

Un Peu du Tout

Nieuwsbrief 14

Oktober 1994

oplage: 100

Reservé au Service des Mines

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

Le titulaire du présent certificat est tenu, sous peine d'amende, de déclarer à la préfecture de son domicile, sur imprimé spécial :

- tout changement de domicile dans le mois qui suit (lorsque le changement de domicile a lieu à l'intérieur du même département, la déclaration peut être reçue par la préfecture, la sous-préfecture, le commissariat de police ou la brigade de gendarmerie du nouveau domicile) ;
- toute modification dans les caractéristiques du véhicule mentionnées sur le certificat, dans les quinze jours qui suivent ;
- la destruction du véhicule accompagnée du présent certificat, dans les quinze jours qui suivent.

En cas de cession du véhicule, il doit :

- porter sur le certificat la mention "vendu le..." ou "cédé le..." suivie de sa signature, avant de le remettre à l'acquéreur ;
- adresser à la préfecture, dans les quinze jours suivant la transaction, une déclaration mentionnant l'identité et le domicile déclarés par l'acquéreur. En cas de cession du véhicule en vue de sa destruction, cette déclaration doit être accompagnée du présent certificat.

La mise en gage d'un véhicule immatriculé est soumise aux formalités et obligations prévues par le décret n° 53-969 du 30 septembre 1953 modifié.

REMARQUE : En cas de mutation d'un véhicule d'occasion ou de changement de domicile du titulaire de la carte grise, la production d'une attestation de gage ou de non-gage est obligatoire lorsqu'il y a changement de département.

Il est de votre intérêt de demander également ce document en cas de mutation d'un véhicule dans le même département.

CHANGEMENTS DE DOMICILE

Club voor Franse motoren

Rijndruk Terrot 1930 - Het mooiste motorboek

Vosehope-perikelen - Monet & Goyon-restauratie

Spaken en nippels, velgen en naven - Plannen komende tijd

Pokies vintage ride throu' the USA - Nieuws over "Barneveld"

Inhoud

La Crécelle d'Apeldoorn	3
De 350 cm ³ zijklep Terrot H.S.T.	5
Boekbespreking "Het Mooiste Motorboek"	10
Bestuurs- en overige taken binnen de vereniging	11
Eén jaar Monet & Goyon-restauratie	13
Spaken en nippels, velgen en naven, bewerken, inspaken en centreren	16
The Unofficial Guide with a Peugeot	23

PREFECTURE DE L'YONNE

N° IMMATRICULATION AD: 4782 QM 89 DATE: 29.05.89 DATE DE 1^{re} MISE EN CIRCULATION (M): 06.06.37

NOM et Prénoms (N): M^r HERVE LAURENT

NOM d'usage:

DOMICILE (D): MONTREAL

COMMUNE (C):

GENRE: M MARQUE (M): MOTO TERROT TYPE: H

Intensité de bruit de l'engin (dB): CAPACITÉ (CC): 59934 SOLO UK: ES 104 P. max: 2

LABEL: CATEG: POUVOIR (CV): POUVOIR (CV) (M): POUVOIR (CV) (M) (M): S. 1584: Mo. max (kg/m²):

302 2856YBS

TAXE REGION: 110,00
TAXE PARAFISC: TOTAL: 110,00

DATES VÉRIF. TECHNIQ. Obligatoires (de l'article L. 118 et R. 112 du Code de la Route)

89 BK N° 0601000

Bij de voorpagina en hierboven:

Omslag van een Frans kentekenbewijs. Hierboven: binnenkant met o.a. naam van de bezitter en woonplaats, prefecture (= hoofdcommissariaat van politie), No. immatriculation (= kentekennummer), genre (= type voertuig), enige stempels en de tax région (110 FF). De 1^e afgifte was 6 juni 1937, en dit papier is afgegeven op 29 mei 1989. In grote letters staat geschreven: verkocht 22/4/94 en de handtekening van een belangrijke snuiter. Weggevalen is een vakje, geschikt voor stempels ten bewijze van technische keuringen. (van: Gijs van der Graaf)

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 dinsdag 6 december 1994

La Crécelle d'Apeldoorn

Vrienden

Zoals gewoonlijk zal la Crécelle u weer kond doen van zaken die ons allen weer boeien, hoewel motorfietsen niet groeien of bloeien. Misschien is bloeden hier beter op de plaats. Onbedoeld heeft de voorzitter zich wel erg in het centrum van de belangstelling geplaatst. Eerst laat hij z'n schuur afbranden, en dan schrijft hij iedereen daar nog een -niet geheel emotionele- brief over. De reacties waren talrijk en dat doet hem natuurlijk hartstikke goed. Elke reactie, hoe moeilijk mensen soms ook woorden kunnen vinden, doet je goed. Daarvoor dank.

Van je vrienden moet je het maar hebben. Zegt een helper van het eerste uur, koffie drinkend bij het wrak van wat eens een mooie witte Moto Guzzi was: "Weet je hoe je de waarde van deze motor kunt verdubbelen? Moet je hem nu vol tanken met super!" Na 18 uur begin je dus alweer te relativiseren. Materieel verlies is erg, zeker zo'n "levenswerk" maar hopelijk is er tijd van leven. Maak gewoon weer een nieuw levenswerk. De Gnome & Rhône stond (althans het frame en de wielen) bij de voorzitter op de zolder vrijwel onbeschadigd te pronken op de zolder van de schuur terwijl beneden de stenen van de binnenmuur verkruid zijn door de hitte.

Tips

Enkele dagen voor de grote ommekeer waren er wat punten opgeschreven die la Crécelle op de door haar bekende onhandige manier aan u zou mogen presenteren. Nou jongens en meisjes, daar gaat die dan maar weer:

Tip 1: Zet je motorfiets op onverhard terrein nooit te dicht bij een andere motorfiets. Het gebeurt nogal eens dat motoren worden afgeladen van de aanhanger en de organisator daar een mooi geschoren weiland voor kiest. Lekker de ruimte. Een Terrotist van het eerste uur komt aangetuift met een vriend en beiden parkeren hun motor op de bok en raken in een geanimeerd gesprek met de vrouw van de voorzitter en de voorzitter zelf. Dondert de motor van die vriend (overigens een Belgische motor) tegen die prachtige Terrot. De vrouwspersoon slaakt een kreet want het stuur doet verwoede pogingen precies die plaats in het heelal in te nemen waar het linkerbeen van deze welgeschapen dame al eerder aanwezig was. Dat doet best zeer. Als valbreker was het toch allemaal wat minder effectief en door de klap boort een schakelaar van het stuur zich boven de vuldop in de tank. Diepe butts in het metaal en in de psyche van de bezitter. Hadden de motoren iets verder uit elkaar gestaan, dan was dit te voorkomen geweest. Tijdens de TT in Assen heb ik dit helaas ook al eens zien gebeuren en het is echt niet nodig. Iedereen gewaarschuwd!

Tip 2: Na een lange periode van stilstand, bijvoorbeeld een winterseizoen, is alle motorolie langs de cilinderwand naar beneden gezakt. Bij de eerste slagen van de motor loopt het metaal van de zuiger(veren) dus tegen het metaal van de cilinder. Dit is te voorkomen door een flinke tijd voor de startprocedure wat olie door het gat van de bougie naar binnen te spuiten. (spuitbusje o.i.d.) Als het even de tijd heeft gehad om naar beneden te zakken, trap je de olie eruit door de kickstarter een aantal keren

te beroeren, je draait de bougie erin en probeert de motor vervolgens te starten. Deze tip kwam van een oude smeer-deskundige, die nu zit te tobben met de smering van z'n knieën. En daar heeft hij zelf nu weer geen tip voor. Gerrit en Gerrie Rooswinkel, het gaat jullie hopelijk weer snel beter.

Vosehope-perikelen

Gedwongen door tijdgebrek, heeft Ton Dorland zich bereid verklaard om de voorzitterstaken tijdelijk van mij over te nemen. Er zal ook een nieuwe penningmeester worden benoemd, het secretariaatswerk wordt beter verdeeld. Het hoofdredacteurschap blijft in ieder geval bij Paul.

Er staat de komende tijd weer heel wat voor ons kleine clubje op stapel. Alle leden moeten als een speer aan het restaureren, willen ze aan evenementen kunnen meedoen, of er in ieder geval enthousiast over kunnen meepraten.

Op 10 november is er weer de beurs van Barneveld. We hebben om 10.00 uur een (-hoek van een-) zaaltje gereserveerd zodat we elkaar daar kunnen ontmoeten en gezellig kunnen bijpraten. Ook zal daar de lang verwachte vertaling van de 350 cc kopkleppers van Terrot worden gepresenteerd. Hier wordt ook een en ander beslist over de **organisatie van de club**. Ton heeft niet stil gezeten en na veel overleg zal hij de resultaten daarvan in dit blad presenteren en in november nog een keer uitleggen. We zijn natuurlijk altijd bereid om nog betere (andere) ideeën van jullie op te volgen, als in ieder geval de **groeïende hoeveelheid werk** maar over **meer mensen** verspreid wordt.

Er staat nog een winter-middag op het programma met interessante voorlichting (vaag hé?), de traditionele toerit voor Franse motoren staat voor 5 of 12 juni 1995 gepland, en in het voorjaar willen we meedoen met eigen motoren tijdens een toerit in het noorden van Frankrijk. Daar kunnen we met ons eigen clubje rustig in een aantal auto's naar toe tuffen, motoren op de aanhangers, 's avonds gezellig barbe-knoeien en op de vroege ochtend van een heïge zondagmorgen (geen typefout) het Franse land wat onveiliger maken. Wilde plannen, maar we zien het wel zitten. U hoort natuurlijk tijdig of het door gaat en hoe de zaken definitief geregeld zijn.

Contributie

Zoals andere jaren, bestaat nu ook weer de mogelijkheid om tijdens de beurs alvast de contributie voor 1995 te betalen. De hoogte van het bedrag wordt daar bekend gemaakt maar zal waarschijnlijk f 20,- blijven. We hopen dat iedereen ons ook via deze bijdrage weer een jaar wil steunen met ons clubwerk.

Handig

Om nog meer van de hak op de tak te springen het volgende: Bij Franse motoren van vóór WO II kwamen alle draden meestal samen in een stuurschakelaar. Een Magneto-France schakelaar met originele bedrading uit elkaar halend, bleken alle draden een koperkern van $1,5 \text{ mm}^2$ te hebben. Er is dus een dikke draad gebruikt, geschikt

voor de relatief hoge stromen in een 6-volts-installatie. De katoenen mantel had zowaar ook nog een kleurcode. Alleen de **kleur-variatie** was niet erg groot, namelijk één: Zwart. Was het al niet Henry Ford die zijn T-Ford presenteerde en zei dat hij z'n schepsels in alle kleuren kon leveren, als het maar zwart was?

De 350 cm³ zijklep Terrot H.S.T.

Uit: Het Motorrijwiel 3 oktober 1930 Blz. 904-906.

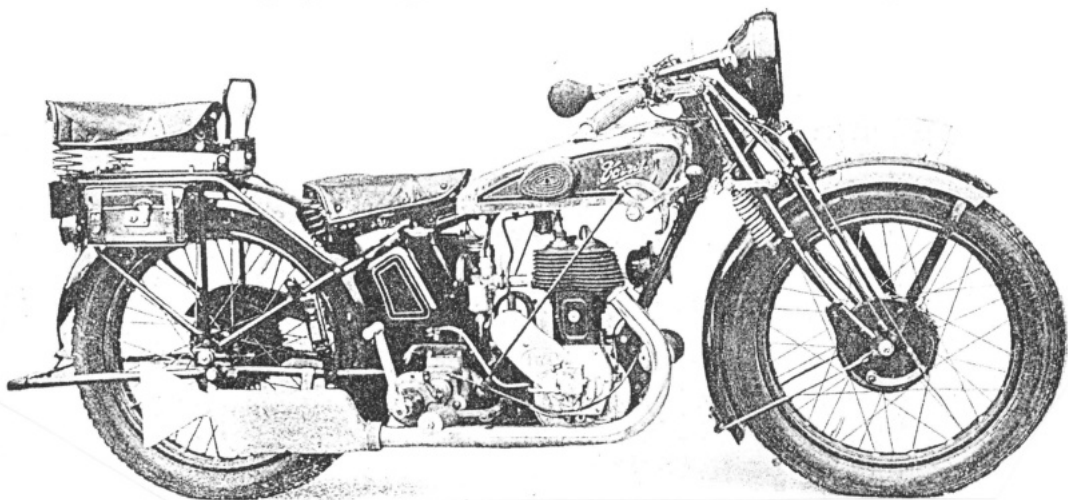
In Nederlandse motorbladen is de Franse motorfiets vroeger niet vaak ter sprake gekomen. Toch kom je zo af en toe een artikel tegen. Hier een rijders-test van een Terrot H.S.T. Er is gezorgd voor een letterlijke weergave van de originele tekst. De verslaggevers zullen jaren nadien nog welkom zijn geweest bij "onze Piet".

De redactie zou graag vernemen hoe het verder is gegaan met de handel van Terrots door Piet van Wijngaarden. Andere artikelen uit die tijd met dit onderwerp zijn van harte welkom.

Toen we, nu een jaar geleden, de aandacht van onze lezers vestigden op de belangrĳheid van de Fransche motorrijwieltentoonstelling te Parijs, zijn verschillende handelaars daarna in het Grand Palais de producten van de Fransche industrie eens nader in oogenschouw gaan nemen. Bij de keuze van een vertegenwoordiging van een Fransch merk voor Nederland - we hadden er van te voren nadrukkelijk op gewezen - was voorzichtigheid gewenscht, want er schuilt onder het welig opschietende Fransche motorrijwielkoren ook tamelijk veel kaf, maar daar stond en staat nog tegenover, dat er zeer goede merken zijn, waarmee men ook in Nederland behoorlijk zaken kan doen. Als men maar een goede kijk op de zaak heeft. En als er een is, die dat heeft en weet, wat er in een bepaald merk schuilen kan, dan is dat de heer Van Wijngaarden, de eigenaar van Het Motorpaleis te Rotterdam. Toen "Piet" ons vertelde, dat hij naar den Salon de la Motocyclette ging te Parijs, toen hadden we zoo'n voorgevoel, dat hij daarginds

iets goeds uit zou pikken en inderdaad, hij kwam thuis met Terrot, het product van een der oudste en gerenommeerdste, maar ook een der allergrootste motorrijwielafabrieken in Frankrijk. Wie weet wat Terrot bouwt en kent, wie gezien heeft, welk een ontzaglijken afzet de fabriek heeft in het eigen land, die zal met ons zich wel eens hebben afgevraagd, waarom niet eerder een Hollandsche firma het oog liet vallen op de producten van deze uitstekende fabriek. Maar blijkbaar stond het in de sterren geschreven, dat Piet van Wijngaarden naar de ville lumière moest komen, om Terrot in ons land vertegenwoordigd te krijgen. Enfin, Terrot is er nu en zal wel niet meer zoo gauw weggaan, want vanaf den intocht in het Rotterdamsche Motorpaleis is het

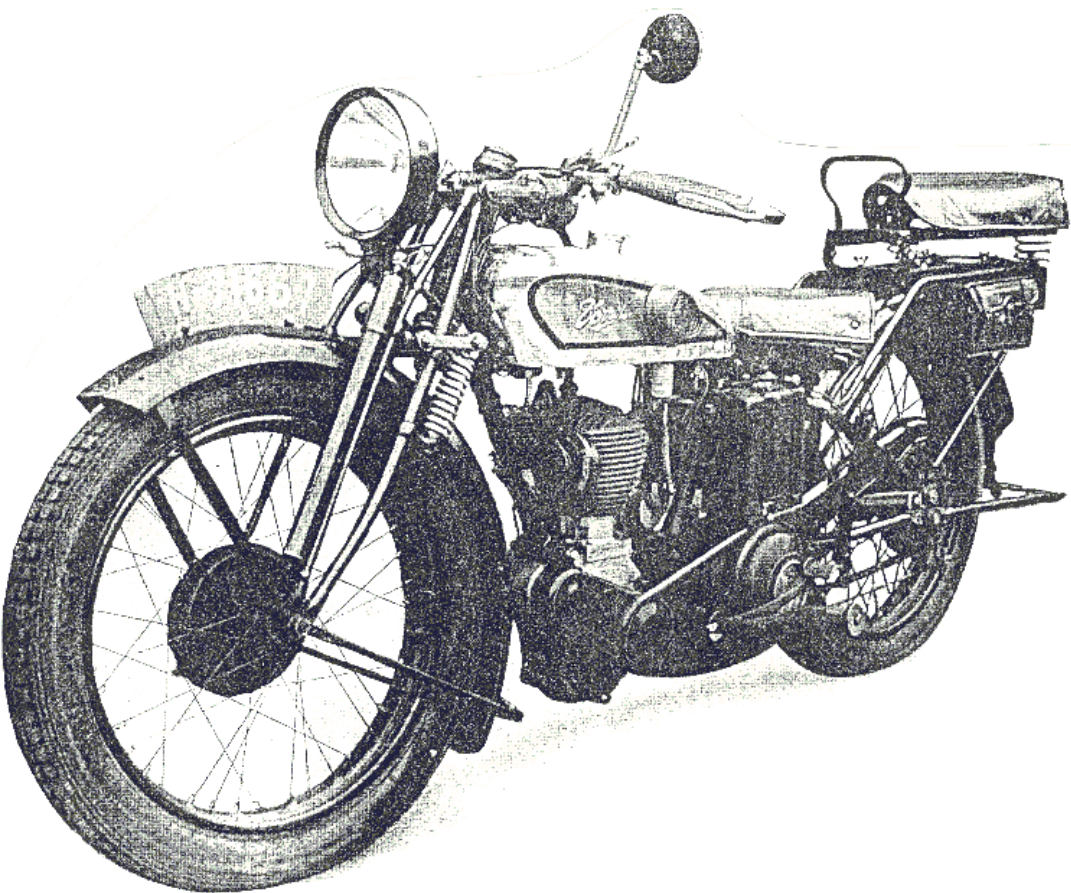
Terrot in Holland naar den vleeze gegaan. Men ziet in Het Motorpaleis zelden zoo'n aardige Fransche machine, omdat elke Terrot, die aankomt, meteen ook al een koper gevonden heeft. En hoewel we er meerdere malen een aanvroegen voor keuring voor het Motorrijwiel, lukte het ons nooit er een op de kop te tikken. Toen kwamen de Augustusmaand, de Internationale Zesdaagsche in Grenoble, waarin Terrot zoo'n kranig figuur sloeg, en onze vakantie in de Fransche Alpen. En



Een smakelijke, betrouwbare machine, klaar voor den weg voor duo-rijden, voor f 650, =.

we zagen zooveel Terrot's en kregen zoo'n aardigen indruk, dat we uit la douce France terugkeerden met het vaste voornemen zoo spoedig mogelijk een road-test op dat merk te houden. En ditmaal hadden we geluk, want Het Motorpaleis had juist een nieuwe zending aangekregen en we konden een splinternieuwe machine - oningereden - ter beschikking krijgen. Ze verscheen weldra voor onze deur in de Spaarnestad en we hebben ons gehaast er kennis mede te maken. De machine, die we ter beschikking kregen, was de 350 cm³ zijklep H.S.T., het type, waar Van Wijngaarden werk van maakt. Immers zijn goede koopmansblik had onder de verschillende modellen, die de Fransche fabriek levert, onmiddelijk dezen Standaard 4-paards zijklepper ontdekt, als het meest aantrekkelijke object voor Nederland. En dat is deze 350 cm³ standaard inderdaad, want ze is den prijs van f 650, = waarvoor ze geleverd wordt, zeer zeker waard, als men nagaat, dat daarin begrepen is: een zeer overvloedige uitrusting, omvattend eene uitstekende electriche verlichting van Soubitez, steering damper, kneegrips, diminrichting vanaf het stuur voor het licht, electriche hoorn, handhoorn, spiegel, verstelbare voetrusten en - last but not least - een stevige duo-zitting met voetrusten, zoodat iemand, die een Terrot koopt, met f 650.- overal vanaf is en zoo den weg op kan, niet slechts alleen, maar ook met duo-passagier. Bovendien is - wat men anders bij een Fransche machine soms zoo

heerlijk kan aantreffen - niets slordig of goedkoop afgewerkt en ziet alles er even netjes verzorgd, degelijk en solide uit. Om te beginnen is het uiterlijk van de



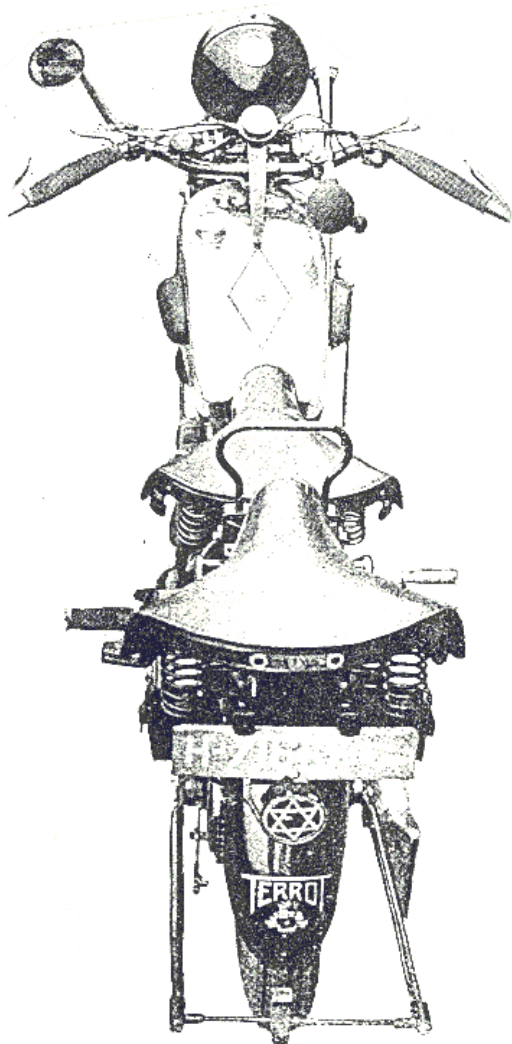
De 350 cm³ Terrot van de aandrijfszijde gezien.

machine al een attractie op zichzelf, want deze Terrot zijklepper heeft een zeer vlotte lijn en vooral het vernikkelde benzine-reservoir, met blauw met goud gepolijste zijpaneelen, verhoogt het vlugge en smakelijke van het geheel zeer. Het Fransche nikkel is dikwijls van inferieure kwaliteit, maar bij Terrot is dit niet het geval en bleek de mooie, glinsterende tank heel goed tegen weersinvloeden bestand. Ook de rest maakt een keurigen indruk en dientengevolge begint men al met een zeker genoegen op zoo'n machine plaats te nemen. En de nadere kennismaking op den

weg zal zeker dat genoeglijke gevoel niet bederven. Stapt u er maar eens op en u zult direct zelf veel goeds ontwaren.

Daar is b.v. in de eerste plaats het aantrappen. U hebt er niets geen moeilijkheden mede. Een kalmen trap, gecombineerd met het even werken met den kleplichter, brengen den motor direct in werking. En bovendien bemerkt men bij het staande aantrappen, dat het geheel makkelijk in de hand ligt, hoewel het gewicht tamelijk zwaar is. Dat valt eerst goed op, als men de machine in de garage b.v. met den hand verplaatst. En dat is ook niet te verwonderen, want het geheel is zeer degelijk en robuust van bouw. Maar bij het aantrappen, of als men in het zadel zit, heeft men daarvan geen last, want de machine is prachtig laag gebouwd en ligt schitterend op den weg, zoodat men zich onmiddellijk op zoo'n Terrot thuis voelt. En juist dit helpt zoo mede om deze H.S.T. tot een echt prettige toermachine te maken. Alles maakt een even stevigen en betrouwbaren indruk en eenmaal in actie gebracht, laat de motor onverstoorbaar zijn gezond, maar toch behoorlijk gedempt geluid horen. Geen van de commando-organen zal zelfs den minder ervaren rijder bij de bediening moeilijkheden opleveren. Alles werkt normaal en goed, koppelingshandle en kleplichter zitten links op het zeer handige, vlakke stuur met de ontstekingsmanette en het handeltje voor het bedienen van de zeer goed lichtgevende Soubitez-installatie, rechts vindt men de handremgreep, die de rem op het voorwiel bedient, de manetten voor den carburator en den knop voor den electrischen hoorn, terwijl verder op het stuur nog een handhoorn en achteruitkijkspiegel aanwezig zijn. Rechts van de sierlijke tank treft men het bedieningshandle van den drie-versnellingsbak aan en links achter het hakpedaal voor de krachtige achterwielnaaf. Maar het is vooral de rotsvaste ligging op den weg en de groote handelbaarheid, die deze Terrot vele vrienden zal doen maken. Men zit er waarlijk voor zijn plezier op en vooral het "bochtjes-pikken" is een genoegen. Er moet dan ook wel heel wat gebeuren, voor dat men door slippen of vallen met deze machine op zijn neus komt te liggen. En zoo iets is natuurlijk voor duo-rijden, vooral op minder goede wegen, heel prettig. De zit op de Terrot H.S.T. is gemakkelijk en zeer laag, zoodat men de machine bijzonder gemakkelijk in de hand houdt en het comfort is goed, op één uitzondering na, n.l. het zadel. De voorvork, zeer solide uitgevoerd, is naar ons gevoel, wat aan den stuggen kant. Hij was echter wat te vast gezet en bovendien is de beoordeeling van zoo iets op een splinternieuwe machine moeilijk. Over het geheel verricht de voorvork hare taak en ook de 26 x 3,5 banden dragen tot een comfortabel rijden bij, evenals de schokbrekers in de voorvork en de zeer handige stering-damper, terwijl de knee-grips als trait-d'union tusschen het lichaam van den rijder en de machine den zit nog comfortabeler en vaster maken. Maar het zadel kon ons niet bekoren. Het onze was bepaald slecht, stootte en sloeg door en we hebben den eigenaar van Het Motorpaleis dan ook geadviseerd dit door een beter te vervangen, hetgeen, naar hij ons toezegde, ook gebeuren zal. Het geheel is te goed om zoo'n belangrijk onderdeel te verwaarloozen. En wat de krachtbron aangaat, den 350 cm³ zijklepmotor, ook daarvoor mag zeker het "eenvoudig en goed" als waardeering dienen. Een sterke,

onverpoosd regelmatig doorwerkende arbeider, betrouwbaar en degelijk. De motor heeft niet het fluweelig soepele van sommige tegenwoordige, uitermate flexibele motorrijwielmotoren en men moet in de stad en op hellingen betrekkelijk vlug terugschakelen, waar tegenover staat, dat zoowel in druk stadsverkeer, als bij hellingwerk, de machine op de tweede versnelling letterlijk alles doet. Het optrekken is goed, zonder snel te zijn en de top-snelheid hebben we niet kunnen ontwikkelen, omdat onze Terrot nog niet voldoende ingereken was. Maar de motor kwam vlug en mooi los en we schatten de top-snelheid op 90 à 100 K.M., in alle gevallen echter zeer voldoende om op onze Hollandsche wegen en ook in het buitenland flink te kunnen opschieten, ook met duo-belasting. De automatische smering kan door middel van een kijkglas worden gecontroleerd en de olie-toevoer is gemakkelijk verstelbaar, terwijl de breede openingen van het benzine-reservoir en aparte olie-tank een gemakkelijk ravitailleeren waarborgen. Voeg bij dit alles zuinigheid in bedrijf - we schatten het aantal Kilometers, dat men met 1 Liter benzine op deze Terrot aflegt, op 30 à 35 - groote veiligheid bij nacht en bij dag door een vaste ligging, uitstekende remmen, door zeer goed licht met dim-inrichting en een doordringend en toch niet hinderlijk signaal, een behoorlijke geluiddemping en de verdere complete accessoire-uitrusting en men zal kunnen



Een foto, die een idee geeft hoe de Terrot H.S.T. klaar voor duo-rijden op den weg wordt afgeleverd.

begrijpen, dat we deze machine met een gerust hart kunnen aanbevelen. Als zwak punt vermeldden we reeds het zadel, terwijl ook de voertrussen wat laag zijn en de sector van het handle van den versnellingsbak ons qua bouw niet geheel kon bekoren, daar men nogal eens gauw de tweede versnelling mist. Maar daar staat zooveel goed naast en het geheel is zoo degelijk en betrouwbaar, goed uitgerust en sierlijk, dat de toerist, die een goed, prettig en betrouwbaar vervoermiddel zoekt, vooral ook voor duo-vervoer, zeker geen slechte greep doet, als hij zijn oog op de Terrot H.S.T. vallen laat.

Na onze kennismaking geven we dit Terrot-type in Nederland niet alleen een goede, maar zelfs een zeer goede kans!

K.R.

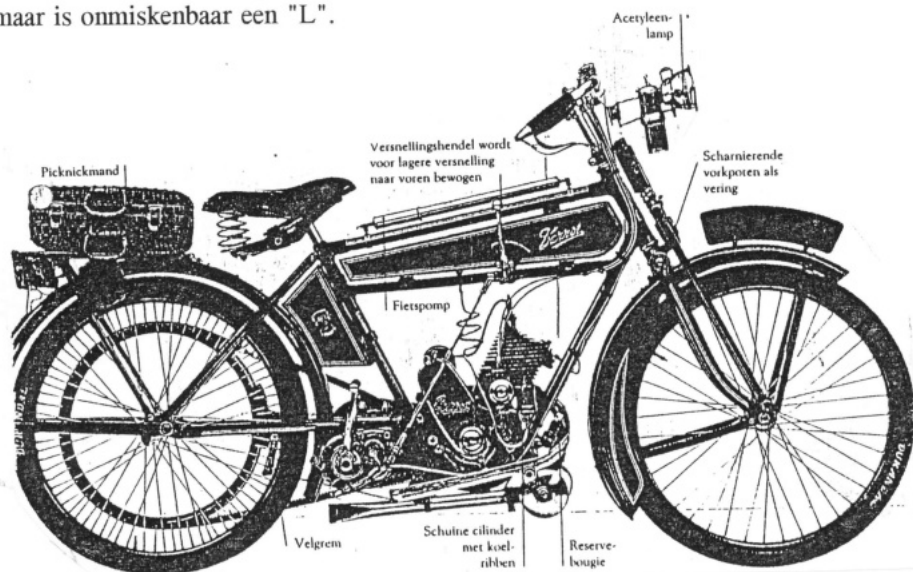
"Het mooiste motorboek"

Ingezonden door: Ton Rietbergen

Hierbij stuur ik de redactie een bladzijde uit een boek dat ik gekocht heb. Voor het geval je het niet kent: "Het mooiste motorboek", Hugo Wilson, Standaard Uitgeverij (Bruna). Alles in kleuren-Nederlands.

Nu eens niet alles Harley's (ook wel), maar ook de gewone gebruiksmachines. Terrot zelfs een hele bladzijde.

Hieronder een afbeelding van een Terrot uit 1924. (Het type wordt niet vermeld maar is onmiskenbaar een "L".



Bestuurs- en overige taken binnen de vereniging

Reeds enige tijd wordt er door een aantal mensen van de laatste pagina nagedacht over een andere aanpak van de te verrichten taken en werkzaamheden binnen de vereniging.

Van: Ton Dorland

Op dit moment worden door een paar mensen praktisch alle werkzaamheden uitgevoerd en wordt de belasting een beetje te groot. Ook heeft Paul Jonkman door de desastreuze garagebrand een aantal werkzaamheden uit handen moeten geven.

De taken en werkzaamheden zijn (globaal genoemd) de volgende:

- ledenadministratie
- financiële administratie en contributie-inning
- inventarisatie, beheer e.d. van de "bibliotheek" van de vereniging
- inventarisatie en coördinatie van onderdelen, materiaalruiling e.d. van leden

- technische vraagbaak en historie
- redactie van "Un peu du tout"
- adressering en verzending clubblad
- contacten met andere verenigingen (officiële contacten)
- regelen en organiseren van ritten, meetings e.d.

Zo is er nog wel meer, maar dit zijn de hoofditems. Het aantal leden wordt langzamerhand zo groot, dat er moet worden gestructureerd in de vereniging.

Op de meeting in Barneveld in november zal weer de vraag gesteld worden of wij over moeten gaan naar het oprichten van een vereniging. Deze overgang levert wel veel "meerwerk" op (met de daarbij behorende kosten) maar biedt niet veel voordelen m.u.v. het hebben van een officiële status bij contacten met instanties e.d. en het (misschien) ontvangen van een "startpremie".

Toch zullen we naar een constructie **in de vorm van** een vereniging toe moeten gaan, ook als niet voor het oprichten van een vereniging wordt gekozen. Indien we later toch naar een vereniging "gedwongen" worden kan deze overgang eigenlijk pijn- en geluidloos geschieden zonder al te veel problemen.

Hieronder volgt een voorstel voor een mogelijke structuur van ons clubje.

Natuurlijk zijn de taken van een voorzitter, een secretaris en een penningmeester wel bekend. De te vormen commissies zouden de volgende werkzaamheden kunnen verrichten:

1. *Technische commissie*

- vraagbaak techniek en historie
- inventariseren en bijhouden bibliotheek
- leveren technische kopij voor het blad

2. *Redactiecommissie*

- redactie verenigingsblad
- coördinatie /administratie advertenties en onderdelen
- vertaalbureau

3. *Regelcommissie*

- organiseren bijeenkomsten
- ,, ritten
- coördineren bij en t.b.v. ritten buiten de vereniging

De voorzitter coördineert het gehele "bedrijf; hij zet evt zaken uit naar de diverse commissies.

Er moet natuurlijk zo min mogelijk vergaderd worden; het is **absoluut niet** noodzakelijk om iedereen van het bestuur (inclusief de vertegenwoordigers van de commissies) voor een vergadering bij elkaar te hebben. Verder kunnen misschien wel werkzaamheden van mensen in verschillende commissies worden gecombineerd. Ongetwijfeld willen de meeste mensen die nu een portie werk verrichten dit wel continueren. Ook dat willen we in Barneveld dan nog even op een rijtje zetten.

Wij hopen dat u hier allen eens over wilt nadenken, zodat we op de meeting in Barneveld misschien al spijkers met koppen kunnen slaan en de vrijwilligers voor bepaalde functies kunnen plaatsen.

Als u verder nog iets wilt weten zijn Paul Jonkman en Ton Dorland uiteraard ter beschikking om vragen te beantwoorden. Mogelijkerwijs gaat u met vrienden zeggen: "Pakken we op". Probeer dan zoveel mogelijk de consequenties van de afstanden te omzeilen door iemand dicht bij uw eigen woonplaats te benaderen.

Ton Dorland, Putten 03418-61352



PNEU BAN

HUTCH

124, Avenue des Champs
TÉLÉPHONE: Ellysées 27

The advertisement features two illustrations: on the left, a vintage open-top car with a driver and a passenger; on the right, a person riding a motorcycle. The text is arranged in a bold, sans-serif font, with 'PNEU BAN' at the top, 'HUTCH' in a large, dark box below it, and the address and phone number at the bottom.

Eén jaar Monet & Goyon-restauratie

"Als die Monet er nou niet tussen had gestaan, had het wellicht niet doorgezet"

Door Freek Rurup, Boxtel

Eind 1992 kreeg ik het te pakken. Het was ergens in november op de Beurs van Barneveld. Eigenlijk waren m'n vader en ik op zoek naar onderdelen voor zijn BSA. Die was toen zo goed als gereed en er bleef dus voldoende tijd over om een blik te werpen op de vele motoren die, keurig naast elkaar, achter in de hal stonden. Als die Monet er nou niet tussen had gestaan, had het wellicht niet doorgezet. Maar die mooie lijn, z'n lengte, het mooie zadel, de vorm van de tank (met kontje), en ga zo maar door, grepen me teveel aan. Alles bij elkaar was het de eenvoud en de stijl van de fiets, zoals hij later nog vele malen genoemd zou gaan worden, in verband met zijn bescheiden afmetingen.

Geanimeerd gesprek

Al gauw kwam ik in gesprek met lotgenoten. Eén daarvan had ook een Monet, waar hij zelfs wel eens een stukje op reed. Toe maar!

Natuurlijk maakten we ook een praatje bij de stand 'Franse Motoren', bemand door Wim Faber. Na een geanimeerd gesprek nodigde hij ons uit om zijn Monet thuis eens te komen bekijken. Hij wilde 'm wel verkopen als ik belangstelling had. En ook zijn Monet, net als die op de beurs, was een L4, uit '36.

Ter plaatse bij Wim Faber gearriveerd, twee weken later, zat het virus nog steeds in m'n hoofd en het was moeilijk een besluit te nemen. Er waren, naar mijn idee, nog veel hindernissen te nemen. Om een indruk te geven: ik had mijn rijbewijs nog niet en ik had nog nooit aan motoren gesleuteld (wel aan fietsen!). Bovendien: hoewel mijn frans redelijk was, schoot ik daar niet zoveel mee op. De hoeveelheid documentatie bleef in eerste instantie namelijk nogal beperkt.

Zeewolde-Haarlem

Maar: de terugreis van Zeewolde naar Haarlem was lang genoeg om een beslissing te nemen. Thuis aangekomen belde ik Wim Faber. De week daarop, met Sinterklaas,

DE PLEINE

INSON

Champs-Élysées - PARIS
7-94, 27-95, 27-96, 27-97



RC Seine 43.641

stond mijn aanwinst voor op de stoep, in Haarlem. Vervoerd in een oude PTT-bestelauto, met het voorwiel tussen de stoelen, boven op de handle van de handrem. Voor het grote werk werden eerst foto's van de motor genomen. Van alle kanten, in z'n geheel en in detail. Deze foto's zouden later goede diensten moeten gaan bewijzen als de hoeveelheid dokumentatie erg beperkt bleef. Tijdens het demonteren werd wel duidelijk dat de Monet een tijd had doorgebracht op een boerenerf of iets dergelijks. Met een schroevendraaier konden we de plakken vuil, vermengd met vet, kippeveren en stro er zó afsteken. De motor was redelijk compleet. De enige zaken die ontbraken, waren de dynamo, de accu en een passende kentekenplaat, voor zowel voor als achter.



MONET GOYON
est
La Marque la plus intéressante
à représenter
POUR L'AGENT
Ses victoires incessantes en course
Sa large publicité
La réputation de sa construction
constituent d'énormes
FACILITÉS DE GROSSES VENTES
et l'assurance de
BEAUX BÉNÉFICES
pour ses
AGENTS
MONET & GOYON
6, rue du Pavillon
MACON

Omdat ik zelf in Boxtel woon, terwijl de goed geoutilleerde werkplaats in Haarlem bij m'n vader staat, ben ik aangewezen op de weekenden om het grote werk te doen. Het kleine, zoals het ontleden van de versnellingsbak en bijvoorbeeld het maken van het zadel, kon gemakkelijk in Boxtel plaatsvinden.

Het werk in de vakantie

In enkele weekenden werd de Monet kleingemaakt. Zelfs het frame bleek, afgezien van de vele frameplaten, uit diverse delen te bestaan.

In de periode van half januari tot eind maart 1992 was ik met vakantie. Het werk ging geleidelijk door, vooral door het enthousiasme van m'n vader. Toen ik terugkwam was ook al het motorblok gedemonteerd en voor revisie naar een uniek bedrijf in Haarlem weggebracht. (Eigenlijk doen ze er alleen Engelse motoren, maar ook mijn vreemde eend in de bijt ziet de werkplaats er regelmatig. De cilinder moest worden uitgehoond (weer ergens anders) en er werd al gezocht naar een vervangende zuiger. Dat bleek nogal tegen te vallen en uiteindelijk is volstaan met het vervangen van één van de zuigerveren door een olieschraapveer. Ook moesten er nieuwe kleppen worden gemaakt (kostbaar zaakje!). Natuurlijk werd het blok goed schoon gemaakt, inclusief de cilinderkop. Het geheel zag er weer geweldig mooi uit, zeker met het open klepmechanisme.

De volgende technische klus was de revisie van de versnellingsbak. Hiervoor moesten met name nieuwe busjes worden gedraaid, maar ook de koppelingspen was kapot. Deze moet nu nog steeds worden gemaakt, maar het wachten is nog op het definitief monteren van de bak. Als dat is gebeurd kan de pen op de juiste lengte worden gemaakt, met geharde uiteinden.

Terwijl al het technische revisiewerk werd uitbesteed, kon thuis de aandacht worden gericht op het uiterlijk van de motor, het weer monteren van gereedgekomen onderdelen, enz.

Enquête Monet & Goyon-bezitters

Om de restauratie van mijn Monet wat te vergemakkelijken, had ik de moed bijeen geraapt om een aantal mede-Monet & Goyon-eigenaren aan te schrijven. Via via had ik ongeveer 12 adressen verzameld. Ik stelde een enquêteformulier op, dat ik aan hen verstuurde. Na verloop van tijd kwamen de reacties binnen en de respons viel lang niet tegen. Van de aangeschrevenen hebben negen personen gereageerd. Alle deelnemers hebben naderhand een samenvatting ontvangen van de resultaten. Het was leuk om te zien dat er zoveel verschillende typen Monets in Nederland zijn. De motoren lopen uiteen in bouwjaar, cilinderinhoud, kleurstelling, restauratiefase, noem maar op. Er zitten geen twee dezelfde motoren bij.

Gedurende de restauratie ben ik natuurlijk weer veel wijzer geworden (wat motoren betreft). Bij het bestellen van de transfers (zelfs dat kon nog!) bleken er twee verschillende typen transfers te bestaan. Uit foto's, op verzoek meegestuurd door de

enquête-deelnemers, bleek ook een veelheid aan kleurcombinaties voor te komen. Tenslotte gaf het Grand Dictionnaire des Motos Françaises uitsluitel over de belijning op de tank.

Gemier

Om na het spuitwerk de belijning en de logo's (waarvan ik toen nog niet wist dat er transfers in de handel waren) weer goed te kunnen aanbrengen, had ik niet alleen foto's gemaakt. De belijning is nog wel op te meten, qua breedte, plaats, en dergelijke, maar met de logo's voorzag ik wel enige problemen. Ik kleurde ze daarom op de tank en op het spatbord helemaal in met een zacht potlood. Daarna kon ik ze overnemen op een stuk papier, door het papier op het logo te leggen en er, ter plaatse van de logo's, met een stomp voorwerp over heen te wrijven. De logo's had ik zo, weliswaar in spiegelbeeld, vrij scherp overgenomen.

Na dit gemier was het tijd om het blikwerk kaal te maken, te plamuren, te schuren, te plamuren, te schuren en uiteindelijk weg te brengen naar de spuitery. Voor het zover was heb ik wel ettelijke avonden in de schuur gezeten. Bovendien moest er het een en ander worden uitgedeukt. In de benzinetank zat een vrij forse deuk en verspreid over de rest van het blikwerk kwam ik nog meer herstelwerk tegen. Zowel de benzinetank als de olietank heeft m'n vader naar Rotterdam gebracht om te laten uitdeuken. Het voorspatbord is naar een Haarlemse plaatwerkerij gebracht om een stuk blik te laten implanteren waar, door spatschade, het blikwerk vrijwel doorge-roest was geraakt.

Het buizenwerk, zoals het frame, bagagedrager, vork en de frameplaten heb ik gelaten voor wat het was. Dat kon veel beter gestraald worden. Bovendien zou ik daar toch niets aan gaan doen in de zin van plamuren etc. Het buizenwerk ging vuil naar een gerenommeerd adres in Nijkerk en kwam er weer piekfijn, zwart ge-epoxideerd, vandaan.

Het blikwerk moest er natuurlijk weer knap gaan uitzien, vandaar al die 'schuur'-avonden. Eindelijk, toen ik tevreden was over het plamuurwerk van het hele spul, kon het weg.

Een week later geloofde ik mijn ogen niet. Je zou haast denken dat de spuitery al mijn plamuurwerk er af had gestraald. Om vervolgens zelf een spiegelgladde plamuurlaag aan te brengen, voordat hij zou gaan spuiten.

De tank is een soort van 'petrol-blue'. Deze kleur heb ik laten namaken aan de hand van de onderkant van de tank. Hier was de kleur het meest beschermd gebleven tegen benzine, zonlicht en de tand des tijds. Bovendien kwam deze kleur vrij goed overeen met de kleur van de belijning, na deze even te hebben opgeschuurd. Terwijl ik mijn best aan het doen was op het blikwerk, werden de wielen, al gespaakt en met nieuwe banden, voorzien van nieuwe assen en nieuwe remschoenen.

Het spuitwerk ziet er nu gelikt uit en ik heb enorme zin om de motor te gaan monteren. Nu is de situatie zover dat de hele handel weer in elkaar kan worden

gezet. Het is nu wachten op een vrij lang vrij weekend, om alle bouten, assen en overgebleven materialen te vernikkelen. Dit proces vraagt de nodige voortgang van schoonmaken, polijsten, ontvetten, vernikkelen, etc.

Als alles heel vlot zou zijn verlopen, had ik mee kunnen doen met de traditionele Eerste Toerit voor Franse Motoren te Notter. Het wordt toch iets later. Ik doe mijn best en hoop binnenkort eindelijk een Monet & Goyon te horen lopen.

Freek Rurup, Boxtel

Spaken en nippels Velgen en naven Bewerken, inspaken en centreren

Er is niet alleen geduld nodig bij het werken aan gespaakte wielen. Er is ook rust en een systematische aanpak noodzakelijk.

Natuurlijk is de verleiding groot om met de kniptang de totaal verroeste spaken weg te knippen en samen met de onbruikbaar geworden velg op de schroothoop te gooien. De nieuwe onderdelen zijn immers toch op voorraad. Deze methode kan wel leiden tot uren- of zelfs dagenlang puzzelen en zweten om de naaf weer in de velg te krijgen. Om dit te voorkomen luidt het toverwoord: meten. (Oftewel: "Meten is weten", zoals mij op de MTS al is geleerd.)

Het wiel wordt op een vlakke ondergrond gelegd (dik multiplex of spaanplaat van 80 x 80 cm) zodat de afstand van buitenkant van de naaf tot de velg goed gemeten kan worden. Meet dit op meerdere plaatsen om te controleren of de velg misschien vervormd is.

Op de onderplaat kan ook de positie van het ventielgat in de velg en een vast markeerpunt op de wielnaaf aangegeven worden om zo later de juiste beginpositie te kennen. Vergeet ook niet te noteren welke zijde van de naaf naar boven of naar onder wijst.

De volgende tekening heeft het spaakpatroon als onderwerp, zodat vastligt welke boring in de naaf overeenkomt met welk gat in de velg. Als uitgangspunt is hier logischerwijze het ventielgat genomen.

De herinnering aan het verloop van twee of drie spaken, aan elke kant, helpt bij het later inspaken.

In ieder geval moet de spaaklengte en de vorm en hoek van de spaakkop bekeken worden. Let op de manier waarop ze uit de naaf komen (van binnenaf of van buitenaf)

Het kan geen kwaad om een paar foto's van het oude wiel te maken om zo de spaakpositie en volgorde vast te leggen. Daar er nog wel eens een tijd tussen het demonteren en opnieuw inspaken zit, (bijvoorbeeld als de velgen moeten worden gespoten en/of gebiesd) kun je beter teveel vastleggen dan te weinig.

Als de nieuwe spaken en nippels nog voorradig zijn kun je de oude verwijderen met een kniptang. Raadzaam is toch om van elke variant er één heel uit te halen om zo de nieuwe te laten maken en/of te controleren.

Als de spaken opnieuw bewerkt moeten worden is natuurlijk voorzichtigheid geboden bij het uitspaken.

Van oorsprong galvanisch veredelde spaken en nippels af te slijpen en van een nieuw laagje chroom of nikkel te voorzien, loont zich eigenlijk niet. Meestal zijn nieuwe spaken niet duurder en de veiligheid (lees stevigheid) speelt hierbij natuurlijk ook mee.

Spaken die alleen opnieuw gelakt moeten worden kunnen eerst ontroest worden en dan om te spuiten aan een draadje worden opgehangen. Ook kan een serie spaken met hun schroefdraden in een voorgeboorde plank worden gestoken. Een verroeste stalen velg opnieuw laten verchromen kan een dure grap zijn. Eerst moet de velg gestraald worden, daarna zullen de overgebleven chroomplekken galvanisch verwijderd moeten worden. Geen slijper of polijster verheugt zich op velgen die voorbereid moeten worden voor het verchromen. Door al zijn bollingen en gaten is het een "weldaad" voor een polijstschijs.

Als een nieuwe velg te verkrijgen is, is dit ook hier een makkelijker en veelal goedkopere weg. *(Ben ik blij met de gespoten velgen op mijn Gnome & Rhône: (Noot vertaler)*

Nieuwe lagers zijn in de meeste gevallen noodzakelijk bij de restauratie. Bij standaard lagers loont het zich niet om ze uit te spoelen, te drogen en met een loep te inspecteren.

Gewoon nieuwe kopen, het liefste nieuwe, die tweezijdig afgedichte types. Voor de ombouw van gedeelde lagers of uitgelopen naven wil ik verwijzen naar het artikel van Meindert de Jong in Nieuwsbrief 9: "Ombouwen van wielnaven naar kogellagers". Losse kogeltjes zijn naar mijn ervaring nog prima te krijgen bij de fietsenmaker, als dit nodig is.

Als de motor alleen als museumstuk of als hij alleen gebruikt gaat worden voor kleine ritjes, kunnen ook oude maar goed ogende lagers nog wel benut worden. In andere gevallen: Vervangen!

Natuurlijk moeten ook wielnaaf, steekas en de remtrommel (al of niet in een aluminium behuizing gekrompen) vrij zijn van beschadigingen. Let ook op de kwaliteit van de schroefdraden van de diverse bevestigingen.

O ja, als je remvoering laat "verzolen", meet dan eerst met gemonteerde remschoenen hoe dik het materiaal maximum mag wezen ten opzichte van de remtrommel om later problemen te voorkomen.



MOTOCYCLETTES

2, 3, 4 et 5 CV

BICYCLETTES

Route, Course, Dames, Polymultiplées

Ét's MAGNAT-DEBON, 69, Cours Jean-Jaurès, Grenoble

Nu het inspaken: Als je bij het demonteren van het oude wiel nauwkeurige aantekeningen gemaakt hebt, zul je bij het inspaken weinig uitzoekproblemen te hebben.

Samen met je aantekeningen heb je alleen nog tijd en verstand nodig.

Leg de naaf op de vlakke onderplaat en leg de velg op de juiste hoogte met behulp van vulblokjes op vier plaatsen (deze blokjes hebben de hoogte welke aan het begin aan het oude wiel gemeten is) Fixeer met klosjes de velg op de vulblokjes, zodat deze vastligt. Nu is de afstand van de naaf tot de zijkant van de velgrand weer correct ingesteld. (dit om zowel voor- als achterwiel weer te laten sporen)

De nieuwe of opnieuw gelakte spaken kunnen nu ingeregend worden, in het patroon zoals, u raadt het al, voorheen op papier vastgelegd is. Let op welke spaken met welke lengte en kop binnen- of buitenom liggen. De naaf met de loshangende spaken wordt nu op de plaat in de velg gelegd en de spaken worden uitgelegd. (Tip: Om krassen in gelakte velgen te voorkomen, doe om de draadeindjes een stukje fietsventielslang of iets dergelijks)

Nu is het dus een zaak van geduld, rust en een beetje verstand. Een blik op de boringen van de velg leert ons dat hij -of voor een naar binnen- of -voor een naar buiten gerichte spaak- gemaakt is. Hoe smaller de velg en naaf, hoe nauwkeuriger je moet kijken, maar onderscheid blijft er altijd.

Met het inspaken van de velg wordt, aan de hand van de schetsen, meestal begonnen bij het ventielgat. Al snel valt op dat de afstand (aantal gaten in de velg) tussen binnen en buiten lopende spaken altijd gelijk moet zijn. Als je begint met het inspaken van de buitenom spaken van één zijde (elke geplaatste spaak wordt vastgezet met een opgedraaide spaaknippel), dan volgen daarna de binnenom lopende spaken. Misschien lukt het niet meteen de eerste keer, maar neem er dan nog eens de tijd voor. Zitten alle spaken correct, dan kunnen de nippels met de hand vastgedraaid worden, daarna met een nippelsleutel (of beter een schroevendraaier) verder gespannen. Belangrijk is dat elke nippel op dezelfde manier aangedraaid wordt, het beste is steeds een kwart slag en niet de ene na de andere maar die op tegenover liggende zijde in de velg.

Een beetje gevoel komt er wel bij kijken. Gelijke spaakspanning wordt verkregen door met de schroevendraaier tegen de spaak te tikken. Hoe groter de spanning, hoe hoger de toon.

Omdat de wielnaaf en de velg op de onderplaat en de klosjes liggen kan bij het spannen de hoogte- en zijdelingse spanning, althans grof, gecontroleerd worden. Met enige zorg kan op deze manier de slag van het gespaakte wiel tot op één of op twee millimeter gebracht worden, genoeg voor menige veteraan.

Perfectionisten kunnen met een meetklok de hoogte- en zijdelingse slag nog terugbrengen tot op een paar tienden, maar de tijd die daar voor nodig is, staat niet in verhouding met het resultaat.

TRUMPF-ASS : Een Saarbrugger fietsenfabriek probeert het vanaf 1924 ook met motorfietsen.

Je kunt je afvragen wat een Duits merk doet in het orgaan van de Franse motoren club.

Lees verder en alles zal duidelijk worden.

Uit: das Motorrad Classic nr 1/93

Waar tegenwoordig de Messe in Saarbruggen staat werd vermoedelijk tijdens wereldoorlog 1 wapentuig gefabriceerd.

Na het einde van het internationale meningsverschil moest de Saarbrugse fabriek, zoals vele anderen in Duitsland, een alternatief produkt zoeken.

Eerst werden het fietsen, met de merknaam Trumpfass.

In de twintiger jaren moesten er ook motorfietsen in het programma komen, het liefst zo snel mogelijk.

Het Saarland was in deze tijd Frans mandaatgebied en hierdoor smeden de Saarlanders, na gesprekken met Gnôme & Rhône in

Parijs een ongewoon plan : Onder de naam Trumpfass zou uit Frankrijk motorfietsen, in eigen kleurstelling en in, (eventueel met Duitse onderdelen) speciale uitvoeringen geleverd worden.

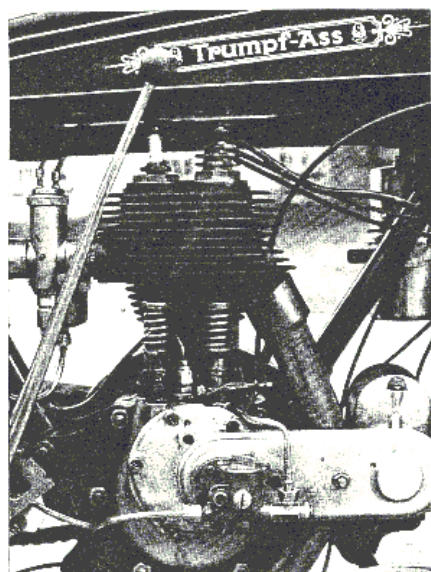
Vanuit hier zouden dan de motorfietsen door geheel Duitsland geleverd worden. Daar tussen Frankrijk en het Saarland eigen douane bepalingen golden, gaf dit een duidelijk prijsvoordeel op de Duitse markt.

Gnôme & Rhône was in de oorlog een succesvol vliegtuigmotoren fabrikant geweest wiens zevencilinder stermotoren in Duitsland, Rusland en Engeland gebouwd werden. Van een Engelse licentie bouwer, de firma Sopwith, stamt het eerste na-oorlogse produkt van Gnôme & Rhône : De ABC motorfiets met de dwarsliggende boxer motor en ketting aandrijving naar het achterwiel.

Hij werd ontworpen door Granville Bradshaw en tegelijk in Engeland en Frankrijk gebouwd.

De sterke, maar gratieuze machine, was toch niet zo succesvol als verwacht zodat de Engelse ingenieur Ken Bartlett in 1922 een nieuwe motorfiets onder de naam van Gnôme & Rhône ontwikkelde. In de goed uitgeruste fabriek aan de boulevard Kellermann in Parijs ontstond een 1 cilinder zijklep motor met een inhoud van 500cc (boring x slag: 85 x 88), die samen met de uit Engeland afkomstige versnellingsbak van Sturmey-Archer in een eenvoudig buisframe gemonteerd werd.

Riemaandrijving naar het achterwiel, een naar achteren aflopende tank die tussen de bovenste framebuizen zit (entre tube), een lichte buizenvoorvork met 2 schroefveren



Motorblok Gnôme & Rhône; zijkleppen; 7½ p.k. maar de Sport-ketting-machine loopt nog steeds 90 km/h.

der werd met terugwerkende kracht betiteld als type B en de ABC werd type A. Met het 1924 programma van Gnôme & Rhône verzekerde Trumpfass zich van een succesvol motor debuut op de Duitse markt.

De Trumpfass Junior, de Trumpfass Toermachine en de Sport ketting motor waren in Duitsland anno 1924 een interessant aanbod, een land dat toen amper een inlandse markt had voor zowel simpele gebruiksmotoren als voor grote toer- en sportmodellen.

NSU bood een oud model 250cc en de grote v-twin aan, Wanderer had een nieuwe 200cc in ontwikkeling ter vervanging van de 2 cilinders. Alleen Triumph in Nürnberg volgde de zelfde lijn en importeerde in 1924 eerst de 550cc zijklepper en de vierkleps 1 cilinder met bovenliggende nokkenas van de Engelse Triumph fabrieken, om ze in Duitsland bij hun eigen kleine tweetakt modellen te voegen.

Het waren ook de Nürnbergers die bezwaren maakte over de merknaam die men in Saarbruggen gekozen had.

Trumpfass was te gemakkelijk te verwisselen met Triumph.

De 1925 modellen kregen daarom een nieuw tankembleem met het opschrift Trumpf-Ass.

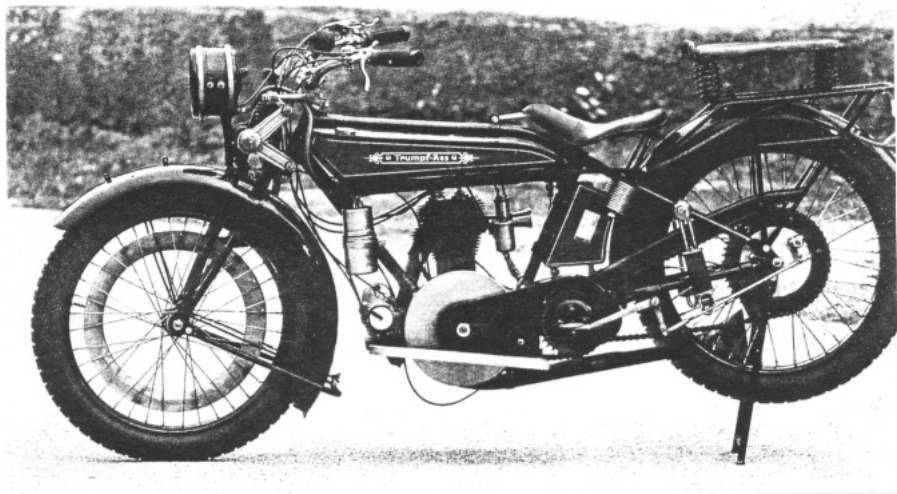
loodrecht onder het balhoofd en een karakteristiek vliegwiel links buiten het carter typeren het eerste eigen model van Gnôme & Rhône. De nog in ontwikkeling zijnde eigen versnellingsbak vervangt in de loop van het jaar de Engelse.

Een tweede soort aandrijving met een ketting naar het achterwiel was beschikbaar in 1923 voor het model „Grand Sport”.

Deze onderscheidde zich bovendien door een trommelrem in het achterwiel en een blokrem op het voorwiel van de eerdere machine die, verder nog steeds zonder voorrem, als model Toerisme leverbaar bleef.

De volgende programma verbreding vond plaats in 1924 met de "Moto Legere", een 250cc tweetakt met een kleine 2 versnellingsbak en riemaandrijving.

In de ontwikkelingsvolgorde kreeg hij de letter E toebedeeld, de sportmachine de D en de toermotor de C. De eerste 1 cilin-



Bij de prestatieuze Duitsland-rit, die in 1925 verreden werd, met een lengte van 3400 km, werd Heinrich Jooss op een Triumph-ass Sport-kampioen.

Het aanzienlijke reclame effect van deze prestatie vergroot de inspanning van Triumph om de naamsgelijkenis aan te vechten.

Het resultaat hiervan was de omloop van de merknaam in TAS anno 1926; Triumph-Ass Saarbruggen.

Het riem aangedreven toermodel verdween eind 1926 toen Gnome & Rhône de D2 uitbracht, een nieuwe kopklepper sportmachine die de ketting aangedreven zijklepper tot toermachine degradeerde.

De 18 pk sterke motor was zeer geschikt voor wedstrijd gebruik, waar de Fransen overigens schijnbaar weinig interesse in hadden.

In Duitsland begon Hans Kahrman uit Fulda bekend te worden met een kopklepper TAS.

Hij reed zowel solo als zijspan voordat hij bij Hercules als fabrieksrijder en later op Horex en DKW zou verschijnen.

In de jaren 27/28 was de situatie voor de rijwielfabriek Saarbruggen nv. veranderd, de TAS motorfietsen verkoop voldeed niet aan de gestelde verwachtingen en de Duitse fabrikanten waren met vele nieuwe modellen op de markt gekomen.

Wie een simpele lichte motorfiets zocht koos DKW of Zündapp; Een gunstige 500cc 1 cilinder was bij Ardie te vinden, een robuuste toermachine bij NSU en zowel toer als sportmodellen bij BMW.

Al deze merken hadden een goede naam verworven en hadden een ruim dealer netwerk.

TAS bleef buiten het Saarland een randverschijnsel.

De inkoopvoorwaarden bij Gnôme & Rhône waren niet meer zo gunstig als vroeger en de amper verder ontwikkelde modellen werden langzamerhand te duur. Daar de voorraden voldoende waren, had het bedrijf tijd om rond te kijken naar nieuwe toeleveranciers.

Deze werden opnieuw in Parijs gevonden.

Henri Dresch had in 1928 voor beroering gezorgd toen hij met een enorme produktie begon (12.000 stuks per jaar) van een 250cc viertakt machine van het type MS 604.

De motor werd gebouwd onder licentie van MAG.

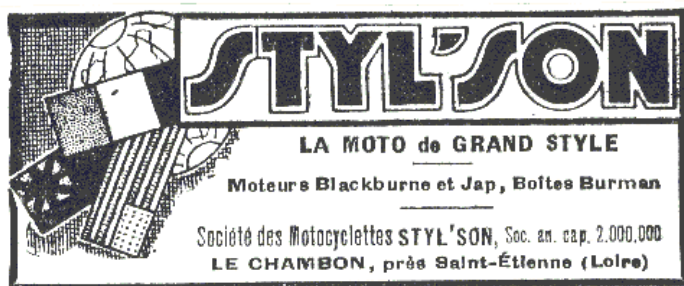
Een 350cc versie, de MS 30, kwam erbij in 1929, deze werd overgenomen door TAS.

945 rijksmark kostte de machine compleet en was zo de goedkoopste 350cc er.

De vergelijkbare modellen van de concurrentie waren duidelijk duurder: Schüttoff 1015, Triumph SSK 1095 en de Ardie sport 1050 mark. Nog de 350cc, nog de rijbewijsvrije 200cc gemodificeerde Dresch werden voor TAS winstgevend.

In de prijslijsten uit das Motorrad van 1931 was TAS al niet meer te vinden.

Uit: das Motorrad Classic nr 1/93 Van: S.Knittel Vert.: J.C.Dragt



Financiën 1^e toerit Franse motoren.

Op 16 april j.l. is de door Gerrit Pyffers zo schitterend georganiseerde dag ook nog op een financieel sukses uitgelopen. Met het toch al zeer lage inschrijfgeld voor rijders en andere belangstellenden (f 10, = / f 7,50) is er nog f 106, = in de pot overgebleven. Dit bedrag zal worden gebruikt voor ander clubwerk.

Inkomsten inschrijvingen:	f	310,00
Uitgaven organisatie Gerrit:	f	150,00 (route, eten, drinken e.a.)
Uitgaven administratie Paul:	f	54,00 (porto, drukkosten, enveloppen, tel., soep)

=====

Totaal over: f 106,00

The Unofficial Guide with a Peugeot

Vorig hebben hebben Gerdy en ik Pokie, Amelia en Adria Midgley bezocht in Colorado (V.S.) We schrijven elkaar regelmatig. Pokie heeft een prachtige vorm van onderkoelde humor. Ik wilde je dit keer een deel van de brief niet onthouden.

Toelichting en vertaling:
Paul Jonkman

Tekst: Pokie Midgley.

.... Dit keer heb ik wat anders. Terwijl Adria's moeder hier op bezoek was, maakten Adria en ik een kleine trip naar Ohio. De AMA hield daar hun "Vintage Days" rally net buiten Columbus Ohio.

We gingen in de "van" met achterin de Peugeot en alle camping-uitrusting. Met 2250 km beloofde het een lange/vervelende tweedaagse rit te worden. We arriveerden op de rally-plaats vroeg in de vrijdagmorgen, laadden de Peugeot uit en zetten de tent op. Voordat we echt tijd hadden om erover na te denken, was het tijd voor de veteranen-rit. Ik greep mijn helm en jack en haastte me naar de inteken-balie. Ik besteedde niet zoveel aandacht aan het route-vel en ik was parades onderweg met een andere groep motorfietsen. Daar ik de tweede langzaamste motorrijder was en de langzaamste aan kop reed, leek dit geen probleem te zijn. Maar ja, de langzaamste fiets (Excelsior met zijspan) besloot een niet-geplande stop te maken. De rijders achter hem vonden dat ze nu

naar de afgesproken snelheidslimiet konden gaan, en om nou te zeggen dat ik in hun stof werd achtergelaten, zou een understatement zijn.

Ik kreeg een soort van onrustig gevoel: ik werd achtergelaten op stille achterweggetjes op een plek waar ik nog nooit was geweest en met niets meer bij me dan een route-schema én zonder kaart. Ik begon te denken dat ik, ... nog steeds een benzine-station moest zien te vinden. Het is onnodig te zeggen dat ik erin slaagde het route-schema goed te rijden en dat ik zelfs benzine vond voordat het duwen een aanvang had moeten nemen. Toen ik het gevoel had dat ik het route-schema goed aan het lezen was (niet op de manier gemaakt zoals ik het gedaan zou hebben) begon ik me te ontspannen en begon van het landschap te genieten. De kleine fiets presteerde onberispelijk terwijl het me door het landschap voerde van oude boerderijen en oude huizen die ik voordien alleen in plaatjes had gezien.

Ik pikte de andere rijders weer op bij een oud benzine-station dat was omgedoopt tot antiek-shop. Na rondgestapt te zijn tussen alle dingen die ze aanboden, vertrokken we

weer om een oude BSA-motorfietswinkel in het volgende dorp te bezoeken. Ik verliet de antiekwinkel met een horde ander motorrijders maar ik was weer alleen voordat de eerste bocht in zicht kwam. Het verkeer was nogal druk toen ik Delaware binnenreed maar de bewegwijzering was zo goed dat het geen probleem was om de BSA-winkel te vinden. Vanwege de leeftijd en uiterlijk van mijn fiets werd het mij toegestaan om hem te parkeren vlak voor de winkel, terwijl alle anderen moesten parkeren op een aangrenzend parkeerterrein. De BSA winkel was iets uit een oude herinnering hoe motorfietszaken eigenlijk zouden moeten zijn.

Toen ik de BSA-winkel verliet, maakten die luitjes, die eerder zo vlot vertrokken, me nu tot niet-officiële gids omdat zij de route-beschrijving niet snaptten. Ik geloof niet dat ze zich erg bekommerden over de snelheid die we reden, er klaagde tenminste niemand toen we terug waren bij het startpunt. De trip terug naar de camping was zoals de rit eerder naar het startpunt: zonder bijzondere gebeurtenissen.

De route-beschrijving voerde ons langs een meer met picknick-plaatsen en we passeerden een oude hangbrug, erg mooi. Adria was erg blij me zonder problemen terug te zien met de kleine fiets. De dag was compleet door een pizza van "Little Cesears".

De volgende dag begon vroeg met het "oud en stijve-rug gevoel vol met blaren" dat ik zo innig associeer met kamperen. Daarna brachten we de Peugeot bij de Europese show en hij won de eerste prijs in zijn klasse. De mensen waren erg verbaasd toen ze hoorden dat ik hem mee had genomen tijdens de veteranenrit van de vorige dag. Ik begreep eigenlijk niet helemaal wat hen daarover verbaasde, de motorfiets is pas 62 jaar oud, dat is toch niet heel oud.

We gingen zondagmorgen weer weg na wat mij slechts enkele uren slaap leek, want voor een aantal mensen was zaterdagavond feestavond. Het was zondag een saaiere hete dag maar het lukte ons om de laatste 1500 km af te raffelen voordat we ons in bed konden laten zakken. Overbodig om te zeggen dat we pas maandagmorgen vroeg om 3.00 uur in bed lagen.

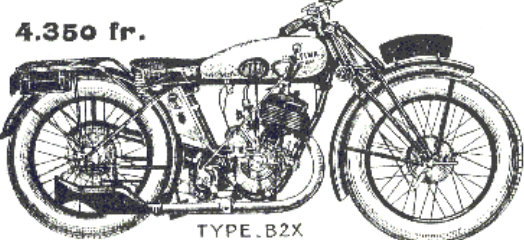
Ik doe nog steeds m'n best me aan te passen aan het linnengoed en terug te vallen in de sleur van de dag.

(Tot zover de brief van Pokie aan de familie Jonkman)

MOTOS "ULTIMA" LYON

AGENTS | Quelques régions sont encore non concédées... Assurez-vous une exclusivité qui vous donnera toute satisfaction

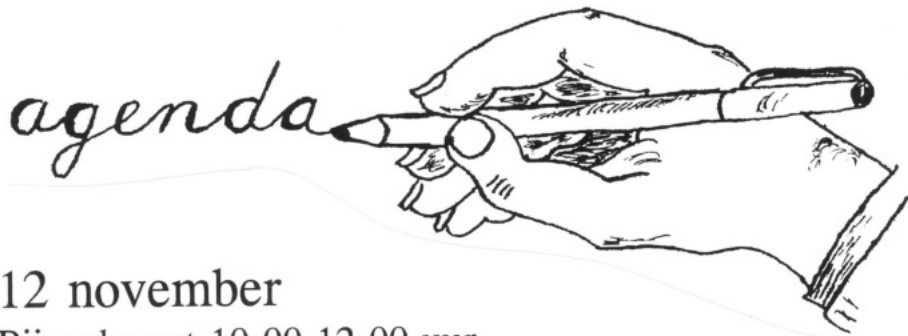
4.350 fr.



TYPE B2X

Demandez le catalogue aux :
Éts E. BILLION
24-24 bis-24 ter, rue
du Comm'-Paurax
LYON (6^e)
Allo J Lafandj 02-04
Agents demandés partout

Roues inter. à broche, frein direction incorporé, etc.



12 november

Bijeenkomst 10.00-12.00 uur

Leden van de Club voor Franse Motoren kunnen elkaar weer ontmoeten in Restaurant Bowling "de Veluwehal, op het grote parkeerterrein bij de ingang van de motorbeurs.

Autorijders: Er wordt die dag in Barneveld een enorme drukte verwacht doordat meer dan 1000 personen verwacht voor een bijeenkomst van Fanfare-verenigingen. Mensen met een auto wordt geadviseerd erg vroeg te komen.

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 , 13

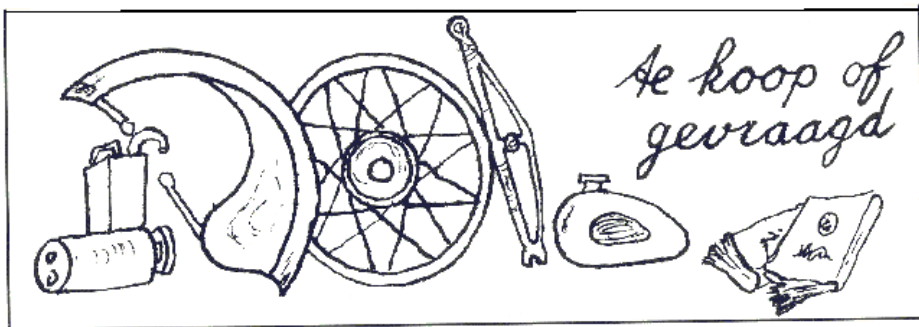
De boekjes worden opgestuurd als het geld is overgemaakt bij de penningmeester onder vermelding van de gewenste nummers. (Deze prijzen zijn incl. verz.kosten)

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 Terrot 350 cc zijklepper 1929 (kompleet in onderdelen). Geen gezeurprijs f 2500,-. De motor is compleet, een aantal onderdelen is gemoffeld, veel onderdelen zijn in goede staat maar er moet nog wel veel aan gebeuren.

Toelichting: Ik heb deze motor (in onderdelen bekeken) en de prijs is (zeker door reeds een flink aantal goed gerestaureerde onderdelen zeker waard. Neem voor inlichtingen contact op via mijn persoonlijke. Paul Jonkman 055-220327.

Te koop Terrot 350 cc zijklepper 1932, is geheel gerestaureerd, gereviseerd in originele nieuwstaat met kenteken deel 1, 2 en 3. 100% betrouwbaar en zeer mooi. Tel. 01880-14390 Na 18.00 uur.

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 Ongedoopte olie (5 liter), **0-vet** versnellingsbak/1 kg. Paul Jonkman 055-220327 (Enige levertijd is soms niet te vermijden)

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 contacten aan over houden ook.

De nieuwsbrief verschijnt onregelmatig ongeveer vier keer per jaar.

Inbreng, op wat voor manier dan ook, kan telefonisch, schriftelijk, per giro, tijdens bijeenkomsten en op dagen van de beurs van Barneveld.

Tijdelijk voorzitter:

Ton Dorland, Veldstraat 15, 3881 JM Putten. 03418-61352

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 dinsdag 6 december 1994

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