350 cc uit 1930. Naar verluidt is de restauratie al een heel eind gevorderd. Misschien zien we Symen wel op 16 april tijdens onze inmiddels al traditie geworden eerste toerit voor franse motoren. (!)

Franse motoren 2

Een heel ander verhaal vond ik in weekblad Motor no 31 van 5 aug. 93. Hier weer eens een positief bericht over de franse motorindustrie. Het over de hele wereld bekende Franse motorbedrijf DRAGMOB, bekend om haar produktie van sprintmotoren (dragracers) die op een uiterst ongewone manier worden aangedreven, heeft nu een op stoom aangedreven racer ontwikkeld. Even wat technische gegevens: De machine heeft drie wielen, een 50 cc Mobylette krachtbron, een wielbasis ongeveer 3½ meter, een watertankje van 250 liter, de werkdruk is 25 bar en het verbruik 50 liter water per seconde. De topsnelheid is 220 km/h en het DROOGGEWICHT (!) 295 kg. Door middel van chemische reacties en de Mobylette-motor wordt het water verhit.

En zo zie je maar: de Fransen hebben de motorfietsontwikkeling een beetje op hun beloop gelaten, maar nu zit de vaart er weer flink in.

Eind maart heb ik samen met Jan-Coen Dragt een spectaculaire primeur op het gebied van de Franse motoren. Agenda's pakken

Nu we het toch over stoom hebben

Namens het coördinatieteam van de Stichting Stoomfestival in Almere-Haven worden wij met onze Franse Tufjes uitgenodigd om aanwezig te zijn bij het stoomevenement op 14 mei 1994.

U wordt verwelkomd met koffie, broodje, blikje en een afgesloten en bewaakte parkeerplaats. Als je dit iets lijkt, bel dan met Richard Holman (036-5312555) of met le Bavard (055-220327).



Van de verkeerde kant

In het echtelijk leven is het soms slikken. De dames uit mijn nabije omgeving heb ik hun gang laten gaan bij het kiezen van een korte vakantie. Als met een schoolreisje zou ik op de motor stappen en dan maar zien waar ik uit zou komen. Althans, zo had ik het me voorgesteld.

Het ging heel anders. We gingen *helemaal de verkeerde kant op*. Gingen we naar Terschelling. Dit is een eiland ten noorden van Nederland. Je schijnt er geen paspoort nodig te hebben en ze spreken er geen frans. Terwijl er zulke mooie zaken in het land van Marianne lagen te wachten, gingen wij iedere dag bij de kade staan kijken hoe de veerpont met een stel gelukkige passagiers weer terug ging naar het zuiden en dus naar het vaste land. Zouden zij misschien meteen doorrijden naar het zonnige Zuiden?

BB

BeursBezoek: Jan-Coen Dragt, Ton Dorland et le Bavard zijn in Stockrode (bij Hasselt; ongeveer 20 km van Maastricht) geweest. Wij vonden dit een leuke, gezellige en nuttige Belgische beurs. Martien Beelen en Henk van der Ham hebben deze beurs ook bezocht. Henk is daarna doorgereden naar Ophasselt, niet ver van Brussel. Deze beurs scheen nog interessanter te zijn. Beide beurzen op een dag bezoeken blijkt niet onmogelijk te zijn. Misschien vallen ze volgend jaar toevallig weer tegelijkertijd.

De beurs in Stockrode zou een frans karakter moeten hebben. De organiserende Limburgse Motoren Club had dat ook zo aangekondigd. Het franse karakter viel behoorlijk tegen hoewel we wel hebben staan te watertanden bij een prachtige Gnôme et Rhône 500 cc Super Major met plaatstalen frame. Dit model is normaal alleen in een 350 cc uitvoering te koop geweest. Deze zwaardere Super Major was bedoeld voor de overheidsdiensten in Frankrijk. Er bestaan nog zeven exemplaren. Er stonden ook **drie** prachtige René Gillets, zelfs twee met een V-twin blok. Eén van deze twee-cilinders was in originele militaire uitvoering. Een plaatje om te zien. (en die kleur hé!) Er was ook nog een hele mooie Monet Goyon uit Nederland overgebracht, een 350 cc zijklepper. Het carter is aan de kant van de stoters zo omhoog gevormd dat je twee keer moest kijken om te zien dat het een zijklepper was. Ook de kenmerkende stijl van de stijl naar beneden lopende uitlaatpijp van de meeste zijkleppers was hier niet op die manier aanwezig. Als van een kopklepper liep de uitlaat het eerste stuk bijna recht naar voren weg.

Nog een bijzonderheid was het transport van de Monet Goyon. De motor werd achterstevoren in een Citroën BX gereden nadat er eerst een "veel te lange" plank in de laadruimte van de auto was geschoven. De laatste uitstekende meter van de laadklep bleek te scharnieren en diende, tijdens het in de auto rijden, als oprijplank. Daarna werd dit stuk plank recht omhoog geklapt en het achterdekseel (vijfde deur) van de auto tot op de plank naar beneden gelaten. De koplamp en het stuur kwamen zo nergens tegenaan. Het zadel paste precies onder het dak van de auto. Het was een kunstige constructie. Bij navraag bleken de twee inzittenden geen last te hebben van uitlaatgassen in de auto, hetgeen nog wel eens op kan treden door de drukverschillen in en achter de auto. Een creatieve oplossing voor mensen zonder bakkie.

Spaken en kromme frames

Geen beter vermaak dan leedvermaak! Dus laat ik maar weer eens over mijn eigen Terrot hebben. Zo scheef als een garnaal met een krom ruggetje. Treurig. Je merkt het goed tijdens het rijden. Als je het stuur een poosje losliet, dan had je gegarandeerd modder tussen je tanden. (Heeft het bij jullie ook zo geregend dit jaar?) Dan maar meteen de hele zooi uit elkaar. Tank eraf. Bedrading eraf, motorblok en spatborden eraf.

Het motorblok krijgt een nieuwe zuiger en nog een paar kleine aanpassingen. Ik heb tijdelijk een oud carter op de plaats gehangen om de verbinding in het frame stijf te houden. Het frame leek wel recht. Maar wat zit dat voorwiel er toch scheef in. Aan de linkerkant 1 cm tussen vork en band, aan de rechterkant 5 cm. Een verschil van 4 cm! Vier centimeter? Gelukkig heb ik een calculatieprogramma op de computer. Het voorwiel moest 2 cm naar rechts opschuiven. Wat te doen? Goede raad is duur, tenzij je naar jezelf luistert. Ik heb de voorvork iets opgetild zodat het voorwiel van de grond hing en heb toen de spaken aan de linkerkant "langer gemaakt" door aan de nippels te draaien. De schroefdraad is nu voor een deel zichtbaar. Aan de rechterkant heb ik de spaken korter gedraaid zodat de spaakeinden nu lekker in mijn binnenband prikken. Dit kun je toch niet van buiten zien dus wat geeft het? Ik loop nu het risico van pooiinnng of pffafff. Het maakt me verder niet zoveel uit. Het voorwiel is recht. Het achterwiel hetzelfde laken en pak. Ook zo scheef gespaakt als maar kon. Heb je dat nu nooit eerder gezien Paul? Ja, eigenlijk wel maar bij de aanschaf zaten er prachtige **nieuwe** spaken in. Bij het opnieuw inspaken ben ik er gewoon van uitgegaan dat nieuwe spaken wel ongeveer de goede lengte zouden hebben.

In ieder geval staan de wielen nu zo recht als een denneboom in een verzuurd Scandinavisch moerasbos. Nu moet ik alleen de pooiinnng of pffafff risico-faktor nog uitschakelen. Dat zal wel een financiële injectie worden bij spaken-Jozef, in ruil voor 80 nieuwe spaken van de zojuist bepaalde lengte.

Moraal: Blijf lid en lees het spakenverhaal in de volgende nieuwsbrief en alvast een tip: Monteer als extra controle het nieuw gespaakt wiel even in je voor- of achtervork. Je ziet onmiddellijk of het wiel redelijk is gericht.

Boek

Het Terrotboek is uit. Eenëntwintig mensen hebben het boek besteld. De prijs is f 148,= inclusief verzendkosten in Nederland. De schrijver Claude Reynaud voorziet het boek van de naam van de koper en van zijn handtekening. Misschien kan je bestelling nog mee, maar dan mag je wel heel snel zijn. Dit is een eenmalige kans. Herdrukken zullen waarschijnlijk niet volgen. Op is op!

Toerrit 16 april 1994

Deze toerrit valt samen met de voorjaarsbeurs van Barneveld. Jammer dat dit zo is, maar de toerritten-kalender begint een week later met de eerste rit in Enter. We hopen dat het geen aanleiding is voor mensen om niet mee te doen. Er zijn tot nu toe 23 personen ingeschreven. Van dit aantal is een aantal duo, of op een andere manier belangstellend. Het zal vast gezellig worden, ook voor de niet-rijdende aanwezigen!

Het gesloten café te Barneveld

Op 27 nov. j.l. werd het uiteindelijk toch nog leuk! Het dreigde eerst even mis te lopen doordat het café gesloten was. Later bleek een andere accommodatie beschikbaar. Daar waren ongeveer 20 mensen. Het is ongelooflijk hoeveel wetenswaardigheden er in die korte tijd worden uitgewisseld. Volgend jaar weer voor herhaling vatbaar. Hannus Albers uit Rheurdt-Schaepshuysen (Duitsland) was ook aanwezig. Dit was bijzonder, omdat hij tijdens een reparatie op het dak van zijn woning naar beneden is gevallen. De revalidatie gaat langzaam. Leuk om je weer te zien Hannus. Auf Wiedersehen.

Woestijnjongens

Vandaag nemen we definitief afscheid van onze woestijnknarren. Ze hebben bijna twee jaar onze nieuwsbrieven beheerst en we zullen nog één keer onder ogen moeten zien hoeveel er mis kan gaan als je een tochtje gaat maken door de woestijn, zonder alle veiligheidsmaatregelen in acht te nemen. Twee jaar geleden, toen ik begon met het vertalen van dit stuk, kende ik nog bijna geen frans woord. Een **woordenboek** en **twee jaar later** gaat het vertalen redelijk vlot. Toch kostte het vertalen van dit laatste deel me nog 11 uur arbeid. Daarbij tel ik niet de correcties die achteraf nog in de tekst plaats vinden. In totaal heeft dit vertalen me ongeveer 100 uur gekost. Dat is net zoveel tijd als de restauratie van een halve Terrot. Het enige verschil is dat ik nu over Terrot in het frans over kan lu..en, in plaats van op een Terrot kan rijden....

le Bavard

Cilindervoet Terrot

Het is vaak niet te geloven als je de roestige cilinder in handen hebt, maar de cilindervoet van de Terrots 250/350 horen verchroomd te zijn tot aan de onderste koelvin. Meestal is dit er door de tand des tijds vanaf gekukeld. Als je toch aan de revisie toe bent, is het weer eens wat anders dan matzwart.

Franse Dollars

DOLLAR



In het begin van de dertiger jaren waren de motorfietsen met Amerikaanse merknamen het meest verkocht in Frankrijk. In de landen er omheen bleven ze echter onbekend.

Al snel na de eeuwwisseling beleefde de motorfiets in Frankrijk zijn eerste bloeiperiode. Franse constructies waren van invloed op buitenlandse ontwikkelingen en motoren uit Frankrijk vonden overal afnemers.

Na de eerste wereldoorlog ging de groei een stuk minder, zoals ook in veel andere landen het geval was. Er

was vraag naar, voor een ieder te betalen, lichte voertuigen met een inhoud van 150 tot 175 cc. En hoewel er verschillende producenten al langer bezig waren in dit marktsegment, lukte het Monet Goyon en Motobecane pas in 1924 om met hun tweetakt-modellen door te breken.

Een andere weg werd bewandeld door de firma Delachanal. De motorfietsenfabrikant uit Joinville-le Pont, zuid-oostelijk van Parijs gelegen, gokte op viertakten en verscheen in oktober 1923 op de Parijse salon met een sportieve lichte motorfiets. Deze werd aangedreven door een 125 cc motor met kopkleppen van de gerenommeerde firma MOSER uit het Zwitserse Saint Aubin bij Neuchâtel.

In Joinville-le Pont wist men dat men niet klaar was als men alleen een attractief technisch concept bezat. Een nieuwe merknaam met aantrekkingskracht moest er komen.

Amerikaanse motorfietsen waren geliefd in Frankrijk, niet in de laatste plaats vanwege de talrijke voertuigen die na de Eerste Wereldoorlog door de US Army achtergelaten waren. En dus bestonden er al merken als New Map en Harlette, waarbij de laatste met hun lichte motorfietsen het imago van het Amerikaanse voorbeeld probeerde te volgen. Omdat Harley al door Harlette "bezet" was, nam Delachanal de Harley concurrent met de indianenkop tot voorbeeld en spoot zijn motoren ook in krachtig donkerrood. In plaats van Indian werd voor de eveneens tot de verbeelding sprekende naam Dollar gekozen.

Naast de eerste Dollar met zijn 125 cc blokmotor kwam een 175 cc versie met een gescheiden gemonteerde twee versnellingsbak. In het volgende jaar volgde een 175 cc SuperSport met een drie versnellingsbak van de Franse fabrikant Staub.

Niet alleen was er een nieuwe 250 cc Dollar met een Moser kopklepmotor anno 1926, maar ook enkele verbazingwekkende sportresultaten. Met een speciaal geprepareerde 125 cc Dollar reed fabrieksrijder Druz het wereldrecord van 105,4 km/h. Voorts zegevierde Dollar bij de Franse winter-zesdaagse die ging over 1600 km, en bij de lange-afstands-rally's Parijs-Nice en Parijs-Pyreneën-Parijs.

De samenwerking met de motorenfabrikant Moser was in die tijd erg nauw: Dollar bouwde de motoren van de Zwitserse fabrikant in eigen frames en leverde deze frames naar Zwitserland zodat ze daar onder de merknaam Moser verkocht werden.

In 1928 kwam er een verandering door een nieuwe zakenpartner. De firma Omnium Métallurgique Industriel, gevestigd in de Rue Auguste Lancon (Parijs-zuid) viel op door zijn moderne inbouwmotoren onder de merknaam Chaise. Een bovenliggende nokkenas, die aangedreven werd door een koningsas, was niet het enige vooruitstrevende detail. Ook de oorspronkelijke drie versnellingsbak zat in het motorblok en werd door recht vertande kegelwielen met de krukas verbonden. De Dollar KSS en LSS worden in oktober 1928 al met een 350 en een 500 cc Chaise blok geleverd.

Naast de eenvoudige 175 cc tweetakt bleef nog één 175 cc Moser-Dollar in het programma, de 250 en 350 cc werden nu meer en meer uitgerust met Engelse Jap-blokken.

De breuk met Moser volgde tamelijk abrupt en was te wijten aan een initiatief van de motorfabrikant Omnium. (Chaise) De aanvankelijke leverancier/klant verhouding moest in korte tijd uitmonden in de overname van de firma Delachanal.

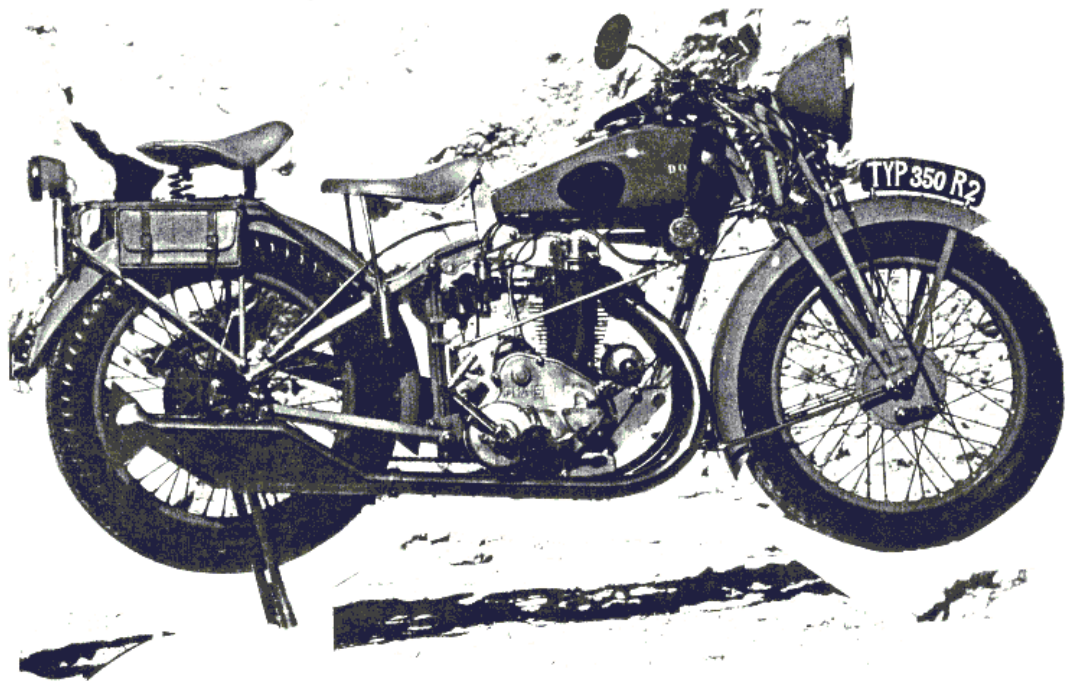
De naafbestuurde, geheel ingepakte Majestic van de constructeur Georges Roy had men al veilig gesteld. Dollar presenteerde zich voor de modellen van 1930 op de Parijse Salon in oktober 1929 met een geheel nieuwe lijn. Kopklepermotoren met stoterstangen vervingen de koningsassen-blokken en gesmede staalprofielen de dubbele wiegframes. Het imago-voorbeeld Indian werd nogmaals gebruikt door de Fransen, want ze plaatsten nu een Indianenkop-plaquette op de voorste kentekenplaat en op de stuurdemperknop. Problemen met de fabricage en het onderhoud hadden tot de vereenvoudiging van de Chaise-blokken geleid. Maar ze bleven wel bij blokopbouw met de geïntegreerde drie versnellingsbak en primaire aandrijving door middel van recht vertande tandwielen. Ook werd het uitwendige vliegwiel niet veranderd, evenals de olievoorraad die nog steeds in het carter werd opgeslagen.

De 250 cc en 350 cc motoren zagen er met hun centrale stoterstangtunnel uit alsof ze nog steeds een koningsas hadden maar net als met de halve liter versie met zijn twee parallel aangebrachte tunnels was de nokkenas onderin het motorblok geplaatst. Deze nokkenas werd, net als de achter de cilinder gemonteerde ontstekingsmagneet, aangedreven door tandwielen met een rechte

vertanding. In de cilinderkop zaten de kleppen niet meer onder 45° gemonteerd, maar parallel onder een gemeenschappelijke afdekkap. Deze opstelling was wel simpeler maar stond een eventuele vermogensvermeerdering in de weg.

Gekozen kon worden voor een cardanaandrijving naar het achterwiel. Voor alle modellen werd dit uitgevoerd door kegeltandwielen in plaats van het kettingtandwielje op de versnellingsbak-uitgang.

Volledig nieuw ontwikkeld was ook het frame uit gesmede staalprofielen. Het hoofdframe omvatte het boven- en voorstuk met geïntegreerd balhoofd. De motor werd aan de voorzijde met schetsplaten gemonteerd, het achterframe en zadelsteun werden met sterke bouten bovenaan het centrale profiel en achteraan het motorblok bevestigd.



Voor alle modellen kon hetzelfde frame gebruikt worden, net als de buis-parallelvoorvork uit eigen fabriek.

Het enige onderscheid betrof de bandenbreedte en de grootte van de remtrommels: 130 mm bij de 250 cc, 150 mm bij de 350 cc en 170 mm in het geval van een 500 cc machine. De nieuwe modellen, eenvoudige motorfietsen met een 100 cc tweetaktblok bleven ook leverbaar en vonden in het eerste jaar gretig aftrek.

Dollar nam in 1930 de koppositie in van het aantal motoren die in Frankrijk geregistreerd werden.

Maar ondanks hun moderne verschijning konden de Dollar viertakten niet met de sportmodellen van de andere gerenommeerde fabrikanten concurreren. Wat ze minder aan motorvermogen en rijeigenschappen hadden, maakten ze goed met hun attractieve prijs.

4 cv. Type R 2
Bloc-Moteur,
Dynamos, Accus, Avertisseurs, Phare
4.900 fr.



DOLLAR
Motos 250, 350, 500 cc. Chaines et Cardans

LA MEILLEURE
AGENCE

Établissements DOLLAR
17, quai de la Marne, JOINVILLE (Seine)

Om toch met de sportmachine-sector mee te kunnen komen bouwde Dollar in 1930/1931 speciale modellen met JAP of MAG-inbouwmotoren. vanwege de montage van een gescheiden Burman versnellingsbak en een gescheiden olietank, moest een ander buis-achterframe gemonteerd worden. Maar ook in gestripte vorm met smalle spatborden en andere sportieve uitvoeringsdetails, was het nu niet bepaald een edele racemachine. Met een duidelijk hogere prijs dan de motoren met een Chaise-blok bracht het niet het beoogde sukses.

Het beste verkocht de 350 cc Dollar, als model R2, met enkelvoudig uitlaatsysteem en de R3 in een uitvoering met dubbele uitlaat. De 250 cc uitvoering had de type-aanduiding P2 en de halve liter was aangeduid met de letter S.

Onderscheid in de opbouw betrof hoofdzakelijk de elektrische uitrusting. De grote Marchal-koplamp en het achterlicht konden of door een gecombineerde ontstekings/lichtmachine gevoed worden of door een eenvoudige dynamo. Deze zat voor het motorblok op de schetsplaat en werd, of met een frictierol aangedreven vanaf het vliegwiel, of met een V-riem.

In 1931 waren er geen technische veranderingen in het programma van Dollar. In plaats daarvan waren er vele luxe zaken bijgekomen bij de diverse modellen. Ruitvormige uitlaatdempers vervingen de ronde en op verzoek leverde Dollar alle modellen met een verchroomde tank. Met het model R4 werd het pas echt luxueus: een 350 cc met chromen strips die de spatborden sierden, spatbordverbreeders, volledig verchroomde uitlaatdempers en gepolijste aluminium motorblokdelen. Ook een kilometer teller/snelheidsmeter was standaard.

Al in april 1931 verscheen een nieuwe Dollar-folder met verschillende modelveranderingen. De uitlaatbochten, vroeger in één bocht gebogen, werden nu met twee korte bochten gebogen en oogden daardoor hoekiger. Buiten dat was er alleen nog de ontstekings/lichtmachine met een ampèremeter in het koplamphuis leverbaar. In plaats van een achterlicht werd een van binnenuit verlichte nummerplaat-behuizing met een rood signaalvlak op het achterspatbord gemonteerd. De bagagedrager met de zijdelingse gereedschapstasjes lieten zich nu makkelijker demonteren zodat hiervoor niet meer het halve spatbord afgenomen behoefde te worden.

Met een nieuw kassucces zorgde Dollar in de herfst van 1931 opnieuw voor opschudding op de Parijse Salon. Het model V4 bezat een 750 cc viercilinder motorblok van Chaise. Met twee cilinder-rijen die onder een hoek van 14° in V stonden en beide een bovenliggende nokkenas hadden. Voor de warmteafvoer was vooraan de motor een koellucht-blower gemonteerd. Het staalprofielframe moest slechts geringe aanpassingen ondergaan en de in lengte geplaatste motor zorgde voor een (logische) cardan-aandrijving naar het achterwiel. Noch de V4-Dollar, noch de later gepresenteerde 4-cilinder in lijn gingen in productie. Dollar bleef tot eind 1935 bij de vertrouwde éencilinder-modellen.

De teruglopende verkoopcijfers zorgden voor een verminderde interesse bij het moederbedrijf Omnium. Beslissende vernieuwingen zoals bijvoorbeeld voetschakeling of een vier versnellingsbak bleven uit, net als de nieuwe betaalbare opstapmodellen.

In de hierop volgende jaren werden alleen nog rest-voorraden verkocht. Het Parijse metaalwaren-bedrijf had andere richtingen ingeslagen en het merk Dollar raakte na de oorlog in vergetelheid.

Dhr Maurice Chapleur te Lunéville

"Voor Dollar en Peugeot motoren van 1929 tot 1940 ken ik geen pardon. Die machines komen niet in het museum, daar heb ik mij vroeger als monteur genoeg over moeten ergeren. De motorbehuizingen scheurden regelmatig.

(Alleen oude Peugeots staan in het museum)

Het blijft altijd weer spannend

Je kent het wel, je bent veel met oude motoren bezig en je neemt het niet zo nauw.

Het horen lopen en er mee rijden is wel het einde.

Op een dag ruil je een motor die wel gerestaureerd is, maar niet "af".

Je rijdt eerst 100 meter, dan 500 meter, maar zonder kenteken, geen verzekering, geen helm, enz.

Maar dan komt er iemand langs, met meer verstand, en die zegt: "Je kunt hem beter eerst laten keuren voor een kenteken". De man in kwestie (bedankt Henk) is behulpzaam en maakt direkt voor jou een afspraak.

Je krijgt vervolgens een bevestiging en je denkt: "Het is pas over vier weken".

Maar het tijdstip nadert snel. De dag ervoor kijk je alles nog na. Werkt alles nog wel? Startie goed? Geen lekkages? Kloppen de nummers van frame en motor?

De nacht ervoor slaap je slecht. Je denkt: "Niks vergeten?" en "Is de betreffende ambtenaar goed gemutst?"

Op dé dag zet je je rijwiel al vroeg op de kar en kijkt alles nog een keer na. Niks vergeten?

Hét moment nadert snel ('s middags half twee) en je zorgt dat je vroeg bent.

Om een uur ben je aanwezig en een dame aan de balie controleert de papieren en int de leges à f 83,=. Om ongeveer half twee komt de keurmeester naar je toe, bekijkt het object en controleert of alles spelingvrij is. Bovendien controleert hij het framenummer.

Na een gezellig praatje vraagt hij het motorrijwiel in kwestie buiten te starten. Bij de tweede trap looptie en in een mum van tijd komt iedereen op de herrie aangesnel en staat geamuseerd toe te kijken.

Bij geen gebreken bedank je de keurmeester en ga je blij op weg naar huis.

Tijdens deze rit denk je: **"WAS DIT NU ALLES?"**

Frans Bakker.



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 zijn zo verrekte duur!

Wij zijn erbij. Je hoort er nog van.

16 april 1994

1^e toerit voor franse motoren.

Notter (gemeente Wierden)

Voor inschrijving: zie elders in dit boekje.

16 april 1994

Beurs Barneveld.

Ditmaal geen bijeenkomst van de FMC. Een behoorlijk behoorlijk aantal motoren en kijkers zullen daarentegen aanwezig zijn in Notter.

14 mei 1994

Franse motoren op het stoomfestival?

De Franse Motoren Club is uitgenodigd voor het vierdaagse stoomfestival op Hemelvaart en de dagen daarna. Richard Holman, een van onze clubleden, zou het leuk vinden als enkele van onze Franse motoren met berijder daar hun opwachting zouden maken. Als je dit iets lijkt, bel dan met Richard Holman (036-5312555) of met Paul Jonkman (055-220327).

Voorvork perikelen

Peter Wattenburg

Dat het rijden op een vooroorlogse motorfiets niet altijd zonder gevaar is, bleek één van onze Terrotoezitters het afgelopen ritseizoen nog weer eens. Je zou denken dat, bij snelheden van rond de 36 km per uur, mechanische gebreken weinig letsel teweeg zouden brengen. Doch wanneer je opeens na het aantrekken van je voorrem, je voorvork onder je motor ziet verdwijnen, denk je daar toch even iets anders over. Gelukkig liep de zaak met een sisser af, maar het had ook heel anders af kunnen lopen.

De oorzaak van dit ongeluk had twee redenen: een vastslaande voorrem en een bij nader inzien niet zo'n hele sterke voorvork.

Om nu bij het eerste te beginnen, de voorrem. We weten natuurlijk allemaal dat de remmen van onze motorfiets in topconditie moeten zijn. Maar ja, de praktijk is vaak anders. We redeneren vaak zo in de trant van: "Ach we rijden niet zo hard, dus zo'n vaart zal het wel niet lopen". Toch verdient vooral onze voorrem onze bijzondere aandacht. Verschillende zaken zijn hierbij belangrijk, zoals:

- a. sluit de voering mooi aan bij de trommel
- b. zit de ankerplaat goed vast op de as (deze wil nog wel eens wat schommelen)
- c. zijn de veren van de remschoenen nog in goede conditie
- d. is de remtrommel goed rond.

Vooraf het laatste punt is van het grootste belang om te voorkomen dat een voorrem vastslaat.

Tegenwoordig leren we bij een motorrijles dat de voorrem de belangrijkste rem is en de achterrem slechts gebruikt wordt om bij te remmen. Doch vroeger was dit heel anders. De achterrem werd het meest gebruikt, men wist immers van de gevaren!

Wanneer we er zeker van zijn dat onze remmen in topconditie zijn, komt meteen de vraag om de hoek, hoe het staat met onze voorvork. Deze krijgt namelijk bij een goed werkende voorrem heel wat krachten te verwerken. Ook hier zijn een aantal punten welke extra aandacht vragen. De Webbvork zoals we die op vrijwel al onze oldtimers hebben zitten, is een goed werkende vork mits we op de onderstaande punten letten:

- a. de twee schommels dienen spelingvrij te kunnen "schommelen"
- b. de wanddikte van de vork moet nog voldoende zijn.

Speling op de draaipunten van de vork is erg gevaarlijk. Iedere keer dat de voorrem bediend wordt, slaat de vork als het ware iets naar achteren, waardoor het vastlopen van de rem iets vergroot wordt. Deze speling dient zo goed mogelijk verholpen te worden.

Om de wanddikte van de voorvork vast te stellen is vaak een probleem. Bij de restauratie van de motorfiets wordt vaak de vork gestraald. Dit is ook het moment waarop grondig naar de vork moet worden gekeken. Vooral die plaatsen waar wanddikteverschillen zijn, zoals op de plaatsen waar verbindingstukken zitten, moeten goed bekeken worden. Dit zijn de plaatsen waar vaak haarscheurtjes optreden, evenals op de plaatsen waar laswerk werd verricht. Wanneer we de zaak niet helemaal vertrouwen, kan er een röntgenonderzoek plaats vinden. Deze apparatuur is vaak te vinden op universiteiten en H.T.s.-en. Ook zijn er vele bedrijven die deze apparatuur in huis hebben. Het beste is dan natuurlijk om via een kennis het onderzoek te laten verrichten. (We moeten dan niet veel haast hebben maar de kosten zijn dan vaak nihil)

Op zich lijkt het misschien wat overdreven om zoveel aandacht aan onze voorvork te besteden, maar wanneer je éénmaal een buiteling hebt gemaakt, denk je daar anders over.

De vergeten reis ...

Het vertrek is vrolijk. De twee vrienden hebben hun doel bereikt. Zij denken met ironie aan al die dommeriken die altijd een oordeel hebben en aan hen, die azijnpissers, die vooraf het mislukken van hun project hebben voorspeld.

Liefkozing van Phébus en de uitwerking van Joule

op 15 april, met het vertrek van In-Ekker had Stéphane Desombre het gekke idee om bruin te willen worden en hij maakte zijn bovenlijf bloot. Erg onvoorzichtig: De snelheid van de motor zorgt voor een draaglijke temperatuur, maar de straling van de zon is niet hetzelfde als in Frankrijk. Dezelfde avond is hij ernstig verbrand, huilend van de pijn! Hij heeft de rug en de borst bedekt met vochtige doeken, dit alles begeleid met een hevige koorts. De volgende morgen is het bovenlijf van Desombre niet meer dan een immense open wond. Rijden is voor hem een foltering. Toch zijn ze flink opgeschoten. Aan de ingang van de vallei van Arak rijdt hij lek. Repareren gaat te ver met zijn krachten. Soubrier verricht in zijn plaats de reparatie want zijn kompaan

is niet in staat om hem ook maar de minste hulp te geven. Hij moet zelfs zijn motor weer starten. Hij heeft een ondraaglijke lichaamswarmte. Door zijn koorts drinkt hij veel meer dan normaal en ze krijgen last van een gebrek aan water. Nog enkele kilometers verder rijdt hij weer lek! De lekkage is veroorzaakt door doornen van planten. Om de reparatie doeltreffend te doen, moet hij absoluut water hebben om zijn binnenband in te dompelen, het enige middel om

de piepkleine gaatjes te vinden die door de doornen veroorzaakt zijn. Welnu, ze hebben geen bak. Soubrier vouwt een uitholling in het zadel want de bekleding van het zadel van Desombre is waterdicht. Vervolgens vult hij de holte met water en hij doopt daar de binnenband in. Toen de operatie eenmaal ten einde was werd het water terug gewonnen en terug gedaan in de veldfles, want het is nu niet ter discussie om ook maar een druppel van het kostbare vocht te verspillen. Beste lezer: ik laat aan u de zorg om u voor te stellen hoe de kleur en de smaak van het water zijn. Want de hygiëne.... u zegt hygiëne?

Ver weg, in de vallei van de Arak, rijdt Desombre weer lek. Dit gaat te ver. Hij is uitgeput, hij trilt, hij heeft koorts. Hij vraagt aan Soubrier om hem te verlaten en hem aan zijn lot over te laten want zijn moraal is gezakt tot het nulpunt. "Vertrek naar Arak en laat mij in mijn tent. Ik stop er hier mee. Ik kan niet meer, de verbrandingen beletten mij om nog maar de minste beweging te maken. Ik ben niet flink genoeg om verder te gaan..." Maar Soubrier is waarlijk een grootmeester in het terugbrengen van de moraal. Het is niet zijn stijl om een metgezel in de woestijn achter te laten. Hij sterkt hem en brengt hem zijn moreel weer terug en repareert zijn band.

Veel later geeft hij echter toe dat hij evenzeer pijn heeft van vermoeidheid. Zijn rug doet hem ook pijn. Hij heeft overal spierpijn en de omgeving is vijandig. De zon gloeiend heet, dat gecombineerd met de onvermijdelijke kiezelstenen die de warmte erg goed opsparen. In de valleien is het water ook gloeiend heet. Tenslotte zijn ze klaar om te gaan. De weg wordt steeds slechter, en om verder te komen moet hij steeds dikke stenen losmaken zodat enige vordering wordt verhinderd. Zij vorderen meter voor meter. Tenslotte arriveren ze in Bordj d'Arak waar hun eerste daad het drinken is van ieder een liter water! Ze ontbijten met hun voorraad want de prijzen van de hoteliers zijn schandig en niet op te brengen. De laatste was zichtbaar gelukkig om te profiteren van de kans om de passerende klanten te "lastig te vallen". Bovendien werd een vat met vijf liter benzine hen verkocht voor 42 Francs, en dat was duur voor die tijd.

Ondanks alles maakte deze halte het Desombre mogelijk om een beetje te herstellen. Ze beginnen de volgende dag weer aan de route. Een zône met "wasbord" zal een incident veroorzaken dat er voor zorgt dat de reis van Soubrier nauwelijks kan worden voortgezet. Een vat met benzine dat vast zit op de bagagedrager maakt zich los en botst keihard in de lendenen en dat veroorzaakt een diepe en zeer pijnlijke snee. Enkele kilometers na het incident weer een nieuwe lekke band. Soubrier voelt zich uitgeput en zijn moreel begint de moed te verliezen. Dan is het weer de beurt van Desombre om in actie te komen en het moreel van zijn compagnon weer op te beuren. En dat gaat heel goed: wonder van de vriendschap! Nu a.u.b., mevrouw Het Ongeluk, laten we voorzichtig zijn. Op het moment van vertrek wil de Terrot van Soubrier niet

starten. Zij begon steeds te lopen met de eerste trap op de kickstarter waarop ze zich afvroegen of het monteren van een startmotor in de toekomst niet erg overbodig zou zijn. Iedere keer zwijgt de goede ouwe RL als een karper. Wat is er aan de hand? Soubrier is vergeten het contact uit te zetten tijdens de laatste lekke band en het controle-lampje brandt niet meer. De twee kameraden zijn geen monteurs en zijn nog minder electriciëns. Voor de eerste keer worden ze opgehouden door een definitieve pech die bovendien niet te wijten is aan de motor maar aan onachtzaamheid. De avond valt. Ze besluiten om te eten en om te slapen. Eerst maar eens een nachtje over slapen. De volgende morgen is de geest weer helder en Desombre herinnert zich dat hij het "wonder-boek" bij zicht heeft dat, naar hij hoopt, hen uit de problemen zal halen. Dit buitengewone boek, waarop hun geringe hoop op was gebaseerd, is het *Vademecum du Motocycliste*", uitgegeven door "moto Revue". Alsjeblieft, hier kun je het lezen: "Als men de sleutel van het contact in het kontaktslot laat zitten, dan blijven de platinakleurige schroeven contact maken. Dit kan defekten veroorzaken aan de bobine, de stroom gaat van de accu en steekt over om terug te keren bij de accu via de massa: daar de spoel een weerstand heeft, ontlaadt de accu zich in de bobine en veroorzaakt daar hitte". De vele draden zijn doorgebrand. Ze hebben ondanks alles begrepen dat dit de oorzaak was van de problemen en als ze konden, zouden ze een kaars opsteken opgedragen aan: "St H.P. Bore-stroke", de acteur van het *Vademecum*". Altijd hebben ze hem kunnen repareren, midden in de natuur. Desombre besluit om de zijspan van Soubrier te slepen tot aan de Bordj de Tadjimat, een afstand van slechts 15 kilometer. Zo afgesproken. Ze krijgen weer een lekke band. De eerste daad van de inheemse bevolking in Bordj de Tadjimat is het aanbieden van eten en drinken. Zekere lieden willen deze mensen nog wel eens "wilden" noemen. Zie daar het grote verschil met de bordj d'Arak en de beschaving.

Ampères ondanks alles

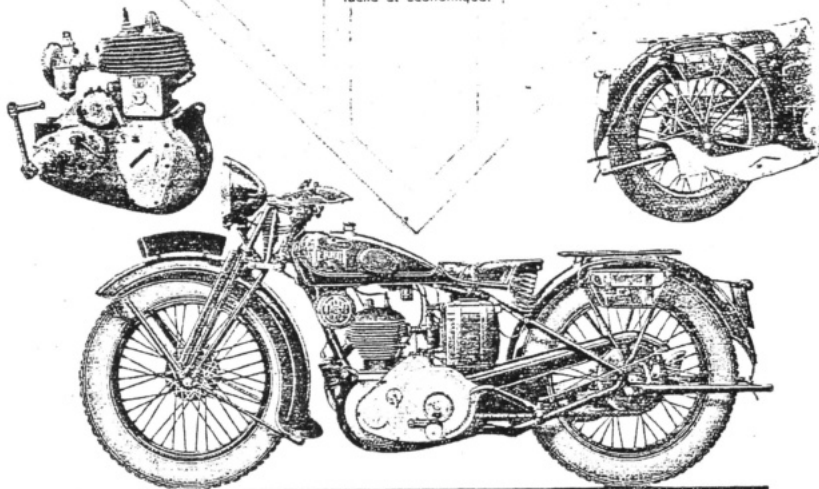
Nadat ze zijn uitgerust beginnen ze te repareren. Ze snappen de oorzaak van de pech maar ze zijn niet erg opgeschoten. Het circuit is doorgebrand, onmogelijk om het weer te herstellen. Desombre neemt een energieke beslissing: omdat de bedrading niet repareerbaar is trekt hij alles eraf en helpt zich verder met het schema dat zich bevindt in de gebruiksaanwijzing van de Terrot. Hij kan het op dezelfde manier herstellen, dus kabel voor kabel namaken. Maar zij hebben niet de elektriciteitsdraad en vinden het ook niet. Wat doet het er toe! Ze repareren het met ijzerdraad. Om de ijzerdraad te isoleren nemen ze hechtpleister, van het merk Primaplast om precies te zijn. En de brave Terrot wordt gerepareerd. Goed begrijpen, de claxon en de koplamp zijn niet aangesloten want na dit alles is het voor het rijden niet belangrijk.

"Gewond? Gewond? ", vragen de inlanders.

"Ga nou gauw gewond!", antwoorden de twee vrienden, erg opgelucht omdat het gelukt is.

L 500^{cm³} 5 ch. **TERROT** Monobloc type R/L **Tourisme**

Puissante, robuste et souple, d'une conduite particulièrement agréable, la 500 cc. TERROT, à soupapes latérales, dotée de l'allumage par dynamo batterie est la machine idéale pour le grand tourisme et le side-car. La formule du Monobloc, ses soupapes enfermées et graissées, sa chaîne bien protégée, en font une machine d'un entretien facile et économique.



SPÉCIFICATIONS : MOTEUR 4 temps avec boîte de vitesses combinée. — ALÉSAGE 84 mm. — COURSE 90 mm. — SOUPAPES latérales enfermées. — GRAISSAGE par pompe Pélérin à carter sec. — ALLUMAGE par batterie et dynamo. — SILENCIEUX aluminium. — BOÎTE 3 vitesses, rapports 5,04 — 8,00 — 12,72 à 1. — FREINS AV de 170 mm, AR de 200 mm. — FOURCHE à ressort central avec AMORTISSEURS et FREIN de direction. FORTE-BAGAGES amovible avec sacoches contenant un outillage complet. — GARDE-ROUE de 160 mm, avec poignée auxiliaire. — PNEUS ballon 27x4. — RÉSERVOIR noir et couleurs. — GENOUILLÈRES caoutchouc. GUIDON TT ou foreador réglable. — REPOSE-PIEDS caoutchouc réglables. — ÉCLAIRAGE électrique luxe, AVERTISSEUR haute fréquence. — VITESSE EN PALIER 120 km/h, environ. **5.975 f.**

Eclairage et avertisseur compris

ETABLISSEMENTS TERROT, S.A. au capital de 10.500.000 f. — 2, Rue André Colomban, DIJON

Pour les suppléments, accessoires, décors spéciaux, se reporter à notre catalogue général envoyé gratuitement sur demande.

Mentionnez toujours « **MOTO REVUE** » en écrivant aux annonceurs

In Salah is niet verder dan 150 kilometer. Op weg nou! De afstand zal met een goede gang worden afgelegd ondanks een uitlaatpijp die is los getrild en zal vallen. "Het is overeenkomstig de waarheid dat ze dit een uitlaatpijp noemen", schertste Desombre.

De avonturiers van de verloren moer

Op 6 april, om 13.00 uur arriveren ze in In Salah en besluiten om een dag uit te rusten en die avond een inlands feest bij te wonen. Op 7 april (???) vertrek naar Ghardaïa. Dit is nu heus de terugreis. Ze wagen zich in de woestijn. Ze hijgen van de hitte en ze bibberen van de kou, ze hebben zowel honger als dorst maar ze hebben fantastische souvenirs! Wat een prachtig avontuur! Ze zijn geslaagd waar anderen zijn gestrand. Ze hebben kennis gemaakt met de metafysische schoonheid van de woestijn. De terugreis heeft voor hen geen enkele verrassing meer, te minste, dat geloven ze. Vanaf het eerste ogenblik moet men op de route weer kadavers van kamelen passeren, en dat is niet erg aangenaam.

Op de achtste april voelt Desombre een trilling in zijn zijspan. Hij heeft een borgmoer van het wiel van de zijspan verloren: Zonder twijfel vergeten vast te draaien na de reparatie van een lekke band. Desombre is toch vergeten om rustig te rijden en de resterende wielmoeren vast te draaien voor de laatste twee kilometers. Hij moet absoluut Ghardaïa bereiken om dan de zaak te repareren met een andere moer.

Om de tijd te compenseren die is verloren gegaan, besluiten ze om 's nachts te rijden.

Eindelijk is daar El Goléa. De etappe is geslaagd doordat een monteur een andere moer op het wiel maakt. In het hotel verstijft de lach van de eigenaar nadat ze hem vertelden dat ze rijden voor de sport en dat ze geen vertegenwoordigers zijn van een groot merk of van een groot reisgezelschap. Tenslotte vertrekken ze. Een honderdtal kilometers na El Goléa begint het opnieuw: de moer is weer verloren. Opnieuw staan ze stil. Na gemeenschappelijk overleg besluit Soubrier de moer te gaan zoeken.

Een moer terugvinden midden in de woestijn!

Dat lijkt waanzin. Het is toch de enige keus die te maken valt. Soubrier gaat weer terug maar rijdt langzaam, de blik doorzoekt de weg waar de zon verblindend schijnt. En de uren gaan voorbij. Nog altijd niets. Is hij er langs gereden zonder het te zien? Is de moer misschien niet onzichtbaar voor het oog door de hobbeltjes? Het wordt nacht. Soubrier droomt ervan om er verder maar vanaf te zien. Plotseling een knal: de achterband van Soubrier is ontploft. Hij is ook al niet meer zo nieuw. Binnenin een andere buitenband zat nog een kapotte binnenband die hij nog had meegenomen. Hiervan sneed hij een grote vulkaniseerpleister en repareert zijn band. De reparatie houdt 't. Hij moet weer verder. Desombre had geschat dat, op het moment van z'n oponthoud de moer 12

kilometer daarvoor was losgelopen. De kilometerteller is op nul gesteld bij het vertrek van Soubrier bij het begin van het zoeken naar de verloren moer en geeft nu 11,9 kilometer aan. Een inwendige stem zegt hem om verder te gaan. Hij vertrekt en rijdt stapvoets. Langzaam komen de cijfers voorbij op de wijzerplaat van de teller en, op twaalf kilometer precies, een heldere schittering op de weg. Gewonnen. Dat is de beroemde moer. Soubrier vindt zelfs de onderlegging terug. Dan volgt de triomftocht terug naar Desombre als hij ongerust begint te worden. De twee vrienden draaien de moer energiek aan en besluiten uit principe om niet de nacht door te brengen op de plaats van de pech. Hoe dan ook: ze stoppen enkele kilometers verder. Desombre heeft een lekke band aan z'n zijspan. Deze keer wordt de reparatie uitgesteld tot de volgende dag.

Op 11 april 's morgens probeert Desombre de band van zijn zijspan te repareren. Helaas is het veel erger dan hij had verwacht. Ten gevolge van de trillingen is een bevestigingsschroef van het spatbord losgetrild en de band geraakt. De oplossing is ingrijpend, bovendien moet hetzelfde gedaan worden aan het achterwiel van de motor: weghalen van het spatbord en de gescheurde banden repareren en laten we er dan maar het beste van hopen. Vooruit maar! En nu naar Parijs. Over Ghardaïa.

De groene wolk

Ze rijden vrolijk richting thuis. Net zo belangrijk als de staat van de banden is de staat van de accu van Desombre, en die wordt vastgehouden met een touwtje. De motoren knorren en de weg passeert onder de wielen van de twee zijspannen. Plotseling is er een luid geratel. De hemel wordt zwart! Ze zijn helemaal bedekt. Het is beangstigend. Ze hebben de indruk dat ze terecht zijn gekomen in een horrorfilm. De groene zwerm is bronskleurig geworden en knarst enorm. Het is niet te stoppen. Ze moeten doorrijden. Welnu, het is een wolk sprinkhanen. Hij is enorm groot, misschien wel tien kilometer lang. Ze zijn in de gelegenheid dit ontzagwekkende wonder van de natuur van dichtbij te aanschouwen. Het is hevig schrikken. De geledpotigen vinden hen niet eetbaar en de wolk vervolgt zijn weg naar verdere plunderingen. Voordat ze Ghardaïa bereiken heeft Soubrier nog een lekke voorband. Eenmaal aangekomen benutten ze de tijd om een bezienswaardigheid te bezoeken en verkopen ze enkele voorwerpen, zoals de wapens en de vaten om zich uit de financiële problemen te redden. Ze ontmoeten enkele toeristen die schrokken toen ze hoorden dat ze contact hadden gehad met de Touaregs. Vermoedelijk droegen de schilden en lansen er toe bijdroegen dat ze erg oorlogszuchtig leken.

Bij het vertrek uit Ghardaïa breekt de accu van Desombre. Alle vloeistof loopt eruit maar verhindert niet dat de Terrot blijft functioneren. In Lagouat kijken ze aandachtig en geamuseerd naar de souvenirs van de "plaatselijke ambachtslui" met als herkomst de buurt van ... Marseille, evenals de plaatselijke tapijten met

Arabische tekens op de achterzijde. Dit is het begin van de "Grote Bazar". Na Lagouat vertrekken ze naar Algiers waar ze de weg samen afleggen met een trein, tot grote vreugde van de passagiers. Toen de trein op het perron was gestopt om de wachtenden mee te nemen werd met een grote fluit de wedstrijd weer opgenomen door de machinist en de monteur. Het leven is mooi! Op 16 april arriveren ze in Algiers. Nu nadert het avontuur zijn einde. Ze nemen de boot voor de terugreis naar Frankrijk. Bij de aankomst op de bodem van hun vaderland regent het en de mistral blaast met stormkracht. Ze gaan direkt door. Op weg naar Parijs. Om het einde van de reis te onderstrepen gaat mevrouw Het Ongeluk hun gedag zeggen. Middenin de nacht, een stukje voor Auxerre, is een spoorwegovergang dicht zonder de vanzelfsprekende verlichting. Soubrier rijdt er bovenop. Het ongeluk had heel erg kunnen zijn. Gelukkig is er geen trein. Soubrier verliest een stuk van een tand en verstuikt een pols. Om 9 uur in de morgen passeren de Port d'Italie. De rit Parijs-Hoggar-Parijs zit erop.

Leve Terrot, leve Bernardet.

De voortekenen van hun terugkeer en hun succes hadden een behoorlijke weerklank, de pers besteedde er veel aandacht aan, zoals bijvoorbeeld *Le Matin*, *L'Intransigeant*, *Vu*, *Le Parisien*, *L'Excelsior*, *L'Auto*, *L'Illustration*, enz., en meer bekend de *Moto Revue* en het magazine van Terrot. Deze werden gevolgd door bijeenkomsten en filmprojecties en de publikatie van een boek "*De Paris au Hoggar*", vandaag de dag onvindbaar. De motoren werden teruggekocht door Terrot en uitgepluisd in zijn laboratorium. Deze rit is een compleet succes geworden voor Terrot. Inderdaad hebben de motoren het perfekt volgehouden. De enige averij is te wijten aan onervarenheid van de rijders, zoals de olie lekkage van het carter door een brok steen, een ongeluk veroorzaakt door te hard rijden of door de onachtzaamheid met als oorzaak de vermoeidheid net als de kortsluiting of het slecht vastgedraaide zijspanwiel. Het mechanische gedeelte heeft steeds de schokken doorstaan. Geen enkele pech aan de motor of de transmissie. Het frame, de vork, de wielen, enz, alles is er tegen bestand geweest. Leve Terrot! En dat geldt hetzelfde voor de zijspannen. Leve Bernardet!

De twee vrienden lieten het hier niet bij zitten. Soubrier doorkruiste de hele wereld op alle manieren, zelfs te voet! Hij zou veel meer boeken schrijven waaronder "*A Aventure autour du Monde*" en hij zou voorzitter worden van de vereniging van ontdekkingsreizigers. In de jaren vijftig heeft hij goede relaties onderhouden met de gebroeders Bernardet. Hij zou meedoen met de Tour van de Landen van de Middellandse Zee, op een van hun scooters, een reis waarover ik een andere keer zal spreken. ..

Stéphane Desombre zou vele reizen maken in Afrika en in de Sahara. Hij zou erg interessante boeken uitbrengen: "*La Guémira*", "*L'Eléphant du Ténéré*", En

Dankbetuiging

Ik zou graag mevrouw Desombre en mevrouw Soubrier willen danken voor het vertrouwen waar zij blijk van gaven door aan mij hun gedetailleerde archieven uit te lenen. Mijn dank gaat in gelijke mate uit naar meneer Bernardet voor de aanvullingen en zijn souvenirs en aan mejuffrouw de Confevron voor haar hulp. Tweeënveertig jaar later, in 1975, hebben twee andere Franse motorrijders de rit Parijs-Tamanrasset voltooid, maar dan met 50 cm³. Het betreft hier Jean Pierre EDART en Philippe MICHEL. Ik draag aan hen dit verhaal op.

Pirogue sur le Niger", en zo ook nog twee theaterstukken, "Djanet" en "Baroud". Hij zou alleen per voet een oversteek door de Sahara maken, waar hij fantastische mineralogische en archeologische ontdekkingen zou doen, zoals een gefossiliseerde olifant in de woestijn en een visrijk meer. Vele vitrines zijn aan hem gewijd in het Volkenkundig museum en in het Historisch Natuurmuseum.

De twee vrienden zij al enkele jaren geleden overleden en vormen een deel van de sage van de motor. Hebben ze op hun eenzame reizen de mysterieuze Antinéa ontmoet? Dat is hun geheim.

Patrick Negro

Vert: P.Jonkman

Uit: Chronicle Moto

Motormerken, typen, telefoonnummers.

De gegevens zijn overgenomen van de inschrijfformulieren of uit de gegevens die met de telefonische aanmelding zijn meegekomen!

Wil je a.u.b. direkt bellen als de gegevens niet meer kloppen (bijv. door verkoop) of niet volledig zijn. Als u meerdere motoren bezit, ook kleine of inkomplete typen, laat het dan weten.

Wilt u de lijst niet laten zwerven, hem niet kopieëren en vertrouwelijk behandelen!

Terrot 500 cc zk met zijspan 09-49284560177

Terrot RGST 500 cc kk 1951-55 01727-10454

Terrot HST 350 cc zk 1931 08850-12681

Terrot F 250 cc zk 04162-1778

Terrot LSO 175 cc zk 01620-27176

Terrot HST 1926 350 cc zk 02522-12074

Terrot HST 350 cc zk 350 cc zk 01882-1694

Koehler Escoffier 01882-1694

Peugeot P 107 1928

Terrot HLG 1931 350 cc zk 03418-61352

Gnôme & Rhône CM1 1934 350 cc kk 055-670063

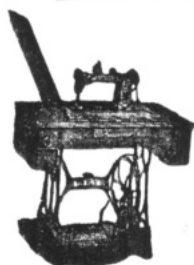
Rhony X 04905-1360

Terrot 250 cc 055-419797

Koehler Escoffier 055-419797
 Terrot 350 cc zk 04117-2570
 Terrot HOS 350 cc zk 1929 03458-1879
 Terrot HML 350 cc zk 1934
 Peugeot P102 1923 05470-73504
 Terrot HSSE 350 cc kk 1930 05296-3620
 Favor Zurcher 350 cc kk 05296-3620
 Gillet Herstal 05296-3620
 Terrot HLG 350 cc zk 1933 02990-44485
 Magnat Debon 036-5312555
 Terrot 350 cc Jubileummodel 023-372778
 Magnat Debon PMU 250 cc 1930 04120-48547
 Terrot HSSR 500 cc kk 05490-62586
 Terrot HSC 350 cc zk 1926
 Terrot HLG 1931 350 cc zk 1931 055-220327
 Gnôme & Rhône CM1 350 cc kk 1934 055-220327
 Terrot PU 1930-1931 038-544340
 Terrot HOS 350 cc zk 01719-17883
 Terrot 01719-16961
 Terrot HST 350 cc zk 1932 01880-14390
 Terrot HST 350 cc zk 1929 08385-23056
 Terrot HD 1935 030-948986
 Terrot 350 cc zk 05750-16181
 Terrot JAP 350 cc kk 05750-16181
 Terrot 250 cc 071-767829
 Magnat Debon 1933 250 cc 02990-23317
 Ravat 02521-18446
 Terrot PU 01653-83721
 Terrot BMA 98 cc 2t 01651-3760
 Terrot HSC 1926 (buitenland) 303-667-7073
 Terrot L 175 cc 055-332976
 Terrot FLG 1927 met blok van HSS 03462-65537
 Terrot HST 350 cc zk 1930 04970-15173
 Terrot kk 1932 04970-15173
 Terrot OLG 250 cc 1931 05976-2738
 Terrot MAG 1919 2-cil. 05976-2738
 Terrot OTC 250 cc 1930 05480-19045
 Terrot HSST 350 cc kk 1932-1934 01623-20341
 Terrot 350 cc zk 1929 08385-28618
 Terrot 1909 09-49-21635565
 Magnat Debon 1923 09-49-21635565
 Monet Goyon L4 350 cc zk 1936 04116-76867



Magnat Debon BST 350 cc zk 1929 05291-56793
 Terrot HST 05116-3969
 Terrot OLC 1932 040-440491
 Terrot HST 350 cc zk 1929-1932 01825-2442
 Terrot PUO 250 cc zk 1933 08380-35747
 Terrot HSC 350 cc zk 1928 08380-35747
 Terrot L 175 cc 2t 1924 05222-1855
 Terrot HS 1928 08811-61271
 Terrot 70 cc? 01740-28832
 Terrot L 175 cc 2t 04162-2407
 Terrot OLG Sport 250 cc zk 1932 05908-33557
 Terrot MT1 100 cc 2t 1950 040-542312
 Terrot HL 350 cc zk 1932-1933 03242-4207
 Monet Goyon 08346-62624
 Magnat Debon 4t M4 SD 125 cc 1955 03451-10714
 Peugeot Type 5710 125 cc 2t 1957 03451-10714



MACHINES A COUDRE
“ H. VIGNERON ”

Maison fondée en 1855

38, rue Championnet, PARIS (18^e)
 (Anciennement 70, Boul. Sébastopol)

**LA LAMPE DE POCHE
INDISPENSABLE**



DYNAPOCHE
BREVETÉ S.G.D.G. GARANTIE

LAMPE
ELECTROMÉCANIQUE
SANS PILE NI ACCU
PERPETUELLE - AUCUN ENTRETIEN



Lampe fermée.

**EN VENTE
PARTOUT**

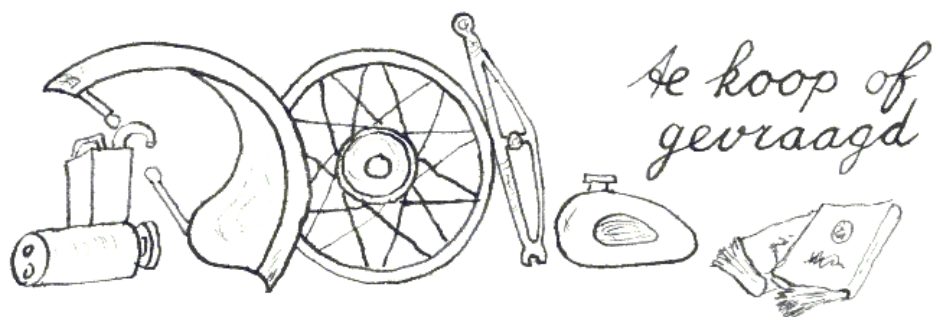
**NOTICE
GRATUITE**

L. ROSENGART 21, Champs-Élysées, PARIS (8^e)
 Tél. : Élysées 66-60

Nieuwe leden

Gerard Tousain en A.J. van Barneveld.

Een nieuwe ledenlijst komt in "Un Peu du Tout" No.12.



Te koop

Terrot HOS 350 cc. Helemaal compleet. Ziet er goed uit, loopt goed en start goed. f 4500,=. Frans de Kluiver, Dries 33, 2201 WK Noordwijk. Tel. na 18.00 uur: 01719-17883 en voor 18.00 uur: 01719-84115.

Te koop:

Oude bougiekabel ongebruikt en oud. Gevlochten stoffen mantel met een goed geïsoleerde binnenmantel. f 2,50 p/m. (Per cm te koop; de lengte opgeven)

Onderbreker, 6V, 18A, beschreven in de vorige nieuwsbrief. f 25,=

Vierkant zijdeksel Terrot, gegoten aluminium. Prachtig! 92 x 89 mm. f 20,00. Een sieraad op de vensterbank of op de motor.

0-vet voor onze versnellingsbakjes. Een blik met een inhoud van 1 kg is voldoende om twee keer de bak van nieuw vet te voorzien. f 10,00

Ongedoopte motorolie SAE-30 met asloze verbranding. Speciaal voor oude voertuigen. f 30,= per 5 liter.

Paul Jonkman 055-220327

Te leen:

Uitlaatbocht van een 350 cc zijklepper. Te gebruiken als voorbeeld om na te maken, of om andere redenen iemand tijdelijk uit de brand te helpen.

Paul Jonkman 055-220327

Te koop of te ruil

Aluminium gegoten kap voor over de primaire ketting met ingegoten ster op de plek van de krukas. Alleen geschikt voor types met een staande (en dus geen hangende) versnellingsbak. f 100,= of **ruilen** tegen iets anders voor Terrot.

Martien Beelen, St-Hubertseweg 15, 5443 ND Haps N-Br 08850-12681

Toerit voor franse motoren
Zaterdag 16 april 1994
Notter (gemeente Wierden)
Verzameltijd: 10.30 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 betaaling. (let op de gewijzigde verzameltijd! t.o.v. vorige nieuwsbrief)
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 bezemwagen en een zorgvuldig uitgezette toerit van 2 x 25 km. We rijden uitsluitend over kleine verharde weggetjes door landelijk gebied. Er is 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 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 , 10

De boekjes worden opgestuurd 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

Met knutselen aan fietsen en bromfietsen kwam langzaamaan de belangstelling voor oude motoren bij mij en mijn jongste zoon. Dat was in het voorjaar van 1990. Dat was ook de tijd dat er een Barneveldse beurs gehouden werd, in april dacht ik. We gingen voor het eerst naar Barneveld en hebben er uren rond gelopen, overal gepraat en veel bewonderd. Dat er nog zoveel van die oude motoren waren, hadden wij niet gedacht.

Bij Ben Polman, jawel uit Elst, bleven we zeker een uur hangen. Hij had naast zijn stand een door en door verroeste Terrot HST uit 1929 staan, oh zo mooi. Mijn zoon was er niet van weg te slaan, dus most ik ook steeds weer komen kijken. De machine was nagenoeg compleet. Na achterop de aanhanger over de snelweg van Tiel, lange files naast ons van kijkende automobilisten, een opmerking van mijn moeder: "moet die roestklomp ooit nog eens rijden?" belandde de Terrot in mijn kleine werkplaats achter het huis.

In de maanden daarna werd de motor stukje bij beetje gesloopt. We aten toen als broodbeleg jam van de Aldi omdat de potjes daarvan een brede schroefkop hebben. Daar kunnen dan kleine onderdelen en schroeven in bewaard worden. Een kaartje met de inhoud erop geschreven werd er dan opgeplakt. Alles verhuisde nu in onderdelen naar de zolder van het werkplaatsje.

Als ik de motor nu zou gaan opbouwen, was er geen plaats meer om onze fietsen te stallen, die stonden altijd in de werkplaats. Er moest dus eerst een nieuwe schuur gebouwd worden om die onderdak te geven. Dat was eind 1990 klaar.

Ondertussen bedacht ik, dat een gerestaureerde motorfiets bij de douane heel wat meer waard zou zijn dan een stapel schroot. Ik had geen papieren en geen rekening van de Terrot. Als schroot kon je het ding vrij invoeren. Er werd een auto gehuurd, al het schroot ging achterin en met mijn oudste zoon, die graag rijdt, ging ik naar Venlo. Er was ons verteld dat de douane in Venlo wat toeschietelijker was dan de douane in de rest van het land. We zaten eerst aan de verkeerde kant van de grens, maar een beambte liet ons door Duitsland draaien en de procedure kon nu beginnen.

Een loketbeambte aan de grens: "Dat is schroot, neem maar mee." Ik zei: "Maar ik wil dat zaakje graag op mijn naam hebben, want dit moet een motor-

fiets worden. Als hij klaar ingevoerd wordt, dan wordt hij mij te duur door de hoge invoerrechten." De man stuurde mij door naar een andere beambte, die al wat belangrijker leek, hij keek in ieder geval veel strenger.

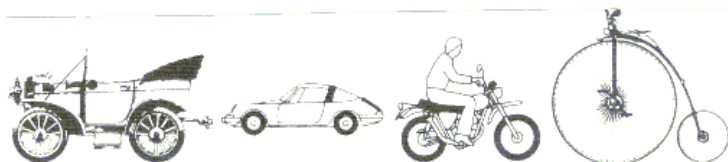
Hetzelfde verhaal volgde. Ik werd weer doorgestuurd. Dit ging zo tot vier keer toe. Mijn zoon zag me, vanuit de auto, steeds naar een andere barak rennen. Dat ging zo zeven kwartier door. Als laatste kwam ik bij een wat rijzige, belangrijk uitziende man, waarschijnlijk de grote baas. Die glimlachte en wilde de schroothoop wel eens zien.

Nou, uitpakken geblazen en daar zaten we: midden op een grote parkeerplaats, gezeten met zijn drieën op een vangrail en de schroothoop op de grond voor ons. De man stak zijn bewondering over dit oude spul niet onder stoelen of banken. Hij deelde ons enthousiasme en gaf zijn fiat. Dat werd f 35,= voor het invullen van de papieren en f 72,= invoerrechten. Dit alles speelde zich af op 5 augustus 1991. De motor had nu zijn papieren en de echte restauratie kon beginnen.

Bij de sloop bleek dat de motor weliswaar compleet was, maar tot in detail totaal gaar. Zowel het mechaniek als de fiets was totaal opgebruikt en echt helemaal kapot. Dan is het pas een hobby om er iets van te maken! Maar dat zou dan wel erg lang gaan duren.

Het motorblokje was een opgevoerde versie. Wel uniek dus, maar in zodanige staat dat restauratie door mij niet meer mogelijk was.

Uitbesteden zou te duur worden bijvoorbeeld: de cilinder was door-



Frans Bakker

Collector of classic cars and motor-cycles

Voorstraat 102 2964 AL Groot-Ammers

Telephone 01842-2564

geroest en er ontbraken veel koelribben. De krukas mocht die naam niet meer hebben, krom en uitgelopen. De aluminium delen van het carter en kettingkast waren gebroken. Naderhand hoorde ik, dat de machine de laatste dagen waarschijnlijk als crossmotor geslepen had in Duitsland. Er hing nog wel een metalen plaatje aan met de naam van de laatste Franse eigenaar. Misschien in de toekomst nog iets om uit te zoeken.

Dus Ben even gebeld. Wij hebben geen auto. Mijn jongste zoon heeft het blokje, per trein, naar Ben gebracht, waar ik na het werk, de grote vakantie was inmiddels voorbij, ook beland was. Ben had tussen zijn spullen enorm veel mooie en bruikbare dingen als je er oog voor hebt, een prachtig motorblokje staan, als nieuw leek het. Het blokje was alleen een paar jaar nieuwer, maar dat is aan de buitenkant niet te zien. Het geheel paste goed in het frame, we hebben het dan ook gekocht.

De kleppen waren nieuw, evenals de buisjes, de stoters. Het bigend had kleine speling, dat heb ik toch maar laten vervangen. Ook de zuiger ging nog wel mee, maar ik heb de zaak toch maar laten honen met een nieuwe zuiger erbij. Dan de hele machine gelijk maar als nieuw dacht ik. De klepstoters lopen op wieltjes, prachtig mooi! De cilinder heb ik aan de buitenkant, met matlak voor uitlaten, zwart gemoffeld. Bij Frans Bakker, op de beurs, heb ik een mooie bougieschroef gekocht. De andere, mooie afsluitdop kon ik bijvullen en polijsten. Erg mooi. Ben had ook nog een paar goede kettingwielletjes voor de aandrijving van de ontstekingspoel. Het blokje was nu af.

Nu was het tijd voor de fiets.

Ik heb eerst de op veel plaatsen doorgeroeste spatborden bekeken. Als je ze omhoog hield tegen het licht, leken ze net op een zeef, gatenkaas dus. Het voorspatbord heeft mooie flappen aan de zijkant. Die wilde ik zeker niet inruilen tegen een originele. Hij lijkt een beetje op een Harley-spatbord. Eerst probeerde ik met een platenlasser, 30 Ampère, de gaten te dichten met nieuwe stukjes blik. Hier en daar lukte dat, maar soms was het spatbord zo dun, dat de gaten alleen maar groter werden.

Ik heb een eend, deux-chevaux, gereden. We hebben er vijf achter elkaar gehad en ik hoef niemand meer iets te vertellen over de kwaliteit van het blik, geloof ik. Daar had ik dus ruime ervaring mee. Polyester!

De spatborden werden eerst met een roterende staalborstel (daarmee zijn er twee versleten) grondig ontroest. Alles in de buurt was bruin, ook het douchewater daarna. Een filter voor je gezicht was wel noodzaak. Ik wilde alles zoveel mogelijk zelf doen, dus niet laten zandstralen.

Er werd een zinklaag overheen gespoten en aan de binnenkant werden polyester matjes geplakt. Steenslagvast dus. Het hele spatbord werd nu met polyesterplamuur afgewerkt. Daarna schuren en nog eens schuren.

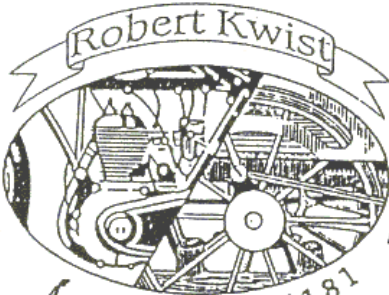
Marie-José, mijn vrouw, wilde graag de kleur uitzoeken. Het werd een mooi diep-rood van Fiat uit de vijftiger jaren. Bij een hobby-winkel kocht ik spuitbusjes met perslucht. Daar kun je een glazen potje met ongeveer 0,1 liter inhoud onder schroeven. Milieuvriendelijk.

De verf moet je dan 25% verdunnen met bijvoorbeeld wasbenzine. Met dit apparaatje kun je een zeer gerichte, fijne verfnevel spuiten. Er gaat zo niets verloren aan dure verf.

De spuitcabine bestond uit een openstaande trapleer, buiten, met een oud laken er omheen. De bovenkant was open en trok goed, zodat ik eigenlijk geen masker voor hoefde te doen. De buurvrouw klaagde wel over een vieze lucht in de slaapkamers. De eerste keer was niet mooi, maar de zaak werd weer geschuurd en toen ging het prima.

Het frame bestond uit drie delen, origineel uit twee delen/ Want, om als schroot door te kunnen gaan, moest bij de import de stang onder het zadel doorgezaagd worden. Een geluk, dat het op die plek was, want tegenwoordig wordt bij de douane het balhoofd doorgezaagd en dat is niet meer te maken. Bij ons in de buurt staat een konstruktiebedrijf, dat aan particulieren elke lengte en dikte buis levert die gewenst wordt. Ik heb een buis gekocht, die precies door de oude buis heen geschoven kon worden/ Boven- en onderaan heb ik die vastgelast, zodat er tussen de buiswanden nog wrijving mogelijk bleef in verband met uitzetten en inkrimpen. Dat deel van het frame is heel wat steviger, wel wat zwaarder, dan het oorspronkelijk was. De zadelpen moest nu wel vervangen worden door een dünnere.

Het zwaar roestige frame kreeg nu dezelfde behandeling als de spatborden:



Robert Kwist

Kolenstraat 25
Restauratie :
Stoommachines
Blikken speelgoed

7201 HR Zutphen
Reparatie:
Motorrijwielen
Motorrijwiel-accessoires

05750 - 16181

schuren-verzinken-aflakken. Het voordeel van die nieuw buis inzetten was, dat het frame in de workmate mooi gericht kon worden voordat ik de buis vastlaste.

De wielen werden net zo ontroest als de spatborden en het bleek, dat ze nog volkomen bruikbaar waren. De spaken waren niet allemaal goed meer, de wielen waren wel rond. Maar als je de wielen laat verspaken, dan krijg je die mooie messing nippels niet meer terug.

Op een Vehikel kon ik een bosje spaken kopen, origineel uit de dertiger jaren van Magnat Debon, met messing nippels en passend op mijn wielen. Ik heb

toen de slechte spaken vervangen. Bij het verzinken en het afspuiten zijn de nippels afgeplakt geweest, zodat die nu prachtig glanzend in de zwarte wielen zichtbaar zijn.

Alles, ook het frame en de spatborden, werd nog eens overgespoten met blanke autovernis, zoals die ook over metallic-lak gespoten wordt. De nippels zitten daar ook onder.

Robert Kwist heeft een nieuwe achteras gedraaid omdat de originele as bij de eerste keer aandraaien brak. Hij maakte er gelijk nieuwe konen bij. De doppen die de lagers afsluiten en op de naaf geschroefd zitten, bij mijn model motor, waren ook niet meer in al te beste staat. Het schroefdraad was afgesleten. Robert heeft nieuwe gedraaid en ze ook nog vernikkeld.

De voorvork met twee veren buitenop, zag er nog prima uit toen hij helemaal ontroest werd. Alleen de drie draaiassen waren met geen mogelijkheid meer los te tikken. Ze zaten stevig vastgeroest. Ik heb toen elke ochtend met een spuitbusje kruipolie in de openingen, waar de assen inlopen ingespoten. Na zes weken gaven de assen wat mee en na zeven weken kon ik ze uit de buis tikken. Eén was er kapot gegaan en die heb ik bij een jongen van de MTS opnieuw laten draaien. De vierde as, die in het stuur, was nog goed. De buizen waren niet ovaal, er werden nieuwe smeernippels opgezet, gespoten en hij kon voorlopig weer naar de zolder verhuizen.

De twee veren waren metaalmoe en braken bij het demonteren in stukken. Mijn jongste zoon heeft ze toen precies nagetekend en die tekeningen opgestuurd naar Willem Pol in Norg. Die stuurde mij nieuwe veren, volkomen origineel, op mijn 49^e verjaardag in 1991, met een felicitatiekaartje erbij.

Dit alles gebeurde in het voorjaar en de zomer van 1991.

Ondertussen had ik 's avonds niet stil gezeten. Alle kleine dingen, de carburateur, de dynamo, benzinekraan, de toeter, de ontstekingsspoel, de draaihendels aan het stuur, alles lag in de huiskamer op de boekenkast. Hoog en vooral droog dus. Daarmee ging ik aan het werk.

De carburateur is een Gurtner en in een nog zeer redelijke staat. De buitenkant was erg uitgeslagen en die heb ik met een roterende staalborstel afgeschrobd. Het resultaat is een mooie antieklook die ik gerepareerd heb met blanke autolak.

De dynamo hebben we eerst even uitprobeerd met een startmotor voor een miniatuur vliegtuig. Zo'n handvat met een elektromotor erin en een rubber dop, die je dan tegen de propeller drukt. Het magnetisme is zonder accu nog maar

heel gering, maar toch leverde de dynamo nog twee volt. Die oude spoel was dus nog goed. Nu maar afwachten wat hij doet als hij echt in gebruik komt. Ik heb nieuwe koolborstels gemaakt door koolborstels te kopen die er erg op leken, en heb die bijgevijsd tot het juiste model. De lagers hadden nog geen enkele speling. Dat oude materiaal was best goed. Het huis werd nu net zo behandeld als bij de carburateur. Ik moet nu bij het monteren wel een aarde maken.

De benzinekraan is een oude en originele, die nog op de motor zat. Zo'n drukknopje dat je aan de andere kant weer moet terugdrukken. Het krukje van binnen was natuurlijk goed versleten en dat heb ik opnieuw gesneden. Naderhand zag ik die kurkjes in alle maten op een beurs liggen.

De toeter was waarschijnlijk gesmoord in de modder. Na een grondige schoonmaakbeurt was die weer goed.

De ontstekingsspoel kreeg ook nieuwe koolborstels. De stalen ring, die voor het openen van de onderbrekerpuntjes moet zorgen, was door het zand, dat in het huis zat, bijna geheel glad gestreken. Nauwelijks verhoging, maar toch nog goed genoeg voor een enorme schok, die me een avond noopte tot rustig aandoen. De spoel werkte nog perfect! De bougie gaf een krachtige blauwe vonk en de spoel is echt origineel oud. Ook maar afwachten hoe die het in de praktijk gaat doen. De stalen ring zou ik opnieuw moeten laten maken. Maar op een Barneveldse beurs in het najaar van 1991, lag precies dezelfde spoel, maar wel doorgebrand. Ik kon de ring daar los kopen, zo goed als een nieuwe. Mijn jongste zoon nam de ring in beslag om hem als een Sinterklaascadeautje te geven. Hij bouwde hem in, in een nauwkeurig nagebouwd ontstekingshuis van karton. Zelfs de onderbrekerpuntjes gingen open en dicht als de "spoel" draaide.

Twee weken later verongelukte hij dodelijk, buiten zijn schuld.

Je kunt je voorstellen dat dat cadeautje een kostbaar kleinood is geworden.

De versnellingsbak deed het niet zo best meer en bleek na opening er toch wel mooi uit te zien met al die gladde wielletjes. Ooit waren dit tandwielen. Dus Ben maar weer gebeld. Hij had nog precies zo een bakje liggen, maar alleen de kickstarter zat er niet op en het grote druklager had wat speling. Van de oude bak was de kickstarter nog prima en het druklager kon je gemakkelijk opnieuw intikken. De glijlagers en tandwielen zagen er bijna niet gebruikt uit.

De koppeling zag er goed uit. Ik heb hem wat gepolijst met schuurpoeder en op een avond heb ik nieuwe kurkjes gesneden. Bij een zaak waar je kurkparket kunt kopen heb ik een ongelakte kurktegel gekocht. Die is wat harder dan

kurkjes van flessen. Alle kurkjes hadden nu dezelfde dikte en later bleek ook dat ze van precies de goede dikte waren zodat ik niet meer hoefde te slijpen.

In de winter van 91-92 stond de, gedeeltelijk al geassembleerde motor in de huiskamer. Een waar sieraad. Eerst paste niets meer op elkaar maar langzamerhand word je wat nauwkeuriger en dan werkt het heel wat beter.

Op de oude motor zaten originele Terrot treeplanken in plaats van voetsteps. Ik meen dat die standaard waren op de modellen van 1926. Ze zijn van aluminium en waren ooit in een paar stukken gebroken. Een van de vorige eigenaars heeft er stalen strips ondergeschroefd zodat ze nu stevig in elkaar zitten. Ik heb er rubber plaatjes op ge vulcaniseerd. Die had ik uitgeknipt uit een matje van een sloopauto. Ik heb er een rond gaatje ingeknipt zodat de naam Terrot zichtbaar bleef. Ze zaten niet helemaal pas op de motorfiets omdat de uitlaatbocht er tegenaan kwam. Die bocht is doorgeroest zodat ik nu een nieuwe laat buigen die een paar centimeter langer is.

Toen kwam mijn vijftigste verjaardag, die een verrassing opleverde. Marie-José had bij Robert twee mooie, volkomen origineel getrouwe gereedschapskoffertjes laten maken. De voorkant is van tuigleer en er staat een Terrot stempel in het leer gedrukt op.

In Schiedam vond Marie-José een antieke stuurspiegel. Bij Wim Faber vond ze, ook in Schiedam, een kunststoffen draaiknop voor op de stuurdemper. Robert heeft het ding pasgemaakt.

Oktober 1993

(Wordt vervolgd)



Begroting Franse Motoren Club 1994

Peter Wattenburg

DEBET

Porto nieuwsbrieven	435,00
Drukken nieuwsbrieven	500,00
Enveloppen t.b.v. nieuwsbrieven	33,50
Kantoorkosten diversen	100,00
Telefoonkosten	50,00
Nabestellingen	30,00
Diversen	11,50
Geschat resultaat 1994 (" = reserve")	160,00

Totaal uitgaven: 1320,00

Aantal leden (voorzichtig geschat)	62
Aantal nieuwsbrieven per jaar	5
Porto per nieuwsbrief	f 1,30
Drukkosten per nieuwsbrief	f 1,25
Enveloppe per nieuwsbrief	f 0,10

CREDIT

Contributie	1240,00
Nabestellingen	30,00
Saldo 1993 (schatting)	50,00

Totaal inkomsten 1320,00

Eventueel te organiseren evenementen dienen kostendekkend te worden gehouden.

18 december 1993

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 1994 f 20, =

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: FMC 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)

Gerrit Pyffers (Toerit 1994)

Kopij:

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

Sluitingsdatum kopij:

maandag 21 februari 1994

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