

Un Peu du Tout

Nieuwsbrief 13

Juli 1994

oplage: 100

CARITURE DE FREINS

sopre Louis Pélissier

BRÉMSIT

VENTE sur PARIS / Etablissement **PONTVIANNE-PARIS** / Gros & Expéditions
1 Rue des Acacias (17^e) / CONCESSIONNAIRE / 21 Rue S Ferdinand 17^e

Club voor Franse motoren

Buitenlandse musea * Rijksdienst voor het wegverkeer
Regeling van gelijkstroomdynamo's * Ledenlijst
Afstelmogelijkheden remmen * Boeken in het archief
Tips voor een Terrot 350 cc zijklepper * Merkenpuzzel

Inhoud

La Crécelle d'Apeldoorn	3
Spatbordentip	5
Buitenlandse musea	6
Regeling van gelijkstroomdynamo's	9
J.C.M. Weekend	13
Uitdeuken van benzinetanks	14
Tips voor een Terrot 350 cc zijklepper	14
Stelmogelijkheden voor remmen	17
Uit het archief	21
Merkenpuzzel	22
Elektrisch schema. Aanvulling op nieuwsbrief 7	23
Gezien door een motorbril. Over de toerit van 16 april 1994	24
Te koop	26

In de volgende nieuwsbrief onder andere:

Restauratieverhalen van Freek Rurup (al eerder beloofd) en Ton Dorland, Trumfass en Spaken. Als uw artikel niet direkt geplaatst wordt, dan hoop ik dat u begrip hebt voor het feit dat de ruimte van het blad niet onbeperkt is.

Bij de voorpagina:

Uit "Cycle & Automobile Industriels", "Revue des Motoristes et Vélocistes/Agents de l'Automobile et du Cycle". Organe officiel de l'Industrie et du Commerce de l'Automobile, de la Motocyclette et du Cycle. 26 Octobre 1930 No 26

Redactieadres en overige inlichtingen:

P. Jonkman, Zwolseweg 35, 7315 GG Apeldoorn.

Tel. 055-220327 Fax. 05712-76852 (o.v.v. P.Jonkman privé)

Sluitingsdatum voor kopij: Uiterlijk maandag 10 oktober 1994

La Crécelle d'Apeldoorn

Franse toertocht

De inmiddels al weer legendarische toertocht voor Franse motoren had op 16 april j.l. al weer zijn eerste editie achter de rug. Een traditie moet hoog gehouden worden nietwaar? De onderhandelingen met de weergoden zijn vlot verlopen want we hadden die dag schitterend weer. Twintig prachtige Franse plofpotten stonden te blinken in de zon.

Gerrit Pyffers, de vakkundige organisator van de rit, zorgde voor een wethouder van de gemeente Wierden (de burgemeester was verhinderd in verband met een vergadering over de IRT-zaak) en een motorman van de Motorclub Enter. Dit tweetal heeft samen de motoren gekeurd. Felicitaties waren er voor Robert Kwist -gewoon een lekker gebruikte stijlvolle- Terrot, Harry Nab -een ongerestaureerd Monet Goyonnetje uit 1924, onderweg bij de boer nog even gerepareerd- en voor Martien Beelen met -een tot in de puntjes gerestaureerde- Terrot. Leuk dat de jury drie verschillende genres motoren positief waardeerde. Beoordelen van motoren is een moeilijke zaak. Hoe pak je het aan. De laatste maanden overziend viel dit zomaar uit mijn pen:

Restaureren

Een zekere mate van rauwheid maakt een oude motor mooier. Rauw is iets heel anders dan slordig. Een bies uit de losse hand getrokken vind ik mooier dan een geplakte bies. Een ouderwetse langzaam drogende lak maakt een motor niet lelijker dan een moderne acryllak, in tegendeel. Manettes waar de nikkellaag door gebruik afgesleten is, zijn prachtig. Zestig jaar oude spaken zijn ook niet nieuw meer als u begrijpt wat ik bedoel.

Wat kom ik toch vaak rare mengsels van wel/niet restaureren tegen. Als je eenmaal met verfraaien begint, dan moet je ook alles onderhanden nemen. Zelfs in Franse musea en tentoonstellingen kom ik mislukkingen tegen. Een gerestaureerde tank met moderne lak en autostriping terwijl de rest van de motor ongerestaureerd oud is. Op de beurs van Sorgues zag ik zelfs een le Grimpeur 175 cc tweetakt uit 1927 in metallic groen/blauw. Oogverblindend.

Een gerestaureerd object vertelt meer over de eigenaar dan over het historisch besef van de eigenaar. Deze stelling is simpel te bewijzen. Zet enkele gerestaureerde motoren (liefst van hetzelfde type) naast elkaar. Zien ze er allemaal even "karakterloos" uit, als toen ze in nieuwstaat in de etalage stonden in 19-zoveel? Nee, je kunt wel een half uur kijken naar alle oplossingen die bedacht zijn door de eigenaren in de loop der jaren. De jeugd is voorgoed voorbij. Het object is oud, heeft een leven achter de rug en een nieuw jasje verbergt niet zijn witte haren. Daarom zijn die oude motoren zo interessant.

Adviezen

Door onderling gebel worden er heel wat goed bedoelde adviezen gegeven. Ik doe daar zelf ook aan mee. Willen de ontvangers van goede raad op alle mogelijke manieren zelf natrekken of het advies klopt! Jij hebt je motor aangetroffen zoals die is. Bepaalde onderdelen lijken soms niet origineel maar gooi ze in ieder geval niet weg. Wacht met zagen, lassen en vervangen totdat je uit minstens twee verschillende bronnen bevestiging voor je ideeën hebt.

We zitten er (met z'n allen) nogal eens flink naast. Ook mensen met naam en faam in Franse motorenland! Behalve mezelf noem ik natuurlijk geen namen. Zijn we dan met z'n allen zo dom? Nee, maar de Franse motorindustrie was erg wispelturig. Per week kon het model gewijzigd worden. Bovendien konden accessoires bij of kort na aanschaf de motor veranderen. Zonde om dat over het hoofd te zien. Een gewaarschuwd mens telt voor twee. Foto's en museabezoeken zullen uw ideeën over de wijze waarop gerestaureerd moet worden, erg ten gunste ontwikkelen. Begin eerst technisch te restaureren, daarna pas het uiterlijk verfraaien. Dat geeft de tijd om juiste beslissingen te nemen over details die straks niet meer veranderd kunnen worden. Deze restauratiewijze heb ik al eens eerder beschreven. Eigenlijk heb ik nog nooit reacties gehad op de m.i. beste werkwijze. Misschien nu wel.

Voor kleurenschema's en belijningen hebben we inmiddels in de archieven behoorlijk veel goede foto's. Met wat gepuzzel kom je daar wel uit. Het "wat in -chrom/nikkel-" probleem is na enkele bezoeken aan beurzen/musea en adviezen binnen de club goed op te lossen. Kijk bij het kaal maken van de onderdelen goed wat er onder de roest vandaan komt.

Sorgues

Wie verre reizen doet kan veel verhalen. Dus Gerdy en ik naar Sorgues, dicht bij Avignon, Ardèche, Drôme en zón. We hebben de heenweg in twee dagen gedaan. Vrijdagmiddag kwamen we om vier uur aan bij de "Salle des Fêtes". Een drukte van belang. Verschillende kraampjes werden ingericht. En natuurlijk een aantal bekende gezichten. Natuurlijk mochten we even rond kijken. (kom daar in Nederland eens om, een dag voor de beurs) Na een nacht op een niet zo geslaagde camping in de buurt de volgende morgen om acht uur op pad. Gerdy had, om de haren te drogen, op het bosweggetje niet haar helm op. Wie kom je tegen, de gendarmerie. Vier in getal! En of we dat niet meer wilden doen, non mais naturellement en goede reis merci bien ja u ook. Poeeeeffff.

Franse beurzen beginnen altijd allemachtig vroeg. De expositieruimte werd langzamerhand goed gevuld met allerhande Franse en Amerikaanse motoren. Buiten was het bij de stands tam. Er was ook eigenlijk niet echt veel te koop. Er waren enkele complete motoren. De meesten bleven onverkocht achter. En de prijzen lagen tamelijk hoog. Ik heb een paar kleine dingen gekocht, niet eens voor mezelf eigenlijk. (zie advertenties elders in dit blad) Zaterdagmiddag zijn we verhuisd naar een

andere camping aan de voet van de Mont Ventoux. (met monument van Tommy Simson; wielrenner) Vanonder de kersenboomgaard met reeds rood gekleurde vruchten en heerlijke rode wijn konden we dit wel een weekje volhouden. Zondagmorgen weer vroeg uit de veren. De deelnemers van de toerit zouden vroeg vertrekken. We moesten weer entree betalen (f 7,50). Ditmaal eigenlijk zonde van het geld want het aantrappen, proefdraaien, beter afstellen, complete carburateurrevisie's, het was allemaal binnen een uurtje afgelopen. Alle oude plofjes werden tegelijk gestart, in de rij gezet en het hele lint was binnen één minuut gepasseerd. In de expositieruimte naderhand op m'n gemak nog vele foto's gemaakt. Ik heb enkele oudjes in m'n hand gehad die in de vorige eeuw gereden hebben. Toch een apart idee, ik verzette ze soms enkele decimeters opzij om een betere foto te kunnen maken. Grappig dat dit zomaar kan het geeft de ontspannen sfeer wel aan. Claude Reynaud, organisator van dit spektakel, reed niet mee maar was druk in de weer met iedereen. In een gesprekje uitte hij wel zijn blijdschap over onze grote bestelling van Terrot-boeken. Gezien o.a. Lurquin Coudert 1902, Werner 1907, "Ancetre inconnu" 1907, Baudelaire 350 cc 1925, Griffon bicilindre 330 cc 1910, Ader Course 1064 cc 1903, Française Diamant 1920. Bijna al deze modellen zijn bekend uit het boek van Bourdache. Hier stonden ze in het echt!

De terugweg ging sneller. 400 km provinciale weg en 800 km autoweg deden ons 's avonds in ons eigen bedje belanden. Sorgues is de reis niet waard (1180 km vanaf Apeldoorn; 2 x 600 km tolweg à f 0,10/km), maar als je prettig gestoord bent, ga je volgend jaar weer. Tot ziens?

Au revoir; la Crécelle

Spatbordentip

Als je eens over een motorbeurs loopt, dan valt het mij op dat er van de oude Franse motoren er velen bijzitten met gescheurde spatborden. Dit is dan meestal veroorzaakt door de slechte wegen en de trillingen van de motor.

Een oplossing voor dit probleem is een strip van ongeveer 30 mm breed in de lengte onder in de bolling van het spatbord te lassen en aan deze strip zijstripjes te lassen op de bevestigingspunten van het spatbord. De gemakkelijkste methode om de strip vast te zetten is puntlassen, maar niet iedereen heeft de beschikking over een puntlasmachine. Een goed alternatief is het zogenaamde proplassen. Op de plaats waar de strip op het spatbord komt boor je een gat van ongeveer 9 mm in het spatbord, plaats de strip eronder en las het gat dan weer dicht. Na het glad slijpen van de las kun je er niets meer van zien.

Zo, weer een probleem opgelost en dan nu op naar het volgende probleem.

Meindert de Jong

Buitenlandse musea

De zomervakantie van 1993 werd door ons, mijn vrouw/vriendin en ik, benut om uit te rusten, veel te zien en misschien nog enige op de weg liggende musea te bezoeken.

U snapt natuurlijk wel dat, als de weg niet vastligt, er altijd een museum voor het voorwiel van de BMW K75 verschijnt, en dat er in dat museum geen oude schilderijen en hangen is een ieder die mij enigszins kent ook duidelijk.

Het eerste museum werd in Zwitserland bezocht en wel het "Verkehrshaus" in Lutzern.

Alle facetten van het vervoer in Zwitserland zijn hier in één park samengevoegd. En ja, er waren zelfs schepen. Na de vliegtuigen, veel treinen, auto's en boten kwamen we bij de motorfietsen afdeling waar erg veel Zwitserse produkten stonden: fraaie Motosacoche's; één en tweecilinders met MAG blokken, een prachtige Moser, Condor en als vreemde eenden een FN Sahara en een TWN (Triumph Werke Nürnberg) Allen in mooi gerestaureerde staat.

Opmerkelijk was de aanwezigheid van een hele vreemde éencilinder 350 cc zijklepper van het merk Kel-cha (Keller) uit Camorino (Tessin), een Zwitsers produkt met een bijzondere blokconstructie, gebouwd tussen 1930 en 1932.

In Rheinfelden bij Basel was nog een automuseum met enkele motoren, maar helaas alleen op zondagmiddagen geopend en zolang konden we vanaf dinsdag niet wachten.

Doorgereden naar de Provence, circa 80 km boven Nice, naar een camping waar de wijn goed was en het Nederlander-percentagelag.

Behalve zaken als het vele natuurschoon, bijvoorbeeld de Gorge de Verdon en de Col de la Bonnette (2800 meter pashoogte) hebben we ook serieuze uitstapjes gemaakt.

Het musée de la Moto, in een voorstad van Marseille, is een stadsmuseum. Technische scholen leveren arbeidskrachten voor de reparatieafdelingen. Naast deze stageplaatsen werken er ook enkele vaste krachten.

Het gebouw is groot, vier verdiepingen, staat los van andere bebouwing, en is ruim van binnen. Naast het eigenlijke museum ligt de werkplaats.

Het totale motorpark is 300 exemplaren waarvan er constant 100 tentoongesteld worden, ruim uit elkaar op podia zodat je er goed omheen kunt lopen.

Elke drie maanden wordt de collectie gewisseld.

Ook worden er motoren van particulieren benut, wat dan op een duidelijke omschrijving aangegeven staat.

Eén hele verdieping staat vol met racers van ongeveer 1920 tot 1970, wel bijna alles Frans, bijvoorbeeld Peugeot, Terrot en Franse frames met Honda en Augusta blokken.

De drie andere verdiepingen zijn gevuld met 90% Franse motoren, de rest is Italiaans, Zwitsers en enkele Britten.

Op de vraag van ons of er geen olie in de Engelse motoren zat, was het antwoord van de suppoost: "Ik poets elke avond het podium weer schoon. Daarom hebben we zo weinig Engelse motorfietsen, die lekken te hard."

Naast de "gewone" (sorry) Terrots, Magnat Debons en Peugeotts uit alle periodes zijn natuurlijk de meer onbekende het meest interessant om te vermelden.

Enkele merken zoals : De Dion Bouton tricycle, een ongerestaureerde René Gillet met V-motor en zijspan, le Grimpeur met MAG blok, Rhony'X, Favor, la Française Diamant, ABC (de licentie Gnome & Rhône), Monet Goyon en de mij onbekende Marc waren zeker het fotograferen waard. Eigenlijk waan je je in het Germaanse Walhalla op Franse motorengedebied.

Zeker een aanrader als je in zuid Frankrijk op vakantie bent, en vergeet je camera niet want je vindt altijd wel een detail dat je wilt vastleggen.

Na het bezoek aan Marseille, dezelfde avond zelfs, kwamen wij in gesprek met een Engelse toeriste, die toen zij hoorde dat we naar een motormuseum in Marseille geweest waren, antwoordde dat er 15 minuten verderop ook een klein museumpje was. Weliswaar niet erg boeiend, maar genoeg voor een kwartiertje plezier. In het historische plaatsje Entrevoux, geheel ommuurd met ophaalbrug en kasteel, is er warempel een musée Moto.

Via zeer kleine steegjes bereikten wij de ingang van een immens museum; twee kleine hokjes van 12 bij 3½ meter boven elkaar met daarin meer dan 50 motoren letterlijk opgestapeld. Op de bovenste etage stonden ze op de vloer en nog twee rijen aan de muur erboven in stalen goten.

Het kwartiertje werd tot verbazing van de oppasser 1½ uur en er werden veel foto's gemaakt. Je bent toerist of je bent het niet. Tussen de rijen was nog plaats over voor oude posters, olieblikken, helmen en andere kleine snuisterijen uit lang vervlogen tijden.

Om een aantal modellen te noemen: Terrot scooter 1951, Terrot tweetakt 1920, Soyer 250 uit 1924, Omega (GB) 350 JAP 1933, Gnome & Rhône 1951 en een Ratier 600 cc boxermotor 1959.

Wat opviel waren de vele kleine modellen met ongeveer 98 cc cilinderinhoud (die zie je niet in een groot museum): Ravat 98 cc 1936, Urago 98 cc 1938, A.O.C.S. 147 cc 1910, Favor 98 cc 1928 en vele andere lichte fietsen.

Als pronkstuk, zowel in het echt als op het uithangbord, had de heer Franck een FN type M50 uit 1925, een fraaie vier cilinder in lijn.

Voor allen die via de Route Napoleon door de Provence trekken, die komen zeker door dit dorp, stop even een uurtje en laat u verbazen over zoveel moois.

Hier eindigen de museabezoeken van onze vakantie, niet dat we in Andorra (Encamp) het niet geprobeerd hebben maar die was op maandag gesloten en we hadden die dag 4 uur gereden om er te komen en dus ook 4 uur terug.

Dit bezoek is dus tot volgend jaar uitgesteld.

Op de terugweg, onder Parijs, nog een aardige verzamelaar/handelaar bezocht, wiens adres wij in Marseille gekregen hadden. Deze man moest informatie over Gnôme et Rhône hebben die ik zocht voor mijn eigen restauratiewerk. Hij was alleraardigst maar hij sprak alleen frans en geen talen van de aardkloot waarin in mij goed kan redden. (Engels, Duits, Nederlands en Apeldoorns dialect) Dus met veel glimlachen en handen- en voetenwerk zijn we er wel gekomen.

Hier eindigde onze vakantie die echt niet alleen in het teken van "la moto" stond, maar het bloed kruipt nu eenmaal....

Jan-Coen

L'AUTOLIFT EFFARGER

Breveté S. G. D. G.

DÉGAGE COMPLÈTEMENT

Le DESSOUS de la VOITURE

ÉLÈVE INSTANTANÉMENT

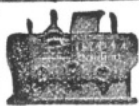
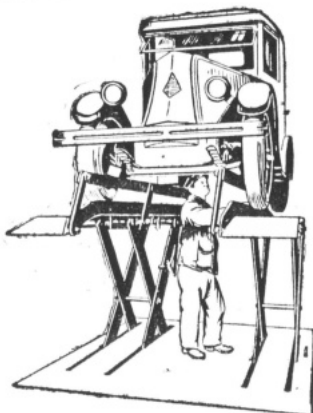
SOIT par les ROUES

SOIT par les ESSIEUX

SOIT par le CHASSIS

Établissements REGRAFFE

BÉDARIEUX (Hérault)



avant soudure

SOUDURE AUTOGÈNE

DE LA FONTE ET DE L'ALUMINIUM

CYLINDRES, CARTERS

TRAVAUX GARANTIS A DES PRIX DÉFIANT TOUTE CONCURRENCE

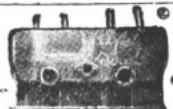
Pour la province: DÉLAI DE 48 HEURES APRÈS RÉCEPTION

L. BERNARD, 17, rue Niepce, PARIS-14^e

Transféré 36, rue du Marché, à Malakoff (Seine)

Téléph. : ALÉSIA 07-00

Ne rebutez jamais une pièce sans me consulter



Regeling van gelijkstroomdynamo's

Ik val maar meteen met de deur in huis: De spanning aan de klemmen van een niet aangesloten dynamo kan heel hoog zijn.

Om dit uit te proberen doen we eerst twee proeven.

PROEF 1: Zoek een oude staafbatterij uit een zaklantaarn of een radio en meet met de universeelmeter de (gelijk-)spanning tussen de polen. Zelfs een lege batterij levert nog ongeveer 1,2 V, terwijl een volle batterij 1,5 V levert. Het verschil tussen een lege en een volle batterij is dus niet groot. Wat betekent dit?

Er is maar een klein verschil, maar dit wordt anders als je de batterij aansluit op een verbruiker. De spanning zakt helemaal weg. De zaklantaarn doet het haast niet meer. Een **onbelaste batterij** hoeft geen energie te leveren aan de verbruiker(s), bijvoorbeeld het lampje. De **inwendige spanning van de batterij is dus ook meteen de uitwendige spanning**. Bij de dynamo's van onze Franse motorfietsjes komt dit verschijnsel ook voor.

PROEF 2: Laat de dynamo van je motor onbelast ronddraaien. Er zal een duizelingwekkend voltage ontstaan. Doe dit niet te lang want dan moet je weer een nieuwe dynamo gaan zoeken in verband met het doorbranden van de wikkelingen. De Ouwe Schatjes moeten 6,5 V laadspanning leveren maar mijn knorrepotje (Terrot HLG) levert al vlotjes 21,5 V. Poeh hé!

Bij de laatste proef valt nog iets op: Als je het toerental laat wisselen, dan wisselt ook de spanning van de dynamo. Dit is een probleem dat zich bij de laadinstallatie van iedere motorfiets voor zal doen. Een motor draait met wisselend toerental en zal dus ook een wisselende laadstroom hebben. In het ergste geval laadt de accu helemaal niet op, de motor draait te langzaam. Er moet dus **geregeld** worden. Een trouwe lezer van "Un Peu du Tout" weet allang dat onze Franse Rammelkastjes van voor WO II geen regelaar hebben. We noemen het kastje onder de tank een **onderbreker**. De regeling van de spanning vindt plaats in de dynamo zelf. Daarvoor hebben de oude gelijkstroomdynamo's een **derde borstel**. Maak de dynamo open en je ziet het direkt: Er drukken **drie borstels** tegen de collector. Je ziet twee grote borstels en een kleine. De eenvoudigste opstelling (bijvoorbeeld Magneto France) is die, waarbij de + en de - borstel tegenover elkaar liggen, de derde (kleine) borstel ligt het dichtst bij de + borstel. Bij Soubitez liggen ze anders. Clubleden zijn nog aan het uitpluizen welke functie deze andere opstelling heeft bij Soubitez. De plaats van de derde borstel is kritisch. Er zijn drie-borsteldynamo's in auto's waarbij de derde borstel iets verschoven kan worden in een gleuf. Zo kan de maximale spanning afgeregeld worden. Hoe verder de derde borstel naar de + borstel gaat, hoe hoger de afgeleverde spanning.

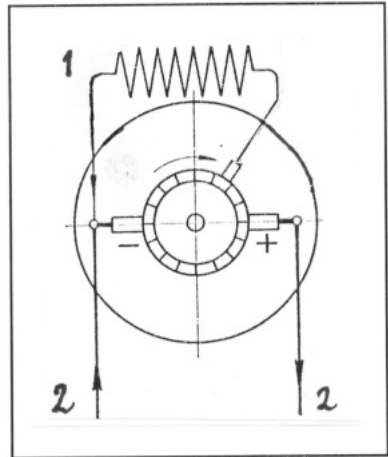
De regeling zelf berust op verwringing van het magnetisch veld van het draaiende anker ten opzichte van de stilstaande veldwikkelingen bevestigd aan de mantel van de dynamo. (zie afbeelding 2 aan het einde van dit artikel)

De derde borstel moet smal zijn om niet te veel kortsluiting te maken met de lamellen van de collector. De verbinding tussen twee lamellen moet zo kort mogelijk duren.

De spanning- en stroomregeling die met deze dynamo verkregen wordt, is niet zo goed. Dat ze toch veel werd toegepast heeft vooral te maken met de gunstige produktiekosten.

Problemen die zich voordoen met het drie-borstelsysteem:

- 1) Als tijdens het rijden de accuspanning toeneemt (als gevolg van het laden), dan stijgt de dynamospanning. De **bedrijfsspanning van het elektrische systeem is dus afhankelijk van de ladingstoestand van de accu.**
- 2) De grootste laadstroom levert de dynamo bij een lage snelheid. Als de rijsnelheid toeneemt, dan neemt de laadstroom af en op topsnelheid kan de laadstroom wel eens kleiner zijn dan de stroom die door de gebruikers wordt opgepeuzeld. De accu loopt leeg!
(Werk voor de FEHAC; oude motoren zijn niet gebouwd om de hele rit met licht aan te rijden. Vele Franse automobilisten denken dat volgens mij ook nog steeds van hun auto!)
- 3) De sterkte van de laadstroom is volstrekt niet in overeenstemming met de ladingstoestand van de accu.
 - a. Een geheel ontladen accu wordt met een geringe laadstroom geladen. De spanning van de accu is voortdurend te laag zodat de lampen onvoldoende licht geven. (En bij accu-bobine ontsteking de ontsteking niet goed functioneert, ik kom hier nog op terug)
 - b. Een (bijna) geladen accu wordt met een sterke laadstroom opgeladen. De accuplaten kunnen krom trekken en er ontstaat inwendige kortsluiting. Door de vele gasontwikkeling verdwijnt er veel vocht en
- 4) De regeling kan alleen plaats vinden als de dynamo met een accu verbonden is. De regeling houdt ogenblikkelijk op als de accu wordt ontkoppeld. Dit kan door een draadbreek of een kapotte onderbreker (=automatische schakelaar).
- 5) Om de gewenste ankerreactie te krijgen (en dus regeling) moet een **goede** accu zijn aangesloten. Alleen dan is er een goede ankerreactie en dus een goede regeling. De regeling komt op gang bij forse stroomsterkten. Hieronder een



Afbeelding 2:

De drie borstels zijn goed te zien, evenals de collector en de lamellen op de collector.

1 = veldwikkeling

2 = + en - aansluitklemmen dynamo.

rekenvoorbeeld. Een 6-Volt's accu heeft een interne weerstand van ongeveer 0,03 Ohm. Een oude accu heeft een hogere interne weerstand.

Rekenvoorbeeld:

Stel je voor : accu = 6,0 Volt.
 dynamo = 6,4 V
 Spanningsverschil $6,4 - 6,0 = 0,4$ V

Oude elektriciteitswet:

Spanning = stroomsterkte x weerstand

$$0,4 = ? \times 0,03$$

Rekenliniaal erbij:

$$0,4 = 13,3 \times 0,03$$

Een oude accu heeft een hogere weerstand: Stel 0,06 Ohm

$$0,4 = 6,7 \times 0,06$$

Konklusies uit het rekenwerk:

Met een oude accu neemt de laadstroom enorm af. Het aanhouden van verlichting kan de dynamo helpen doordat het spanningsverschil tussen dynamo en accu weer voldoende groot is. Zie rekenvoorbeeld.

De ankerreactie (regeling) werkt goed bij stroomsterkten van 10 A en hoger. Bij een goed geladen accu is het **spanningsverschil tussen accu en dynamo klein en de ankerreactie blijft achterwege**. De dynamo gaat eens effies goed bijladen. Allemachtig dom natuurlijk!

- 6) Indien de storting onder 4 vermeld, overdag plaats vindt, dan lopen de anker- en veldwikkelingen ernstig gevaar om door te branden. Dit kan worden voorkomen als u de zekering in uw dynamo vanavond nog een keer extra controleert. De Soubitez's zijn met hun zilverdraadjes zeer kritisch! De dynamo-France dynamo's hebben aan een "modern" kort glaszekeringetje voldoende.

Voorwaar een schrikbarend slecht rapport voor ons drie-borstelsysteem. De oplossing werd door de constructeurs gezocht en gevonden (jaren dertig) in spanningregelaars, en later in gecombineerde spanning- en stroomregelaars in allerlei soorten en maten. De onderbreker zit in deze regelaars geïntegreerd ingebouwd. (Dus een spanning-stroomregelaar heeft dus in totaal drie functies). Deze "regelkastjes" maken het systeem kostbaarder maar ook een stuk betrouwbaarder. De dynamo's gaan de meeste stroom leveren als daar ook werkelijk behoefte aan is, en de spanning blijft beter onder controle. De accu wordt beter beschermd. De magneetontsteking zie je dan ook langzaam verdwijnen. Snap je nu waarom de magneetontsteking zo lang gehandhaafd is bij de drie-borsteldynamo?

Na de gelijkstroomdynamo komt aan het einde van de jaren zestig de wisselstroomdynamo in zwang (en de omschakeling naar 12 Volt). Maar toen waren (bijna) alle Franse motorproducenten allang verdwenen.

Toch kunnen we nog een poging wagen om de oude dynamo's een nieuwe werking te geven. Sloop de derde borstel eruit. (Schrijver dezes geeft geen garantie voor de gevolgen) Zorg ervoor dat de draad die aan de derde borstel zat, weer wordt verbonden aan de + pool van de dynamo. De regelende functie ben je nu kwijt. Zoek een spanning-stroomregelaar, pak de accu, sluit de zaak aan en regel de hele zaak **draaiend** netjes op elkaar af.

Dit lijkt veel simpeler dan het is. Je moet de karakteristiek van de regelaar helemaal pas maken op de dynamo die je gebruikt. Je zult proefondervindelijk de ideale afstelling moeten vinden.

Ik lees graag van iemand over zijn experimenten bij het ombouwen van drieborsteldynamo's.

Tot slot:

Steeds als ik weer iets uitzoek over hoogwaardige technische toepassingen in onze Franse Plofjes ben ik weer een illusie armer.

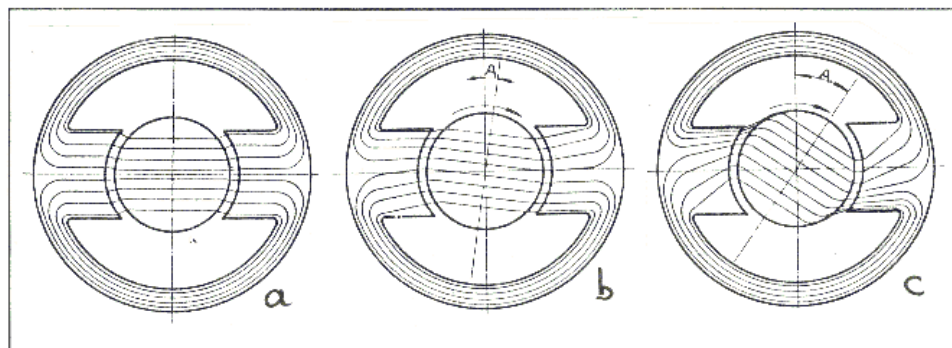
Zal ik dan toch maar de DBSC* beginnen én niets meer uitzoeken?

Paul

* Dutch Brough Superior Club

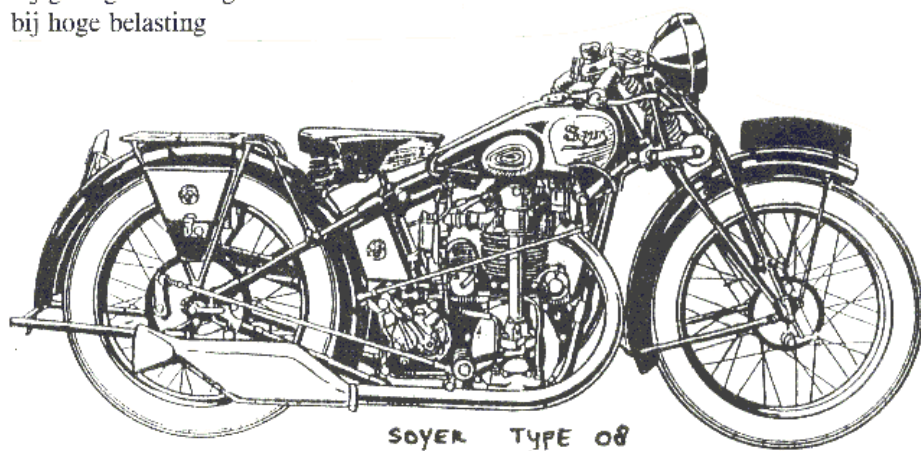
Gebruikte literatuur:

De Electriche Installatie van Motorvoertuigen, J.D. Groet, deel IV A, 1941.



Afbeelding 3: Ankerverwringing.

- a. onbelast
- b. bij geringe belasting
- c. bij hoge belasting



JCM Week-end

Wat is dit nou weer?

"Motor" no 6 van 10 febr. 1994 had een bericht over het merk JCM.

Dit is een 125 of 240 cc trialmotor van Franse makelij. Het merk komt uit Vesoul in de Haute Saône, ongeveer 120 km westelijk van Basel. (Uit: Enzyklopädie des Motorrads 1990)

Als motorblok wordt een Italiaans TAU blok ingebouwd. Leuk detail: Het 125 en 240 cc motorblok leveren nagenoeg hetzelfde vermogen van ongeveer 12 pk.

Vermogen is in de trial-sport niet belangrijk, een soepel, en bij lage toeren lekker trekkend blok wel.

Opvallend dat dit kleine bedrijf op kan boksen tegen de tot op heden grote Spaanse en Italiaanse concurrentie op trial-gebied. Sporen-onderzoek naar de herkomst van de fabriek heeft het volgende opgeleverd.....

(Met dank aan Tragatsch, Pascal e.a.)

Uitdeuken van benzinetanks

In de meeste benzinetanks van onze restauratieprojecten zit wel een beste deuk. Om deze er netjes uit te halen is het volgende een goede tip: Soldeer met zilver een spijker met de kop vast in het diepste deel van de deuk. Leg dan een stuk hout over het dikste deel van de deuk en dan met een grote (nijp-)tang de spijker aantrekken. Het hout dient dan als steun voor de tang. Herhaal dit eventueel als de deuk er niet in één keer uitkomt.

Denk aan het solderen met zilver aan twee dingen:

- 1) Explosie-gevaar door de benzineresten (vermengd met lucht !!) in de tank bij het gebruik van de brander.
- 2) De oude tanks zitten met zachtsoldeer in elkaar. De soldeernaden laten met de ingebrachte warmte van de brander in de tank erg snel los en je tank is dan lek. Na afloop kun je de spijkers het beste boven de kop doorslijpen en de kop met een schuurschijf (op bijvoorbeeld op een haakse slijper) wegslijpen. Kleine deukjes in de tank kun je eenvoudig opvullen met tinsoldeer en een grote soldeerbout. Dit blijft beter zitten dan de hele deuk opvullen met polyester-plamuur. Dit wil er graag uittrillen.

Nog een laatste waarschuwing: Om een goede hechting van het soldeer op de blank geschuurde ondergrond te krijgen wordt bijvoorbeeld S39 of iets dergelijks gebruikt. Naderhand moet dit zeer grondig worden verwijderd want anders komt na enkele jaren de roest door de lak heen bobbelen. Ook harskernsoldeer geeft dit soort problemen.

Meindert de Jong

Tips voor een Terrot 350 cc zijklepper.

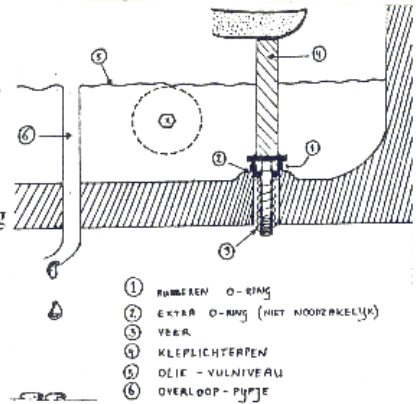
Zoals u weet zijn Terrot motorfietsen de beste fietsen die ooit zijn gebouwd. Aan dit magnifieke produkt viel niets meer te verbeteren. Met deze wijsheid in mijn hoofd had ik de neiging om de restauratie van mijn motorblok op de automatische piloot uit te voeren. Maar dan laat je toch een paar kansjes liggen.

Hier volgen acht tips: (n.a.v. restauratie Terrot HLG 350 cc SV 1931-1932)

De eerste drie tips gaan over de smering van het blok:

- 1) Na het rijden blijft in het Terrot-blok aan de kant van de nokkenas een laagje van ongeveer vier cm olie staan. De olie lekt bij stilstand nogal eens langs de kleplichterpen naar buiten. Een riante plas olie is het gevolg. Een veer drukt aan de binnenkant van het blok een **leren** ring als afdichting tegen de binnenwand van het carter. Die leren ring kan verteerd zijn. Een nieuw ringetje monteren is lastig omdat daarvoor de **voorste** stoterstangtunnel uit het carter geperst moet worden, daarna kan de kleplichterpen verwijderd worden, het leren ringetje om de pen gedaan worden en de zaak kan weer worden gemonteerd.

Nu de oplossing: Trek het oude leren ringetje eraf en neem een modern rubber ringetje. Daarvoor is bijvoorbeeld een O-ring of een voorzichtig doorgesneden halve doorvoertule geschikt. (autoshop) Door de elasticiteit kun je de ring zo over de verdikking van de kleplichterpen heenschuiven. Controleer meteen of de veerspanning nog sterk genoeg is, je moet de veer met moeite in gemonteerde toestand in kunnen drukken. Eenvoudig de veerdruk verhogen kan met een extra tussenlegring of een nieuwe veer.



- 2) In instructieboekjes staat dat in een carter van het motorblok een kwart liter olie moet worden gedaan. Dit is wat verwarrend want bij meting zit er maar erg weinig olie in. De rest zit namelijk in het rechter deksel bij de distributie-tandwielen van de nokkenas. Olie peilen in het carter heeft dus geen zin. Alleen na een revisie moet eenmalig een scheutje olie worden toegevoerd. Grappig trouwens als je toch een kwart liter olie toevoegt: Moet je je vrouw even de motor helpen aan laten duwen, gekleed in een witte broek. Je hebt meer bekijks dan met een Harley Davidson HLGFSXLS Softail. Wat een rook, en wat een vlekken. Fantastisch.....

Als je nog twijfelt of de motor wel voldoende olie in het carter heeft, dan hoef je alleen nog maar naar het olie-overlooppijpje te kijken. Dit heb ik trouwens achter de kettingkast zo weggeleid (met koperen pijp en stukjes rubberslang) dat al deze olie precies op de sekundaire ketting terecht komt. Komt er olie uit het overlooppijpje, dan zit er zeker olie in het carter.

- 3) Wist u dat na een revisie uw oliepomp soms zuiniger afgesteld moet worden? U moet vragen of er een "moderne" olieschraapveer gemonteerd is. Vaak kan de dosering dan gehalveerd worden van 20 naar ongeveer 10 druppels per minuut. Ter controle dienen twee methoden: Het carter een keer na een lange rit leeg laten lopen. Er moet dan ongeveer een half theekopje olie uitlopen. Je kunt ook controleren of er uit het olie-overlooppijpje olie komt. Dan is het niveau in het carter ook zeker oké!
- 4) De twee nokvolgers in mijn blok zien er hetzelfde uit en zijn dus verwisselbaar. Toch is verwisselen sterk af te raden tenzij ze nieuw zijn. Er is één duidelijk zichtbaar verschil. De kleplichterpen van de uitlaatklep laat een slijtspoor achter op de onderkant van deze volger. De inlaatnokvolger heeft dit (uiteraard) niet.
- 5) Frits Linde heeft ook nog een goeie tip. Deze schijnt voor alle oude motoren vroeger of later van pas te kunnen komen. Hij heeft het ook weer van horen zeggen. Na een jaar of tien onthouden kwam de tip van pas. **"Vervang bij een revisie je klepveren Frits"**, was de wijsheid. De Dollar van Frits hield flink in als hij warm werd. Ontsteking, carburatie, kleppen, zuiger, zuigerveren, alles

Adressenlijst Franse motorclub.

Wilt u deze lijst met zorg behandelen en hem niet overal laten slingeren. Bij voorbaat dank voor uw medewerking.

- J. Admiraal Buitenrustpad 10 1097 MV Amsterdam 020-6684890
H. Albers Lind 66 D 4137 Rheurdt-Schaepshuysen BRD 00 49 284560177
F. Bakker Voorstraat 102 2964 AL Groot-Ammers 01842-2564
A.J. van Barneveld J.v Oldebarneveldstr 78 4142 CM Leerdam 03451-10714
J.W.P Basten Wolfshoofdplein 79 6431 BC Woensbroek 045-219314
M. Beelen St-Hubertseweg 15 5443 ND Haps N-Br 08850-12681
J. van Bommel Margrietstraat 20 5256 KV Heusden 04162-1778
A. Broekhoven Provinciale weg 144 4909 AM Oosterhout 01620-27176
K. Colijn Merellaan 8 2172 JT Sassenheim 02522-12074
H.C.M Cornelissen Aalstraat 73 5126 CR Gilze 01615-1120
E. De Coussemaker Estegemstraat 3 8340 Damme-Moerkerke BELGIE 050-500149
P. Croonen Oosterzoom 55 9321 EH Peize 05908-33557
B. Dirks Molendijk 80 3227 CD Oudendoorn 01882-1694
J. van Doorn Lodewijkstraat 53 3417 VD Montfoort
T. Dorland Veldstraat 15 3881 JM Putten 03418-61352
JC Dragt Frambozenlaan 15 7322 TH Apeldoorn 055-670063
A.A. Engels Binnensingel 22 3291 TC Strijen 01854-2308
S.W. Faber Schokker 79 3891 DM Zeewolde 03242-4401
R. Geraerts Het Groen 53 5511 AD Knegsel 04905-1360
J. Goddaer Patrijsweg 18 7331 ST Apeldoorn 055-419797
P. Goes Bury Burystraat 33 5076 GH Haaren (N.B.) 04117-2570
H.A. v.d. Ham Prins Constantijnstr 64 4153 CN Beesd 03458-1879
G.W. Harmsen Coornhertstraat 30 7421 ZJ Goor (Ov.) 05470-73504
G. Hoekman Kievitlaan 11 7711 LL Nieuwleusen 05296-3620

H.H. Holman Noordmark 76 1351 GG Almere-Haven 036-5312555
G.K. Holman P/A Gildeplein 44-46 1445 BM Purmerend 02990-44485 zaak
W.J. van Huizen Ringweg 75 2064 KH Spaarndam 023-372778
W.P.A Janssen Gelissenstraat 18 5344 JV Oss 04120-48547
E. de Jong Oude Vriezeveenseweg 94 7602 AZ Almelo 05490-62586
M. de Jong Molenstraat 66 8913 BD Leeuwarden 058-158825
P.T.M Jonkman Zwolseweg 35 7315 GG Apeldoorn 055-220327
H. Kaajan Schelpkreek 9 8032 JE Zwolle 038-544340
F. de Kluiver Dries 33 2201 WK Noordwijk 01719-17883
L. Koelewijn Ruitersstraat 20 2202 KK Noordwijk 01719-16961
J.C. Kreling Molenstraat 9 3201 AJ Spijkenisse 01880-14390
W. Kruijer Oostergo 38 3891 BV Zeewolde 03242-4207
Kuildert Dijkstraat 135 3904 DC Veenendaal 08385-23056
H. Kuipers Moeder Teresalaan 5 3527 WB Utrecht 030-948986
R. Kwist Kolenstraat 25 7201 HR Zutphen 05750-16181
T.C.T Laken Zoeterwoudseweg 108 2321 GR Leiden 071-767829
C.D. Leguyt Purmerland 50 1451 ME Purmerland 02990-23317
F. Linde Meyrooslaan 62 6815 BZ Arnhem 085-435489
J. Looij Rosa Spierstraat 24 2162 JV Lisse 02521-18446
J.C.M van den Maagdenberg Turfstraat 15 4714 SG Sprundel 01653-83721
J. van Merrienboer Gastelsedijk west 120 4754 RD Stampersgat 01651-3760
P. Midgley 504-E 11th Street 80537 Loveland CO U.S.A. 00 1 303 667-7073
H. van Milligen Markendoel 15a 7339 JA Ugchelen 055-332976
H. te Molder Franse Schans 26 7137 MR Lievelede 05443-76662

F.J-M Moris Kleistraat 20 B 3740 Bilzen BELGIE 00-32 89-411910
H. Nab W. van Collenstraat 62 3621 CN Breukelen 03462-65537
H. Nauta Henry Dunantstraat 10 4273 EX Hank 01622-2712
A. Neutkens Eerselseweg 37 5511 KL Knegsel 04970-15173
J.H. Opheikens Hoofdweg 82 9698 AJ Wedde 05976-2738
B. Polman Willemstraat 75 6662 DJ Elst (Gld.) 08819-7439
G. Pyffers Klokkendijk 5A 7467 PA Notter 05480-19045
M.L. van Ree Hoofdstraat 30 5109 AC 's Gravenmoer 01623-20341
T. Rietbergen Lunenberg 10 3904 JN Veenendaal 08385-28618
G.N. Rooswinkel In der Haag 26 D 4057 Brügggen DUITSLAND 00 49 21635565
F.H. Rurup Ursulinenpad 35 5281 HW Boxtel 04116-76867
J.M. Schokker Tureluur 10 7731 KP Ommen 05291-56793
S. Schouwstra Frisiasingel 61 9251 HN Bergum 05116-3969
P. Sollewijn-Gelpke Piet Heinstraat 31 5612 GA Eindhoven 040-440491
H. Stomp Hogedijk 106 2861 GD Bergambacht 01825-2442
T.M.J Swaalf Voouitgangstraat 7 2032 RG Haarlem 023-333138
H. van Tilburg Stephensonstraat 11 6717 CR Ede 08380-35747
G. Tousain Min. Veldkampstraat 29 7041 BN 's Heerenberg 08346-62624
H. van der Veen Havelterweg 2 7961 BE Ruinerwold 05222-1855
P.J. Vink Herckenrathweg 3A 6681 DC Bemmelen 08811-61271
H. van Vliet Koningsveld 8 2671 DN Naaldwijk 01740-28832
J.M. Vos Synagogastraat 1 5256 DZ Heusden 04162-2407
P.H. Wattenburg Vennenweg 2 9311 RC Nieuw Roden 05908-17889
H.F. Willems Papevoort 10 5503 PL Veldhoven 040-542312

Diverse adressen; geen leden.

Abracam Moto Club 7 Rue Ligny 21000 Dijon

Les Belles Mécaniques 35 Rue dee Metz 54790 Mancieulles 82.21.26.56

Beverwijk-Motoren-revisie Lieving 19 B 9411 TB Beilen 05930-23377

J.W. Bosveld Ruigendijk 17 a 3227 CG Oudendoorn 01882-1596

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

Club du Motocyclottiste Au Bourg 71850 Charney-lès-Macôn 85291618

T. van Daal (Magneetontstek.) Gerardusweg 11 5571 NB Bergeyk 04974-2167

Eriks BV(Hitte-best.afdicht) Postbus 280 1800 BK Alkmaar 072-141911

Fortgens Frans Halsdreef 22 3090 Overijse BELGIE 02-687 2620

Gnôme & Rhône;Amicale des BP 81 91003 Evry Cedex (1)69 87 90 55

I. Klerk Stevensnaak 20 3904 RV Veenendaal 08385-15693

K. Koster Talmalaan 12 3761 AN Soest 02155-12401

W.P. Maaskant Prinsenlaan 5 7316 CV Apeldoorn 055-212434

Pelders Transfers v.o.f. Burg. vd Heijdenstr. 71 5151 HL Drunen 01463-75666

W. Pol Eikenlaan 5 9331 HE Norg 05928-12486

C. Reynaud Saint-Sylvestre 3039 0 Saint-Sylvestre LA FRANCE

W. Schultze Windmolenweg 97 7548 BK Boekeloo 053-281790

Smit Violierenweg 7 2241 XT Wassenaar 01751-15067

Steffers P.C. Hooftlaan 4 1985 BJ Driehuis 02550-18241

J. Stipdonk Les pres du bois bas 8914 4 Ligny le Chatel LA FRANCE 86475202

Terrot Club Ardennais BP 04 0801 0 Villers Semeuse Cedex 24370173

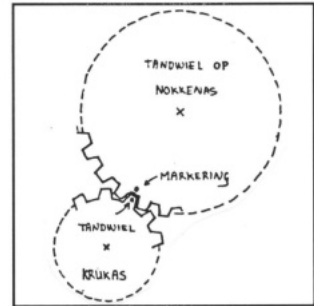
van der Wal Harselaarseweg 131 Barneveld 03420-92105

Wildeboer (Magneetontstek.) Hagendoorn 9 7822 CA Emmen 05910-11708

was in orde. Dan toch nog maar de klepveren vervangen. Eureka, de oplossing! Koolafzetting tussen de klepzetels en de kleppen zorgde vermoedelijk voor compressieverlies.

De volgende punten hebben te maken met de timing van de ontsteking.

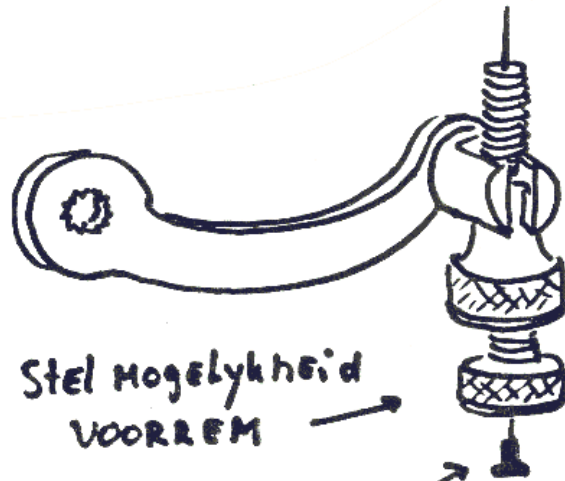
- 6) Let op de moer op de rechterkant van de krukas. Het kleinste tandwiel wordt daar op een conische passing met een spie geborgd door een moer met een **linkse draad**. Let bij het blokkeren van het kleine tandwiel op de breekbaarheid van de tanden. Bij mij is er ooit één uitgeknapt doordat ik op een stomme manier het kleine tandwieletje blokkeerde. Met een goeie steek- of dopsleutel en de **traagheid** van de krukas is met een schok het moertje wel los te krijgen. Dus beslist niet op de tanden blokkeren en op de draairichting letten.
- 7) Het kleine tandwiel op de krukas kan er op drie manieren op. De spie kan in één van de drie spiesleuven van het kleine tandwiel. Er is voor de timing maar **één** goede manier. De drijfstang staat in het bovenste dode punt (ongeveer), de stip op het kleine tandwiel moet dan ongeveer op het hoogste punt op de conische passing van de krukas geschoven worden. Bij verkeerde montage is de timing 120° verkeerd. Dit zie je op het blote oog meteen. Het grote nokkenastandwiel heeft ook een stip. Schuif de nokkenas in zijn lagering en zorg dat de twee stippen precies tegenover elkaar liggen terwijl de drijfstang in het bovenste dode punt staat.
- 8) Zet met een kraspen en/of een viltstift een markering op de kettingtandwielen van de aandrijving van de ontsteking. Ik zet een streep op beide kettingtandwielen voor de demontage. Deze strepen wijzen recht omhoog. Voor de zekerheid trek ik de streep door in het kettinghuis zodat ik de tandwielen aan de strepen in het kettinghuis precies uit kan lijnen. De fijnafstelling kan later plaats vinden door het voor/onderste tandwiel (zonder spie!) over de conische passing iets te verdraaien. Mijn motor moet vonken op 12,94 mm voor het bovenste dode punt. De manette van de vervroeging staat dan op laat, dus in de stand die het meest naar voren op het stuur wijst.
- 9) Hoe meet je 12,94 mm voor het bovenste dode punt in een blinde boring? Niet zo moeilijk. Maak van een stukje ijzer- of koperdraad een voelertje die je door het bougiegat kan steken tot in de cilinder. Het uiteinde is ongeveer 12,9 mm lang. (12,94 mm is waanzin mensen. Met de vervroeging heb je later nog variatie) De zuiger laat je voorzichtig omhoog komen totdat het draadje klemt tussen de zuiger en het dak van de cilinder. Zijn inlaat- en uitlaatklep wel beiden gesloten als de contactpunten juist openen? Zo niet, dan staat je timing 180° verkeerd en is er iets flink mis. Begin dan nog een keer bij stap 5.



Stelmogelijkheden van remmen

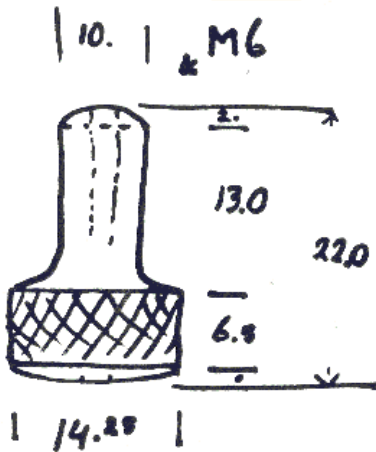
Door Wim Janssen

De tekeningen hebben betrekking op de stelmogelijkheid van voor- en achterrem van verschillende typen Terrots. Maten en materialen staan vermeld bij de tekeningen.

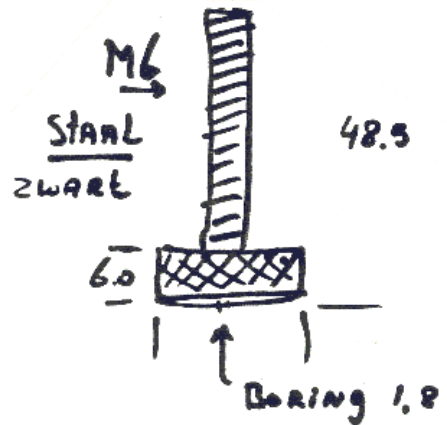


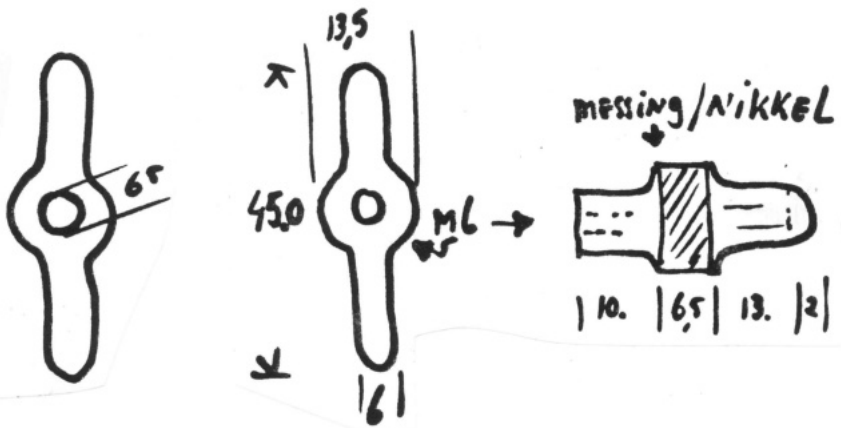
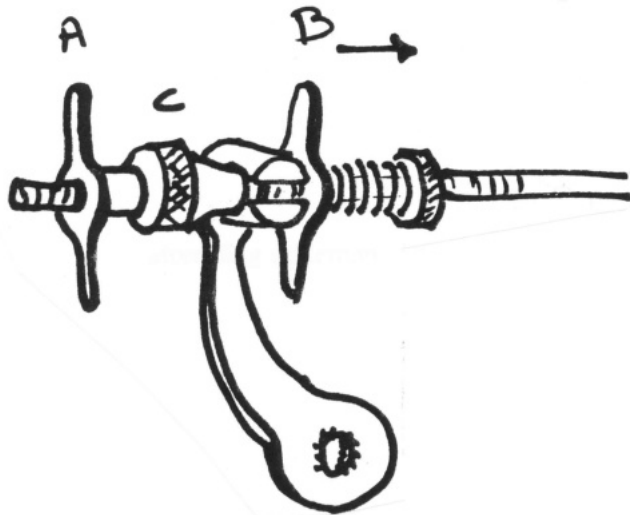
Stel Mogelykheid
VOORREM

vroeger schroefnippel,
tegenwoordig soldeera
nippel



HEXING / NIKKEL / CHROOM





← 2MM STAAL / NIKKEL - CHROOM →

Stelmogelijkheid achterrem (en als 't wiel eruit moet bij een lekke band) "B" in pijlrichting, "C" eruit haken, "A" is fixering van "C" (heeft vlakke kant).

Peter
Waltenburg

Ben
Pijffers

motoren te kust en te keur...

BMW	
R 80 RS rood 1985 8.000 m	7.250,-
R 100 RS blauw 1981 21.000 m	8.250,-
250 zwart 1980 3.000,-	
DKW	
250 zwart 1980 3.000,-	
Honda	
CB 250 RS blauw 1982 40.000 k	2.000,-
CB 400 F rood 1979 2.250,-	
Swain C 77 zwart 1989 14.000 m	3.550,-
CB 400 N blauw 1978 2.750,-	
CR 400 N blauw 1978 2.750,-	
CB 550 C zwart 1981 38.000 m	3.750,-
DX 500 blauw 1978 11.000 m	3.750,-
CB 550 C zwart 1981 28.000 m	3.750,-
CX 500 Custom zwart 1986 24.000 m	4.250,-
FT 500 Ascot zwart 1982 21.000 m	4.250,-
CMX 25C Rebel zwart 1985 7.000 m	4.250,-
CMX 25C Rebel zwart 1985 1.400 m	4.500,-
Honda CB 450 Nighthawk blauw 1986 13.000 m	4.500,-
CB 750 F rood 1981 32.000 k	4.750,-
CMX 250 Rebel blauw 1986 1.000 m	4.950,-
XR 600 R rood/wit 1988 4.950,-	
CB 750 K2 zwart 1981 12.000 m	5.750,-
CBX 650 Nighthawk zwart 1980 11.000 m	5.750,-
1983 18.000 m	5.750,-
VT 500 Ascot blauw 1984 8.000 m	5.750,-
CBX 650 Nighthawk rood 1982 37.000 m	5.750,-
VT 1000 Shadow zwart 1986 15.000 m	6.250,-
1983 15.000 m	6.250,-
1984 15.000 m	6.250,-
CBX 650 Nighthawk blauw 1984 14.000 m	6.250,-
CMX 450 Rebel rood 1980 12.000 m	6.250,-
1986 22.000 m	6.250,-
VT 500 Shadow rood 1984 22.000 m	6.750,-
1984 21.000 k	6.750,-
VF 750 Sabre met koffers rood 1983 14.000 m	6.950,-
CBX 750 Nighthawk S blauw per 1982 11.000 m	7.000,-
CB 900 F2 rood 1982 30.000 k	7.500,-
BL 500 Silverwing PK attractie 1981 40.000 k	7.750,-
1985 1.400 m	7.750,-
CBX 700 Nighthawk S blauw 1986 13.000 m	7.750,-
NT 85C Hawk rood 1986 6.300 m	8.250,-
VF 1100 Sabre grijs 1984 13.000 m	8.950,-
1985 15.000 m	8.950,-
VF 1100 (V65) zwart 1984 20.000 m	9.250,-

VFR 400 R zwart 1987 28.000 k	9.500,-	GS 750 L blauw 1982 3.000 m	6.250,-
VF 700 Magna (V45) rood 1985 5.500 k	8.750,-	GS 800 L zwart met koffers zwart 1981 6.500 k	8.500,-
1985 5.500 k	8.750,-	GS 500 F rood 1980 23.000 m	7.500,-
CB 750 Nighthawk zwart 1982 23.000 m	9.000,-	GS 500 F zwart 1986 10.000 m	7.500,-
1986 23.000 m	9.000,-	GS 500 E peers 1992 4.000 m	8.000,-
CBR 400 RS attractie 1989 20.000 k	5.750,-	GSX R 750 blauw/wit 1980 23.000 k	8.900,-
1987 20.000 k	5.750,-	LS 650 Savage zwart 1993 790 k	6.250,-
VT 1100 Shadow zwart/grijs 1985 6.000 m	11.500,-	VX 800 peers 1987 49.000 k	9.950,-
1986 6.000 m	11.500,-	VX 450 Cavalcade LKJ af met schade 1986 7.000 m	11.500,-
VF 700 Shadow rood 1987 7.200 k	11.500,-	GSX R 1100 R wit 1980 16.000 k	12.000,-
CB 750 Nighthawk zwart 1982 800 m	11.500,-	GSX 600 F rood 1989 1.100 m	13.500,-
1982 800 m	11.500,-	1980 7.750 attractie	14.750,-
GI 1100 Interstate rood 1983 30.000 m	11.500,-	GSX R 750 attractie	14.750,-
1983 30.000 m	11.500,-	1990 14.000 k	15.750,-
VF 700 Shadow zwart 1987 4.000 m	12.500,-	GSX R 1100 rood/wit 1989 15.000 k	15.750,-
1987 4.000 m	12.500,-	GSX R 1100 Cavalcade LKJ zwart 1987 6.000 m	15.750,-
VFR 750 F wit 1988 7.000 k	12.750,-		
Honda CBR 750 F blauw wit 1987 30.000 k	12.750,-		
1987 30.000 k	12.750,-		
VFR 750 F blauw 1987 18.000 k	12.750,-		
CBR 1000 F zwart 1987 11.000 k	13.500,-		
VFR 400 F grijs 1989 4.800 k	13.750,-		
CBX 1000 F2 zwart/blauw 1992 1.800 m	15.750,-		
1992 1.800 m	15.750,-		
XL 500 Scooping goud 1991 14.000 m	26.500,-		
ST 1100 Pan-European zilver nieuw uitpak 1994	27.800,-		

TERROT

175 cc Oldtimer 2 tank rood 1931 ... 4.500,-

KAWASAKI

CSH 850 zwart 1981 16.000 m	3.500,-
LTD 442 zwart 1981 15.000 m	4.250,-
LTD 750 zwart 1982 15.000 m	4.850,-
LTD 442 zwart 1982 10.000 m	4.850,-
LTD 454 zwart/blauw 1986 11.000 k	5.750,-
LTD 454 zwart 1985 6.700 m	5.900,-
LTD 454 zwart 1986 13.000 m	7.500,-
GPZ 750 F zilver 1984 15.000 k	7.750,-
LTD 454 rood 1987 8.200 k	7.750,-
LTD 1000 zwart 1987 10.000 m	8.000,-
GPZ 500 S (EX) blauw 1980 3.900 m	8.250,-
GPZ 500 S (EX) blauw 1982 2.900 m	8.250,-
VN 750 Vulcan zwart 1986 17.000 m	9.250,-
GPZ 750 R zwart 1984 10.000 k	9.500,-
GPX 800 R zwart 1990 4.300 m	11.800,-
GPZ 750 R zwart 1987 13.000 k	11.750,-
GT1A 1000 rood 1987 48.000 m	12.750,-
GPZ 1000 R rood 1988 15.000 k	13.000,-
VN 750 Vulcan groen 1983 2.000 m	13.500,-
ZG 1000 Voyager rood 1986 27.000 m	17.500,-
ZXR 750 groen 1982 4.100 m	18.750,-

YAMAHA

XJ 650 Maxm rood 1982 16.000 m	3.900,-
XJ 700 Vmax grijs 1982 15.700 m	6.250,-
XJ 600 Radian blauw 1987 11.000 k	6.250,-
XJ 800 Radian blauw 1987 11.000 k	6.750,-
XJ 700 Virago zwart 1985 1.900 m	6.750,-
XJ 900 rood 1983 15.000 m	6.900,-
VFB 250 Dead end groen 1983 7.500,-	
XV 700 Virago blauw 1986 11.000 m	7.500,-
XJ 600 Radian zwart 1989 22.000 m	7.900,-
FZK 700 Fazer rood 1987 3.000 m	9.250,-
FJ 1100 rood/wit 1984 9.750,-	
FZ 750 rood/wit 1987 16.000 m	9.900,-
XV 1100 Virago zwart/goud 1987 15.000 k	10.800,-
FZR 600 zwart 1991 10.800 m	12.500,-
XVZ 1200 Venture zwart 1982 44.000 m	12.500,-
1987 11.000 k	12.750,-
VMAX 1200 V Max blauw 1985 14.400 k	13.500,-
XVZ 1200 Venture blauw 1984 38.000 k	13.750,-

SUZUKI

DR 800 S wit 1980 14.000 k	1.750,-
GT 750 rood 1975 26.000 m	3.750,-
GS 450 E zilver 1981 2.800 m	4.950,-



Motoverhuur
Weding en accessoires
Moderne werkplaats
Gunstige financierings-
voorwaarden
Bij geen nul hoge korting
Koffie staat klaar

wim ter braake motoren

Nivverheidsweg 8 - Nijeveen - Tel. 05229-2255
Dinsdag gesloten - Vrijdag koopavond
Vanaf Meppel rotonde recht door, 1e weg links bedrijventerrein

Hij staat er nog steeds, die Terrrot
175 cc OLDTIMER 2-takt rood
1931 voor het "bescheiden"
bedrag van f 4500,-.

Rijksdienst voor het wegverkeer



Aan: G.N.M. Tousain
Min. Veldkampstraat 29
7041 BN 's Heerenberg

rijksdienst voor het wegverkeer

Ons kenmerk: M-500579/CINFA
merk: Monet Goyon
Chassis/ramenr.: -
Onderwerp: Datum eerste toelating

Geachte mevrouw/meneer

Aan uw verzoek tot uitreiking van een kentekenbewijs/registratiebewijs kan ingevolge artikel 12, lid 5 van de Wegenverkeerswet, nog niet worden voldaan.

Om afhandeling mogelijk te maken zal u een door de gemachtigd importeur c.q. fabrikant afgegeven verklaring moeten overleggen waaruit het bouw- cq. modeljaar blijkt.

Wanneer bovenstaande niet mogelijk is kunt u homologatiedocumenten, afgegeven door de lidstaat van uitvoer, inleveren waaruit het bouw- cq. modeljaar valt af te leiden.

Hoogachtend

De directeur,
Namens deze,
De behandelingsambtenaar,

Branchegroep CINFA
postbus 777
2700 AT Zoetermeer
europaweg 205

Gerard schrijft het volgende:

Ik heb na telefonisch contact met Zoetermeer voor elkaar gekregen dat fotokopieën van het bewuste type motor ook in aanmerking zouden kunnen komen. Ik had het geluk dat ik in 1992 contact opgenomen had met de "Club du Motocyclottiste" ^{Au Bourg} 71850 Charney-lès-Macôn in Frankrijk. Ik hoop nu maar dat ze genoeg nemen met deze afbeeldingen maar dit horen jullie nog wel.

Uit het archief

Hieronder heb ik getracht wat boeken over de motorsport etc. weer te geven. Het betreft hier **alleen boeken**, geen tijdschriften of delen van tijdschriften. Tevens heb ik geen kopieën van boeken opgenomen en natuurlijk alle doublures weggelaten, opdat bepaalde titels zeker bij anderen in de boekenkast staan.

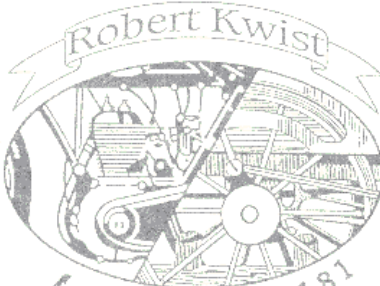
Thomas Beker Motorfietsrestauratie (D)	129 pag
VMC Motorfiets in Nederland (NL)	115 pag
Ralph Stein Voertuigen in Nederland (NL)	305 pag
Peters Motorfiets electro 1950 (NL)	300 pag
Tragatsch Alle Motorräder (D)	485 pag
Tragatsch Alle Rennmotorräder (D)	330 pag
Crius sport met motoren 1960 (NL)	180 pag
Harmsen 60 jaar TT (NL)	183 pag
Diverse geschiedenis motorsport vanaf 1890 (NL)	500 pag
Jan Leek BMW (NL)	365 pag

Harry Nab. (adres zie achterkant "Un peu du Tout")

Aansluitend aan deze lijst nog een greep uit **-weer alleen boeken-** bij Paul Jonkman: (allen franstalig behalve de laatste twee titels)

Toutes les Terrots (C. Reynaud) te leen	440 pag
Toutes les Peugeot (C. Reynaud)	3 delen/600 pag
La Motocyclette en France (Bourdache) te leen	447 pag
Dictionnaire des Motos (D. Pascal)	127 pag
Anthologie des petites cylindrées des années 20 (Motocyclettiste No 37-38)	60 pag
Le Guide du Collectionneur te leen	423 pag
The Vintage Years JAP (Jeff Clew)	255 pag
The End of an Era JAP (Jeff Clew)	252 pag

Kolenstraat 25
Restauratie :
Stoommachines
Blikken speelgoed



Robert Kwist

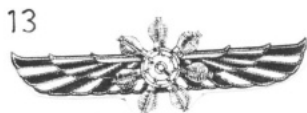
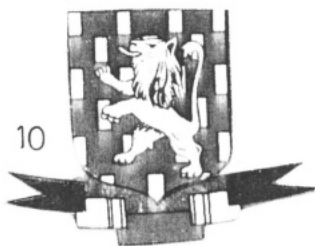
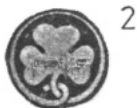
05750 - 16181

7201 HR Zutphen
Reparatie:
Motorrijwielen
Motorrijwiel-accessoires

Merkenpuzzel

Door Jan-Coen Dragt

Noteer de merken 1 t/m 13 en stuur deze via een briefkaart op, of pak de telefoon. Oplossingen kunnen aan Jan-Coen of Paul Jonkman gegeven worden. Onder de goede inzendingen wordt een aardigheidje verloot. Uiterste datum 1 oktober.

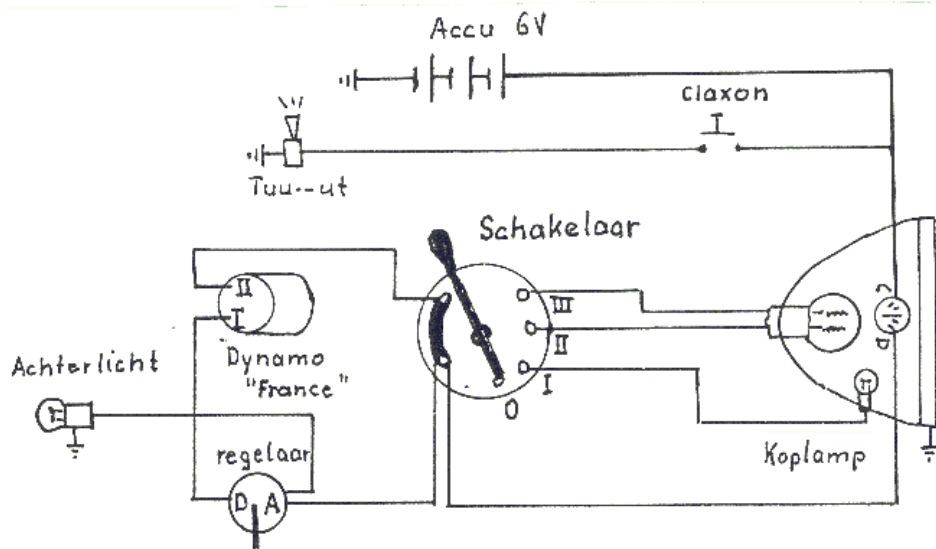


Elektrisch schema

Aanvulling op Nieuwsbrief 7.

Gerard Tousain

Zoals elders in dit blad te lezen is, heb ik problemen bij het verkrijgen van het kenteken. Eerder heb ik ook enige tijd zitten te tobben met het elektrische schema, dat ik uit Nieuwsbrief 7 heb ontrafeld. Na enig piekerwerk bedacht ik dat het schema veel simpeler getekend kon worden. Hier het resultaat. Aardig om nog te vertellen dat ik een "moderne bakelieten" stuurschakelaar heb gebruikt die ik inwendig iets heb veranderd. Als iemand me ooit nog eens een originele stuurschakelaar uit de dertiger jaren kan leveren, zal ik hem heel dankbaar zijn.



- in stand I = stadslicht + achterlicht
+ van accu en II van dynamo
- in stand II = dimlicht + achterlicht
+ van accu en II van dynamo
- in stand III = grootlicht + achterlicht
+ van accu en II van dynamo

Gezien door een motorbril

Over de toerit van 16 april 1994

Enige korte herinneringen aan een moeilijk te vergeten dag.

Uit heel Nederland waren ze afkomstig de Franse motoren liefhebbers.

Nog steeds praten ze over het feit dat alles met de franse slag moet gebeuren, maar deze dag leek meer op Deutsche gründlichkeit.

De soep, brood en koffie waren zo goed verzorgd dat ons enkel de conversatie overbleef die in stand gehouden moest worden.

Dit lukte bijzonder goed kan ik wel stellen. Zet een tiental franse raspaarden op de stoep en de tongen komen los.

En waarover praten zij? Niet over het weer kan ik u garanderen.

Er was een concours de élégance (of moet je bij raspaarden over een veekeuring spreken?), een toespraak van een heuse wethouder en enige woorden van onze Président.

De toerit was mooi en leidde ons door de binnenlanden rond Rijssen. Of een ieder evenveel van het landschap heeft genoten is niet bekend, daar sommigen bijzonder veel aandacht aan het rijden zelf moesten besteden. De een vond het te langzaam gaan, de andere (u raad het al) te rap.

Onderweg hebben we nog een weinig aan politiek gedaan op het moment dat wij een struisvogel boerderij passeerden.

Kwade tongen beweren dat de pauzeplaats onderweg angstvallig geheim gehouden wordt voor de overheid ivm illegale olie lozingen. Gerrit verzekerde ons dat het allemaal wel meeviel en dat er na afloop slechts 3,5 liter olie uit de opvangmatjes gewrongen kon worden.

Prettig was het dat Terrot weliswaar in de meerderheid was maar dat de andere franse merken niet ontbraken.

Te noemen een Peugeot met blokmotor (10 jaar later bouwde Terrot nog steeds gescheiden versnellingsbakken (merkte hij fijntjes op) en een Monet-Goyon waarover het volgende verhaal. Harry Nab, zo heet onze held, was onderweg komen te staan met een gescheurde benzine leiding. Goede raad was duur dus Harry trok er op uit naar een nabij gelegen boerderij om de organisatie te verwittigen. Op de boerderij werd gevraagd naar zijn probleem en natuurlijk kon hij bellen, maar hij kon ook wel een vlammetje van hun lenen.

De benzineleiding werd gesoldeerd en de reis kon vervolgd worden. Einde verhaal? Neen, hij was de weg kwijt en is via een andere route terug gereden. Daar aangekomen viel het enige mensen op dat roken in zijn omgeving niet gewenst was, daar Harry enige liters benzine in zijn kleren geabsorbeerd had.

Onderweg viel het op dat Henk Stomp het verschil tussen zijn kleplichter en koppeling handel moeilijk uit elkaar kon houden. Af en toe werd zelfs de berm niet geschuwd.

Onze Président, voor ingewijden ook wel Paul, had probleempjes met het bij elkaar houden van zijn uitlaatbocht aan zijn cilinder.

Iedere honderd meter moest hij zijn uitlaatwartel een slag terug draaien om hem niet te verliezen.

Ook dacht hij zoveel gereedschap mee te moeten nemen, gecamoufleerd als dokters-tas, dat de duozit niet gemonteerd kon worden welke al geruime tijd klaar ligt.

Rest mij slechts nog een kleine anekdote die ik hoorde gedurende de dag: Robert Kwist reed, gehelmd met een alpinopet de route. Het werd hem verzekerd dat dit hoofddekseel meer bescherming bood dan een valhelm. De argumenten waren verbluffend: Na een val van 40 meter is een alpinopet nog geheel onbeschadigd terwijl de valhelm kapot is. Tegen zoveel logica kon zelfs Robert niet op.....

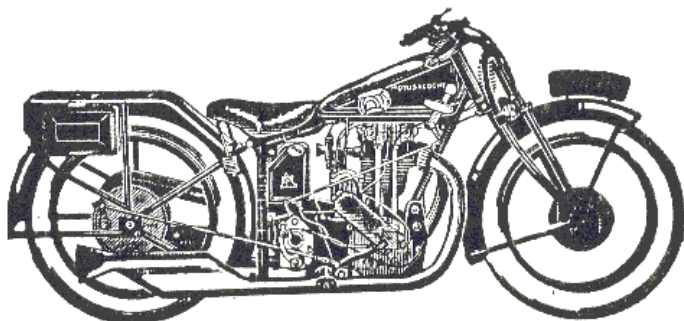
Het opladen van de motoren ging vlotjes alleen het afscheid nam nog enige tijd in beslag. Met nog steeds stralende zon aanvaarden wij de weg naar huis.

Jan-Coen



La Perfection en Motocyclettes

35 années d'expérience



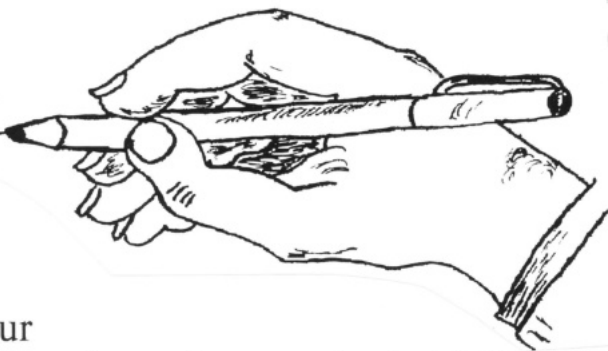
Modèles 250, 350, 500 et 750 cmc. monocylindres tourisme et sport

NOTRE INSPECTEUR RÉGIONAL
est à votre disposition pour vous donner, sans aucun engagement
our vous, nos conditions les plus favorables en vous démontrant
LES PERFECTIONNEMENTS DE NOS NOUVEAUX MODÈLES 1930

DEMANDEZ CATALOGUE DE TRIPORTEURS

MOTOSACOCHÉ-FRANCE, 63, rue Trarieux, LYON

agenda



12 november

Bijeenkomst 11.00 uur

Leden van Club voor Franse Motoren kunnen elkaar weer ontmoeten (als alles goed loopt) in het café van de sporthal, dicht bij de ingang van de beurs.

Informatie over ritten: Zie VMC kalender december 1993 (No 357) of bel Harry Nab of Paul Jonkman.

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 , 10 , 11 , 12

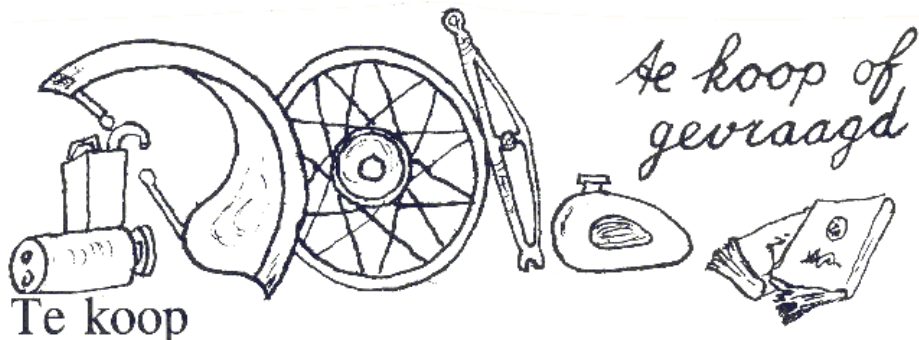
De boekjes worden opgestuurd als het geld is overgemaakt bij de penningmeester onder vermelding van de gewenste nummers. (Deze prijzen zijn incl. verz.kosten)

Er zijn artikelen (vertaling) over:

Terrot 350 cc zijkleppers met blinde boring (11 blz. f 2,20)*

Terrot 175 cc type "L" (14 blz. f 2,80)*

* Exclusief verzendkosten



Te koop

Honda CB 400 F Supersport donkerrood . Betrouwbaar en goed f 2500, =
Hans van Tilburg Ede 08380-35747.

Te koop

Terrot van voor 1914. Gerestaureerd. In zeer goede staat.

Magnat Debon begin twintiger jaren. Rijklaar, zeer betrouwbaar.

Peugeot uit 1900 Prachtig gerestaureerd. Is onderwerp geweest van tal van besprekingen in motorbladen en t.v.

Voor deze drie motoren informatie bij Paul Jonkman (055-220327). Gezien de

bijzondere aard van de motoren en de staat waarin ze verkeren, zijn dit beslist geen koopjes.

Te koop

Claxon, twee spanningsregelaars (**Ducellier/Magneto France**), **ongedoopte olie** (5 liter), **0-vet** versnellingsbak/1 kg, **stuurschakelaar** van bakeliet (niet origineel frans), **zekeringkastjes** voor opbouw onder tank o.i.d. Paul Jonkman 055-220327

Te leen

Boek van Bourdache over de ontstaansgeschiedenis van de Franse motorfiets-industrie. Een prachtige gebonden uitgave. Dit boek is geschonken door één van onze leden aan de club voor algemeen gebruik.

La Vie de la Moto kranteknipsels

Jan-Coen Dragt houdt heel zorgvuldig een knipselmap bij van de Franse motorkrant La Vie de la Moto. Artikelen mbt Gnome & Rhône en Terrot worden apart gehouden, andere interessante artikelen over Franse motoren worden uiteraard ook zorgvuldig bewaard. Als u het afgelopen jaar in wilt zien (fotokopieën), dan moet u Jan-Coen Dragt bellen. Na inventarisatie wordt één en ander geregeld.

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 20,00

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: Club voor Franse Motoren

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)

Ton Dorland (drukwerk)

Kopij:

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

Sluitingsdatum kopij:

Uiterlijk maandag 10 oktober 1994

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