Un Peu du Tout

Nieuwsbrief 23 Augustus 1997 oplage: 130

Bezoek jaarrit, documentatiecentrum en diner op 6 september

Club voor Franse motoren

Goed nieuws van de CFM - taxeren? - Boekbespreking side-cars
Hans op zoek naar zijn identiteit - Robert naar Monthléry - restauratieverslag Ton
Advertenties - Agenda - Motobécane-folder 1939 - Documentatiecentrum los!

Inhoud

Goed nieuws van de CFM 3

Oproep voor deelname aan collectieve taxatie motorfietsen 4

Speurtocht naar identiteit Terrot Monobloc 5

Motobécane Nederlands-talige folder uit 1939 10

In verwachting van de derde; ontleding van een Dresch-baby 15

Lang weekend Monthléry; reisverslag van Robert Kwist 16

Hij loopt . . . . . nog even niet; restauratieverslag Ton Rietbergen 19

Van de voorzitter 21

Informatie jaarrit Wilp CFM 23

Boekbespreking "Side-cars cent ans d'histoire" Bernard Salvat 24

Advertenties 26

Los toegevoegd:
1) ledenlijst CFM 1997
2) Inschrijfformulier jaarrit Wilp 1997

Bij de voorpagina:
De band . . . dat is slavernij! De soepele "Roussel" band, dat is de vrijheid!!
Aan het begin van deze eeuw probeerde het "jonge meisje Roussel" Bibendum te laten springen . . . zonder succes.
Deze advertentie was natuurlijk een toespeling op het Michelin-mannetje (Bibendum) dat door een aantrekkelijker symbool van de nieuwe concurrent Roussel verslagen moest worden. Het mag bekend verondersteld worden hoe het met de strijd tussen Bibendum en "la jeune fille" is afgelopen.
Uit: La Vie de la Moto No. 207; 15 juni 1997, blz.32.

Redaktieadres en overige inlichtingen:
P. Jonkman, Zonnenbergstraat 33, 7384 DK Wilp-Achterhoek
Tel. (055) 323.26.67 **Fax.** (0571) 27.68.52 **(o.v.v. P.Jonkman privé)**
Sluitingsdatum kopij: **Uiterlijk maandag 29 september 1997**

Goed nieuws van de CFM

De CFM is indertijd opgericht om mensen te stimuleren bij het restaureren, en als het kan nog een beetje te helpen ook. Twee mensen die daar volop gebruik van hebben gemaakt, zijn nu zover dat hun motor eerdaags op de openbare weg zal gaan rijden. Jan-Coen Dragt is inmiddels door de keuring heen, zijn motor bedoel ik dan, en Ton Rietbergen moet op 18 augustus a.s. naar de keuring. Het verslag van de keuring van Jan-Coen staat in de volgende Peu, Ton beschrijft zijn restauratie op een heerlijke manier zelf in dit blad.

Goed nieuws is ook dat de reis naar Monthléry een groot succes is geworden. Ik kan, vooruitlopend op de volgende bestuursvergadering, wel verklappen dat we volgend jaar weer gaan. Een verslag van deze reis vindt u verderop. Robert Kwist is uw reisleider.

Er is nog meer goed nieuws. De jaarrit vanuit Wilp wordt vergezeld van schitterend weer (hopelijk geen grapje) en de tijd zal, zoals het gebied al doet vermoeden, verdeeld worden tussen rivieren-landschap en bos. Ik heb van een aantal leden al begrepen dat ze sowieso komen, ook al zou de motor het niet doen, want dit is een dag van meer dan alleen motorrijden. Vergeet ook niet mee te delen dat uw levensgezel welkom is en voor de kinderen is ook plek genoeg.

We zullen ook weer present zijn op de Vehikel in Utrecht. Dit is best nog een heel gedoe want donderdagavond moet de zooi al gebracht worden (fijn parkeren daar) en zondagmiddag laat moet de zaal weer ontruimd worden. (parkeerruimte voldoende in Achttienhoven) Bovendien heb je voor drie dagen bemensing (zo heet dat tegenwoordig dames) nodig in de stand. Hoe we erbij staan in Utrecht? Kom zelf kijken en drink een bakkie mee.

Goed nieuws ook van het archief-front. We hebben nogal wat nieuw materiaal gekregen van clubleden. Vaak in ruil stuurden we elkaar wat op. Beiden blij. Voor alle duidelijkheid: het CFM archiefwerk is volledig ten dienste van de leden, de beheerders zitten er niet zelf op de broeden. Als u zelf nog iets heeft, vooral van kleine merken, denk eens aan ons documentatie-centrum. Vanaf 6 september kunnen we u nog makkelijker van dienst zijn doordat we u in een nette ruimte kunnen ontvangen.

In de documentatie-ruimte kunnen leden van de CFM zelf origineel materiaal bestuderen. Ook al vindt u niet precies alles van uw eigen type, de foto's, tekeningen en beschrijvingen van vergelijkbare modellen uit die tijd geven u vast en zeker een goede indruk hoe u te werk moet gaan. Te zijner tijd hopen we zelfs een eigen kopieer-mogelijkheid te verwezelijken, voorlopig moeten we het met een slimme truc doen.

In het vorige blad stond een lijst met archief-materiaal. Alle reflectanten (zulke wartaal krijg je als je beroepshalve in diverse sollicitatie-commissies zit) hebben inmiddels hun

materiaal ontvangen. Helaas hebben ze te lang moeten wachten maar neem aan dat er goede redenen voor zijn.

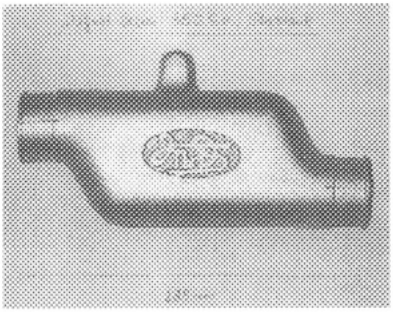
Inmiddels is de naam van de club ook doorgedrongen in de burelen van de Kamer van Koophandel. Via notaris Pot in Potten hebben Ton Dorland en ik onze handtekening gezet onder de statuten van de vereniging.
De volgende stap is een WA-verzekering en een verzekering van het club-materiaal.

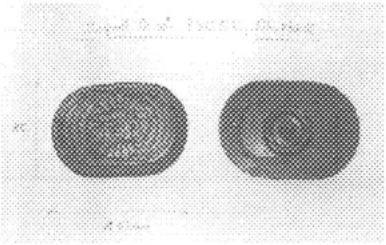
Als we het dan toch over verzekeren hebben: we willen graag de belangstelling peilen voor een **collectieve taxatie van uw motorfiets(en)** door een gerenommeerde taxateur. De kosten zullen bij collectieve taxatie rond de **f 150,= per motor** uitkomen. Dat is veel geld maar het keuringsrapport wordt door elke motor-verzekeraar in Nederland geaccepteerd. De taxatie kan belangrijk zijn bij het vaststellen van de waarde bij brand, diefstal of aanrijding. Uw oude motor kent geen dagwaarde! **Bel voor meer informatie J.C. Dragt**. Dan kunnen we, bij voldoende belangstelling, iets organiseren. Reageer, indien mogelijk, voor 1 september, dan kunnen wij aan het werk. (Ook uw nieuwe motor kan getaxeerd worden!)
Paul Jonkman

Te koop Magnat Debon 350 sv Stecktank

Tankkniekissen und Aluminium Auspufftopf.

Via Wim Faber ontving de redactie een brief met begeleidende foto's van prachtig nagemaakte uitlaatdempers (niet gepolijst) en tankknierubbers. Het ziet er heel strak uit.
Matthias Kunz, Schorerstrasse 3, App. 18, 81547 München. Tel. + fax 089-6970256
De foto's zijn, indien u serieus belangstelling heeft, te bezichtigen of te bestellen via het documentatie-centrum.
Prijzen: Tankkniekissen DM 165,=per set en Aluminium Auspufftopf DM 385,=.

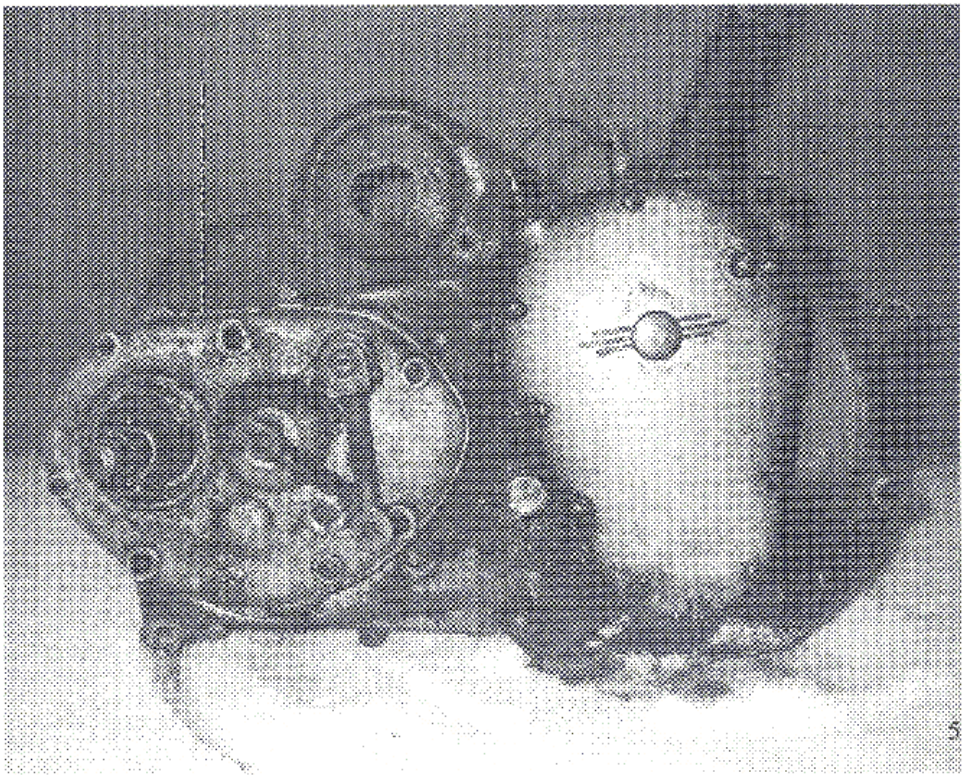




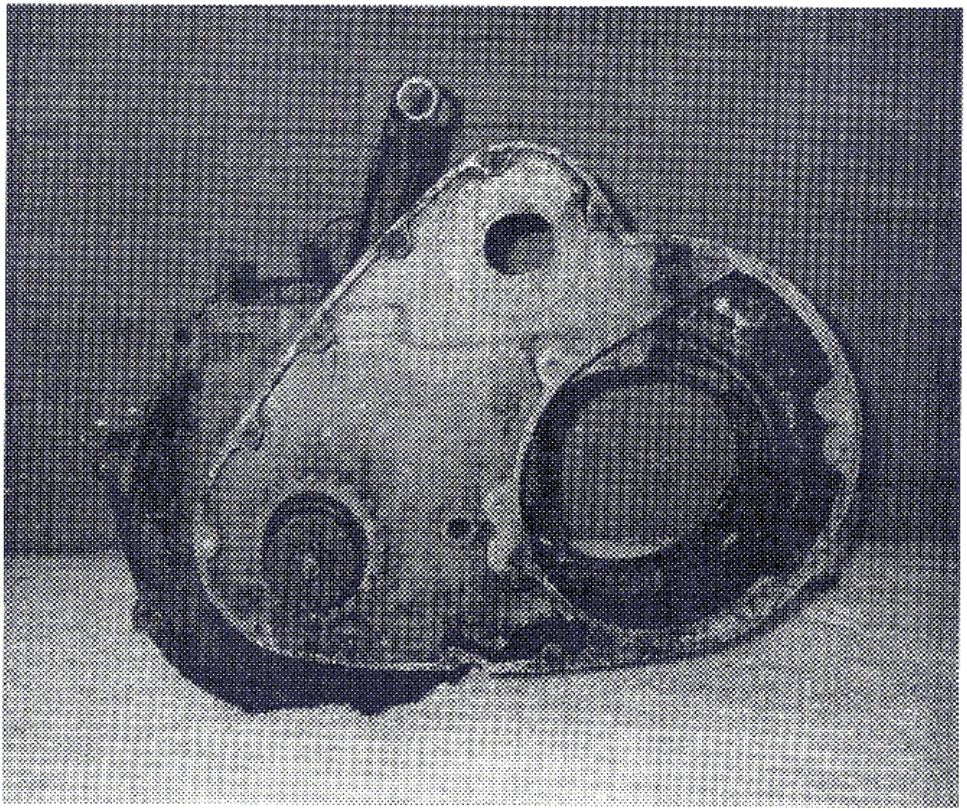
Speurtocht naar identiteit

Hans van der Greft op zoek naar de identiteit van zijn reserve-bloc, vermoedelijk van een Terrot type monobloc-zijklepper.

Op de voorjaarsvehikel van '96 vond ik in een standje, vlak naast een paar Francofielen, een carter van een monobloc.
Aangezien ik zelf in het bezit ben van een Terrot 350 cc monobloc type HR uit het jaar 1933 was mijn interesse al snel gewekt. Dit viel de verkoper al snel op.
"Weet jij wat voor blok dit is?" , was de vraag van hem.
Ik zei dat ik een vermoeden had van welk merk het zou kunnen zijn. Een Terrot of eventueel een Magnat Debon. Het carter, onder stof en vuil, compleet met 3 versnellingsbak maar zonder koppeling en zijdeksel leek aardig gaaf en niet versleuteld.
Met een merkstift was een vraagprijs van 150 gulden op het blok gezet.
De verkoper wilde het carter, dat ruim 30 kilo weegt, graag kwijt. "Ik neem dat zware kreng niet meer mee naar huis". Vervolgens vroeg hij me een bod te doen, en voor ik kon reageren zei hij dat hij er toch wel 75 gulden voor moest hebben! Ik heb het carter toen maar met liefde meegenomen, zoals jullie begrijpen.



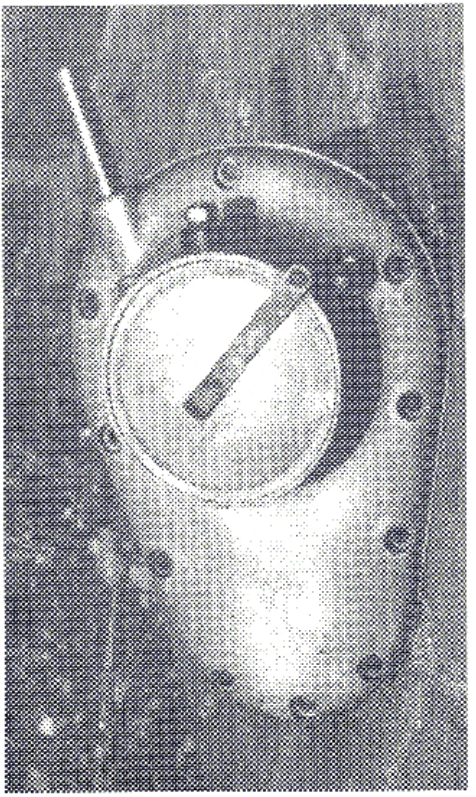
Thuisgekomen ging ik op zoek naar merktekens, maar behalve een bloknummer en een nummer op de versnellingsbak gaf het blok zijn identiteit niet prijs.
Wel kon ik van af de buitenkant bolle tuimelaars in het carter zien. In mijn blok hebben de tuimelaars kommetjes waar stoters ingezet worden. Het blok is dus een zijklepper .
Nadat ik het distributiedeksel verwijderd had kwamen de TT merktekens op diverse onderdelen tevoorschijn.



Linker-zijkant van de bloc-motor. Goed te zien is het krukas-kettingtandwiel voor de aandrijving van de versnellingsbak. Doordat de versnellingsbak in de kooi rechts opgesloten wordt, en dus de ketting niet meer gespannen kan worden door de versnellingsbak naar achteren te schuiven, wordt de bak gedraaid. Uiteraard zit het versnellingsbak-kettingstandwiel excentrisch. Let ook op het aantal boutgaten voor de bevestiging van het deksel, dat is veel groter dan het aantal op de volgende foto.

De afstand (95 mm) tussen de draadeinden om de voet van de cilinder te bevestigen, en de diameter van het gat (92.5 mm) zijn groter dan van mijn 350 kopklepper dus vermoed ik dat het om een 500 cc gaat.

Het vreemde van het blok is dat er geen huis op het distributiedeksel zit voor de onderbreker van de accu-bobine ontsteking. Het distributiedeksel is vlak, met een vlakke afdichtingsdop en drie horizontale lijnen bij de lagering van de nokkenas. (Zie foto blz. 5) Dit type deksel vind ik in documentatie voor het eerst terug bij een RGSE van 1946 .
De RGSE wordt in 1948 opgevolgd door de RGST die wel weer een onderbreker op het distributiedeksel heeft zitten.
Het blok heeft dus of alleen een magneetontsteking gehad, maar waarschijnlijker een magnéto-dynamo.
In de magnéto-dynamo is de ontsteking en dynamo in één huis gecombineerd en is achter de cilinder geplaatst. Hij wordt bij de RGSE door middel van een duplexketting aangedreven.
Op mijn HR is dit een enkelvoudige ketting.
Aangezien dit tandwiel van het blok verwijderd is kan ik daar verder niets zinnigs over zeggen.
Het zijdeksel moet van plaatstaal zijn geweest. Dit kan ik zien aan het aantal bevestigingspunten, twee maal zoveel, op het carter. Met de ingebruikname van het plaatstalen deksel (1937) verdwijnt ook de vierkanten stang door het blok voor de bevestiging van de voetsteunen. De voetsteun loopt nu onderlangs.

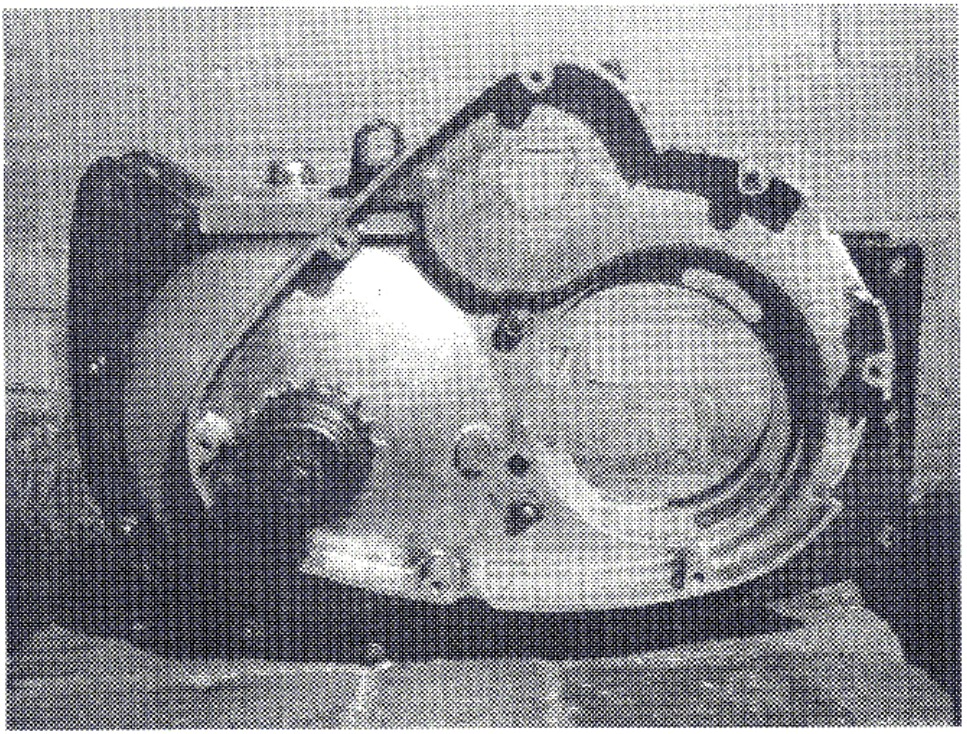


Distributiedeksel met huis voor de onderbreker van de accu-bobine-ontsteking van mijn motor, de HR dus.

De smering wordt verzorgd door een Pilgrim pomp. Dit is een plunjerpomp die door middel van een worm-overbrenging wordt aangedreven.
Dit type pomp stamt van 1932 en is gebruikt in de monoblocs

HMD, HML, HR,	**350 cc**
RSS, RD en RL	**500cc**
VA	**750cc (V-twin)**

Vanaf ongeveer 1937 hebben kopkleppers een dubbele tandwielpomp type 'double Gurtner' (JSS, RGSE en RGST)
De HCT 350 zijklepper (1947-1958) heeft nog een Pilgrimpomp. Bij de zijkleppers is de dubbele tandwielpomp waarschijnlijk nooit in gebruik geweest.

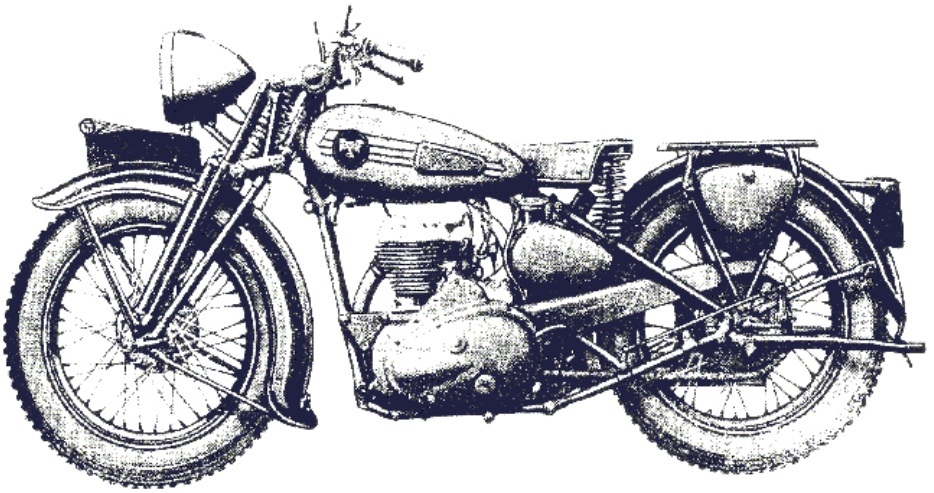


Mijn HR. Goed te zien zijn het vierkante gat voor de stang ter bevestiging van de voetsteunen, de sleufgaten om de versnellingsbak te draaien en het kleinere aantal boutgaten ter bevestiging van het deksel. Onder het blok langs lopen twee stalen schetsplaten ter versteviging, bescherming en hieraan hangt het blok in het frame

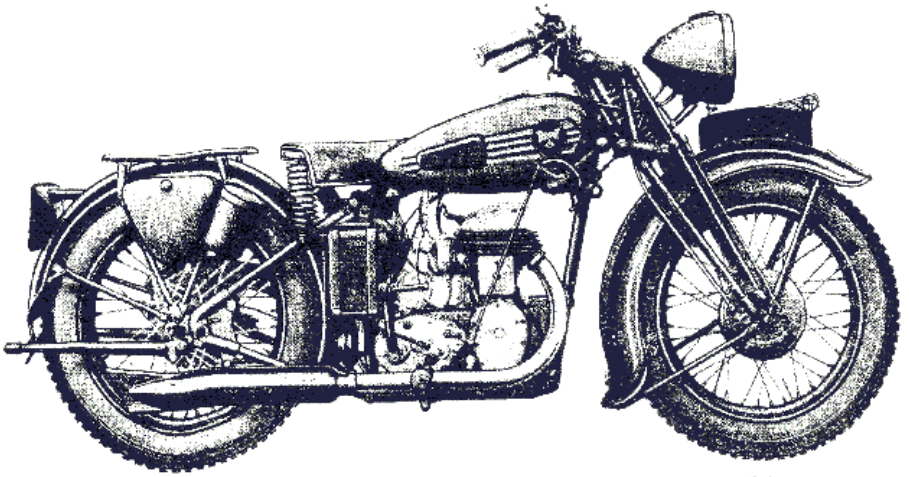
Hier kom ik bij mijn probleem, welk blok heb ik?
500 cc zijkleppers zijn volgens het boek 'Toutes les Terrot' gefabriceerd tot 1939.
Hierbij moet wel worden aangetekend dat van de produktie in de oorlogsjaren in het boek niets wordt vermeld.
Op het blok zitten overigens sporen van legergroene lak.
Na 1945 zijn in ieder geval geen 500 cc zijkleppers meer gemaakt.
Het in aanmerking komende model is de RD (1936 - 1939 ?) of nog waarschijnlijker een machine van de periode 1940-1945.
Ik heb echter vorig jaar op de beurs in Barneveld een 500cc monobloc zijklepper gezien die wel accu-bobine ontsteking had.
De naslagwerken die ik heb geven geen uitsluitsel. Als ik een plaatje van een RD heb, toont deze alleen de aandrijfzijde en niet de distributiezijde. Wie helpt mij?

Enkele weken later:

Ik kan mij zelf in ieder geval weer een stapje verder helpen doordat in op Vehikel een onderhoudsboekje van de 500 RDA met zijspan DTP heb gevonden. Daar wordt eindelijk ook de distributiezijde getoond.



Beeld van de 500 cc Terrot RDA "Coté transmissior"



Hier een blik op de distributiezijde van de motor. Inderdaad ontbreekt hier het huis voor de onderbreker van de accu-bobine ontsteking. Het distributiedeksel is vlak. Het logo met de drie liggende strepen is identiek.

Hans van der Greft (0343) 44.12.34

Motobécane

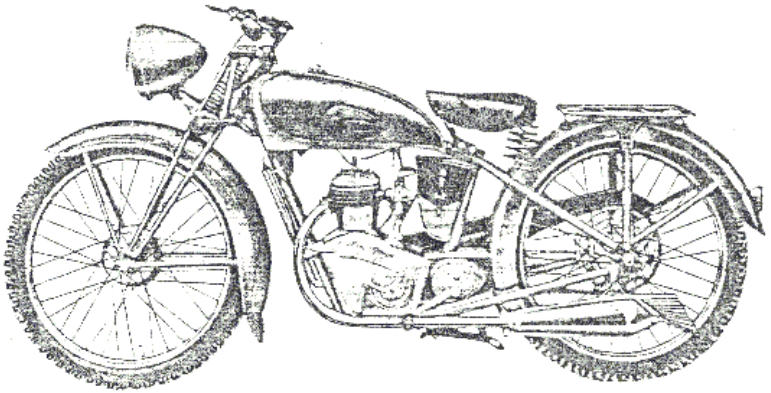
De CFM heeft van Ab Tobias een interessante Nederlandse folder gehad over Motobécane uit 1939. Uniek is het feit dat hij helemaal Nederlandstalig is. De folder bestaat uit 12 pagina's en is uitgebracht door niemand minder dan Willem Kaptein. De lichte en zware modellen worden gepresenteerd als de "Succes-Serie voor 1939". Hier volgen vier bladzijden uit de folder en nu eerst de inleiding van de importeur:

De Franse lichte motoren waren reeds beroemd om hun degelijke constructie en ongeëvenaarde prestatie, toen de fabricage van dit speciale type in andere landen nog in de kinderschoenen stond. Het is vooral Motobécane geweest, de meest vooruitstrevende van allen, die de toon aangaf in het land der lichte motoren bij uitstek, Frankrijk.
Naast uitstekende tweetaktmodellen met hun lichtmetalen cylinder met stalen binnenvoering - een unieke uitvoering voor dergelijke laaggeprijsde machines- heeft Motobécane een lichte viertakt met robuuste zijklepmotor gelanceerd. Het Franse publiek, verwend op het gebied van lichte motoren, wist deze bijzondere aanbieding direct naar waarde te schatten, zodat sinds het uitbrengen van dit model in het voorjaar van 1938 ruim 8000 stuks werden afgeleverd.
De constructie bleek volkomen gezond te zijn, zodat voor 1939 geen technische wijzigingen behoefden te worden aangebracht. Het type "Monobloc" is dus geen proef van een kleine fabriek, maar een door en door uitgeprobeerd product van een der meest vooraanstaande fabrieken, specialiste op het terrein der lichte motoren, die hiermee een wereldreputatie hooghoudt.

Ook in zwaardere modellen levert Motobécane toonaangevende producten, degelijk uitgevoerd en modern geconstrueerd, die in elk opzicht een vergelijking met de beste motoren uit andere landen kunnen doorstaan. De solide bouw van de zijkleppers maakt deze modellen geschikt voor dagelijks gebruik als dienst-machines. Met de nieuwe "Grand Sport" kopkleppers veroverde Motobécane het kampioenschap van Frankrijk zowel in de 350 als in de 500 cc klasse. De kopkleppers zijn bijzonder snel en hebben als belangrijk voordeel, dat de prijzen lager zijn dan die der gelijkwaardige concurrentie.

Vol vertrouwen in de kwaliteit importeren wij Motobécane en wij zijn ervan overtuigd, dat èn de lichte èn de zwaardere modellen besliste aanwinsten voor ons land zijn.
A.M.I. WILLEM KAPTEIN

Het grote succes voor 1939:



Motobécane model „Monobloc" f. 275.-

De enige viertakt „onder de 60", een volkomen beproefde en gezonde constructie, een „Schlager" onder de lichte motorrijwielen, zoals alleen een grote fabriek kan bouwen, die zich op dit aparte terrein specialiseert: Motobécane. Het grote voordeel van deze zijklepmotor boven de tweetakt is vooral de grotere economie in benzine- en olieverbruik en bovendien het soepele en rustige lopen van de motor, zonder het irriterende overslaan.

DE MOTOR is een viertakt zijklepper met 46 mm. boring, 60 mm. slag en 98.9 cc. cylinderinhoud. De aineembare cylinderkop is van aluminium. De kleppen zijn geheel stof- en oliedicht ingesloten, de klepgeleiders worden afdoende gesmeerd. Volledig automatische CIRCULATIESMERING. Een hoeveelheid smeerolie van ¾ L. bevindt zich in het carter en circuleert onder druk door de gehele motor. Elke 2000 KM. slechts behoeft deze olie te worden afgetapt en ververst, zodat het olieverbruik uiterst laag is. CARBURATEUR met startklepte. Bougie 14 mm.

ONTSTEKING door vliegwiel magneet. In het vliegwiel ingebouwde dynamo met 27 Watt vermogen, waardoor in combinatie met de grote stroomlijn koplamp een schitterend licht verkregen wordt. Lichtschakelaar op het stuur.

VERSNELLINGSBAK en bloc gebouwd met de motor in één glad afgewerkt en glanzend gepolijst carter. Ingesloten kickstarter, 3 versnellingen, meervoudige platenkoppeling in olie. Schakelhefboom op de tank.

FRAME, geheel gesloten, onder de motor doorlopend en bijzonder sterk.

VOORVORK uit naadloze buizen, soepel verend, met hand-verstelbare schokbrekers en stuurdemper. Zacht-dek zadel, gunstig geplaatst ten opzichte van het stuur en de voetrusten. Verchroomd stuur met Amal draaibaar gashandle en lange aangelaste hanales voor koppeling en voorrem.

WIELEN met ballonbanden 600 x 65. Verchroomde naven. Brede trommelremmen met een diameter van 120 mm.

de enige viertakt „onder de 60"

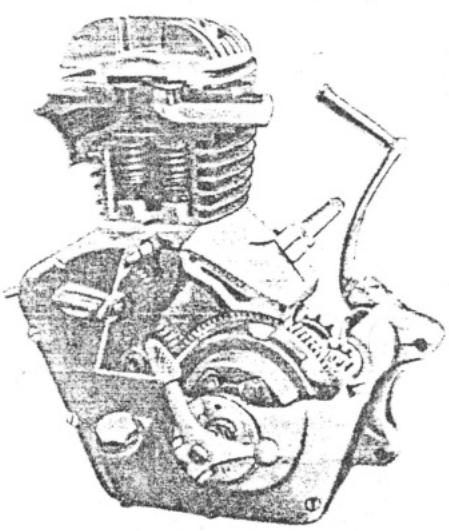
BENZINETANK gemonteerd op rubber, sierlijk model, met rubber kniegrips. Inhoud ruim 3 L. Flexibele benzineleiding.

SPATSCHERMEN met brede zijstukken, waardoor de band volkomen is ingesloten. Sierlijk model kettingscherm. Stevige bagagedrager, geschikt voor duo.

FINISH, naar keuze in attractieve beige met bruine uitvoering of geheel zwart met tank in twee tinten groen.

SNELHEID ca. 70 KM. per uur. GEWICHT 56 KG.

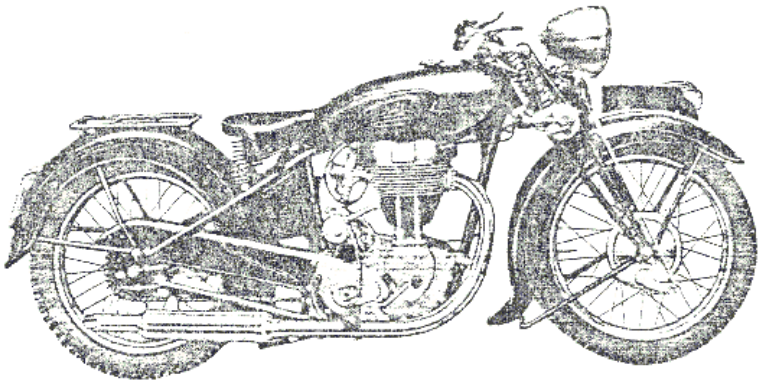
„Monobloc" in luxe uitvoering, met verchroomde tank, velgen, spatschermen en kettingscherm **f. 290.-**



Op nevenstaande doorsnee-foto is duidelijk de robuste constructie van deze zijklepmotor te zien. De nokkenas en het distributielager hebben een extra lager in het carter, waardoor zowel de geruisloosheid als de levensduur bevorderd wordt. De klepgeleiders worden royaal vanuit het carter gesmeerd, de afsluiting van het kleppenhuis is volkomen stof- en oliedicht. De afneembare aluminium cylinderkop is met 6 bouten op de cylinder bevestigd. De circulatiesmering is volkomen automatisch en door het ontbreken van een oliepomp (een vinding die reeds 10 jaren door de fabriek wordt toegepast) absoluut storingvrij. De tandwielen en lagers van de versnellingsbak zijn extra zwaar uitgevoerd. De tandwielen van 2e en 3e versnelling zijn voortdurend in aangrijping. De meervoudige natte platenkoppeling is zowel met de hand als met de voet te bedienen.

De zeer aparte uitvoering, het origineele ontwerp en de ongekend royale specificatie geven de „MONOBLOC" de ereplaats onder de belastingvrije motoren. Profiteert van de voordelen, die een 4-taktmotor boven de 2-taktconstructie heeft:

Regelmatige loop.
Rustig, niet irriterend uitlaatgeluid.
Spaarzaam benzineverbruik (1 L. op 65 KM.)
Geen gemengde brandstof.
Circulatiesmering (verbruik 1 L. op 2000 KM.)
Betere trekkracht bij tegenwind.



Motobécane model „Grand Sport 350" f. 540.-

Een supersport kopklepper „monotube" van hoogst moderne constructie, fors en stevig van bouw en met ongeëvenaarde sportieve kwaliteiten wat betreft snelheid, wegligging en besturing. De machine, waarmede Motobécane op overtuigende wijze het kampioenschap van Frankrijk veroverde!

BLOKMOTER, enkelpoort, boring 70 mm., slag 90 mm. Glanzend gepolijst carter. Aluminium cylinderkop met ingegoten bronzen compressiekamer. Het kleppenmechanisme is, inclusief de haarspeldklepveren, geheel ingesloten en wordt automatisch vanuit het carter gesmeerd. Circulatie-smering volgens een bijzondere vinding, welke storingvrij werkt en waarbij de motor uitwendig geheel vrij van olie blijft. Bougie 14 mm. Amal valstroom carburateur.

ONTSTEKING en VERLICHTING door magneet/dynamo. Groot model stroomlijn koplamp, aangepast aan het grote vermogen van de krachtige dynamo. Lichtschakelaar op het stuur.

VERSNELLINGSBAK en bloc gebouwd met de motor, 4 versnellingen met voetschakeling, dubbel pedaal met hak- en teenbediening. Onversliitbare natte platenkoppeling, met hand- en voetbediening.

FRAME, geheel gesloten, onder de motor doorlopend en bijzonder stevig. Soepel verende VOORVORK uit naadlooze buizen, met grote hand-verstelbare schokbrekers en stuurdemper. Verchroomd Amal stuur met aangelaste handles en twistgips voor gas en ontsteking.

WIELEN met krachtige remmen. Verchroomde velgen. Vóór ribbenband 28 x 3,25, achter noppenband 26 x 3.50.

BENZINETANK, verchroomd, sierlijk model, met rubber kniegrips. Inhoud 15 L.

SPATSCHERMEN extra breed, met zijstukken. Achterspatscherm opklapbaar.

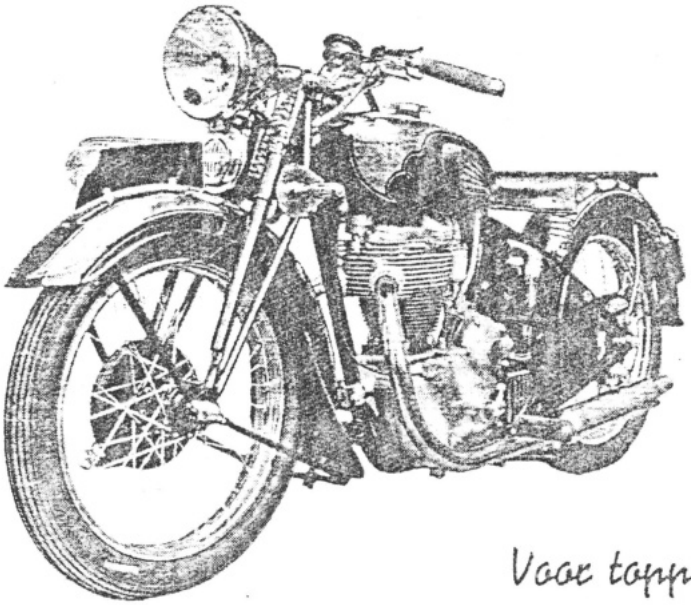
SNELHEID 125 KM. per uur.

Model „Super Club 500" f. 650.-

Specificatie gelijk aan bovenstaand model, met uitzondering van:

MOTOR, boring 80 mm., slag 98 mm. 490 cc. cylinderinhoud. Dubbelpoort cylinderkop.

SNELHEID 130 KM. per uur.



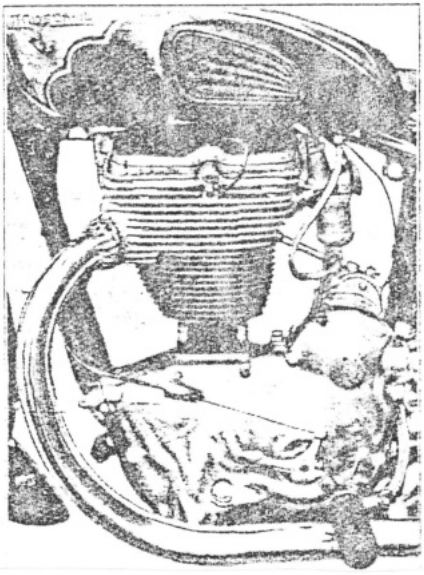
Voor topprestaties!

Motobécane model „Grand Sport 500" f. 725.-

Een bijzonder snelle 500 cc. dubbelpoort kopklepper, in gelijke uitvoering als het model „Super Club 500", even modern en even robust, maar nóg sneller en met nog meer reservekracht. Dit is de machine, die met Bernardet zijspan, onder vele concurrenten het Franse zijspankampioenschap in de 500 cc. klasse in de wacht sleepte.

De specificatie is gelijk aan die der op de vorige bladzijde beschreven kopkleppers. De motor heeft echter hogere compressie en speciale nokken, terwijl in verband met de grotere snelheid de remmen van het race-type zijn, krachtiger nog dan op de andere modellen en voorzien van koelribben. Bovendien is een speciale André stuurdemper gemonteerd. De snelheid is 140 KM. per uur.

Close-up van de schitterende kopklepmotor der „Super Club" en „Grand Sport" modellen, een juweel van moderne en vooruitstrevende motorconstructie. Duidelijk is te zien de volkomen insluiting van alle bewegende delen, die automatisch gesmeerd worden, de bijzonder brede koelribben, de valstroom carburateur en het pedaal voor de koppeling.



De zij- en kopklepmachines van Motobécane, en de interessante lichte modellen „van onder de 60", vormen tezamen een belangrijke aanwinst voor ons land, die wij met recht noemen:

De Succes-Serie voor 1939!

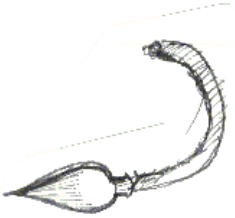
In verwachting van de derde

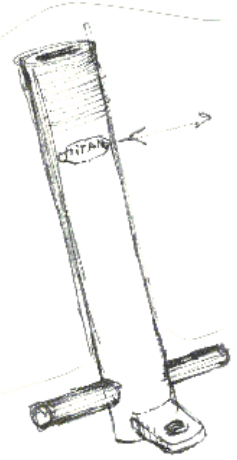
20-01-97

Beste mensen van de CFM: zoals beloofd zou ik jullie op de hoogte houden van het ontleden van de Dresch. Allereerst wil ik enkele leden bedanken voor de spontane reactie over het sturen van informatie over de Baby. Bij het ontleden kom ik er achter dat het Dresch-baby-tje een prachtig in elkaar gezet ding is, een mooi lijnenspel, vind ik. Allereerst de vorm van de tank als een raket van de film Jules Verne.

Ten tweede het frame. De achtervork heeft precies de vorm van de tank.

En dan de uitlaat..





Een prachtig daarop volgend stukje vakwerk bij het uit elkaar halen van de voorvork kwam de naam TITAN tevoorschijn. Het zegt mij niets maar misschien iemand onder de leden wel.

Zoals jullie weten had ik in het vorige boekje gezet: twee kinderen, twee motoren. Nu moet ik waarschijnlijk drie kinderen nemen -want je voelt het al aankomen- ik heb er een derde motorfiets bij, en wel een Peugeot uit 1921 met tankversnelling en een bladvering die vooraan recht omhoog staat. Hij is helemaal compleet, alleen moet hij wel volledig gerestaureerd worden. Resumerend: de nieuwe namen van mijn kinderen zijn nu Motobécane 1924, Dresch ong. 1932, Peugeot 1921.

Rob van Trier.

Lang weekend Monthlery 15-18 mei 1997

Eerst alleen op de motor. Later toch niet mee, en tenslotte toch mee met de motor bij Ton Dorland op de aanhanger.

Donderdag 15 mei zou het allemaal een aanvang vinden.
Gepakt en om ongeveer 8 uur in Putten gearriveerd. De motoren op de aanhanger gebonden, koffie praten en vroeg naar bed. De volgende morgen, voor sommigen 's nachts, om 3.45 op, een kort ontbijt, Nico opgehaald en om 4.30 uur richting Frankrijk. Het is 's morgens nog heerlijk stil op de Nederlandsche wegen, slechts een enkele vrachtwagen. Prachtig zijn toch altijd weer de zonsopgangen in ons land.
Na even door Nederland gereden te hebben onze eerste koffiestop in België, koffie, ik word slaperig als ik zelf niets heb te doen. Tweede kopje gratis, dus toegeven aan het Nederlandse gebruik dat alles wat gratis is, welkom is. De atmosfeer vertelde goed weer, dat zou het ook worden.
Onderweg hebben we Nico nog terdege aan de tand gevoeld over zijn kennis van de Franse taal, je zou een leuk Frans meisje tegenkomen. Onderweg ook de TGV nog zien voorbij flitsen, knipper langzaam met je oog en hij is weg, als een pijl uit de boog met 260 km/h.
De verbinding met Parijs zou ook flêche d'argent kunnen heten, naar de vroegere bootverbinding met Boulogne die flêche d'Or heette.

Het grote moment is daar. De voorsteden van Parijs doemen op. Kijken we achterom dan zien we twee motoren ons vlak op de hielen zitten, al een hele tijd. Het merkwaardige is dat ze beiden geen berijder hebben, en één rijdt zelfs achteruit. We proberen de Eiffeltoren te ontdekken maar het is een beetje dampig. Uiteindelijk zien we hem, het hart van Frankrijk.
Het is druk op de Périférique maar de borden geven steeds "fluide" aan, dus geen files. Bij de afslag Versailles gaan we eraf want Ton wil Nico Versailles laten zien, zelf ben ik er ook nog nooit geweest.
Enorm wat men vroeger zoal bij elkaar wist te stelen, maar indrukwekkend en in prachtige kleuren. Nog 20 km naar Cernay la Ville waar we op een prachtige boerderij-camping aankomen. De boer blijkt een Nederlander te zijn, er staat echter nog een Nederlander, met vrouw en caravan die geen oude motorliefhebber lijkt te zijn.
Intussen blijkt Ab Tobias al gearriveerd en de tent van Jan Coen Dragt en Petra staat er ook al. Snel de tent opgezet en luchtbed opgeblazen en de boel is weer klaar voor de nacht. Die nacht arriveren nog Paul Jonkman en Gerdy + kids, Peter Mosseveld en Hans van der Greft met Janien. De volgende dag is er alle gelegenheid om de omgeving te gaan verkennen, natuurlijk op de motor. Wat snorren ze lekker. Natuurlijk loopt een motor in z'n geboorteland het lekkerst. Paul? Nietwaar? Het is hier in ieder geval heel rustig en zeer landelijk. De winkeltjes voor de benodigde proviand zijn op loopafstand. (Ton)
Ook zijn nu Simon Wensveen en zijn vrouw gearriveerd, die zich de komende uren zullen vermaken met het opzetten van hun nieuwe tent. Later komt Erik Smit (Budo) nog met

een echte ijswagen, helaas geen ijs met slagroom. Zijn vriendin Lisou, een echte Française uit de Jura heeft hij later van het station (welk? Het afgesproken station bestond niet!) opgehaald.
De zaterdag is de dag van het motorgebeuren, dus met vier motoren op weg naar het circuit, Nico bij Ton achterop, Paul met Peter, Hans met Janien en Ab (had hem nog niet klaar) bij mij. We komen om 10.15 bij Monthlery aan en zetten de oudjes achter een rood-wit afgelijnd hek en spreken af wie en hoe laat je op de motoren moet passen. Een ieder ging toen zijns weegs en struint en banjert her en der op zoek naar z'n gading.

Het circuit stamt uit de jaren 20 en is een betonnen kombaan-circuit, met daaromheen aangelegd een vlak weg-circuit. Het geheel is gerestaureerd voor evenementen zoals deze.
Op het binnenveld, pits, oliedamp, Fransen die uitgebreid zitten te eten. Kinderen op motortjes, amazone's op flitsende BSA's, ongerestaureerde stampers, Frans, Engels, Duits, Italiaans. Onderdelen en markt, presentaties van de diverse clubs en rariteiten en dito bijbehorende personages. Dit alles onder een zonovergoten atmosfeer. Precies zoals Ton een aantal Peu's geleden al beschreef. (Peu 15; Laissez-Faire; Blz. 10/11; Februari 1995; vertaling uit Klassik Motorrad)
Na een aantal keren gebanjerd te hebben en om uit te rusten, liep ik maar weer eens naar de parkeerplek. Goed ik kwam bij de plek aan en zie NIETS! Leeg, geen wacht. Gestolen met personeel en al. Ik kon me het niet voorstellen in deze gemoedelijke atmosfeer. Wat te doen? Kalm blijven spuitwater, het buitenterrein afzoeken zonder resultaat. 't Was kwart voor twee, dus zou Ton zo komen. Eens even afwachten hoe die zou reageren. Aha, daar is hij. Kijkt of hij water ziet branden en krabt zich eens in de arm.
De oplossing was dat het nadat ieder vertrokken was, iemand van de organisatie had gevraagd dat we met 10 minuten weg moesten zijn. Jan-Coen, die de sleutel van het slot had, was toevallig nog bij de motors en hebben toen alles maar naar een veilig plekje op het binnenterrein geduwd. Trouwens nog bedankt.
Tegen vijf uur hebben we met z'n allen de terugtocht aanvaard en waren tegen zessen op de camping terug. Eten en daarna gezellig bij de tent zitten.
Zondag was iets koeler dan zaterdag, zijn we met drie motoren (Paul?) naar het terrein gereden, toen maar direct naar het binnenterrein. Ook hoefden we niet op onze motoren te letten. Niemand zit er met zijn handen aan. Daar kunnen een hoop mensen die met de handen kijken een punt aan zuigen. Niemand heeft zich daar lopen vervelen.
's Avonds werd de buit voor de tent uitgestald. Voor Ton was dat niet aan te bevelen want een paar sproeiernaald-klemmetjes in het gras ben je zo kwijt. Even moet ik aan de man in de caravan denken. Die kwam bij Ab informeren of zijn met aluminiumverf geschilderde ketting soms van zilver was. Hierop zei Simon dat dat het geval was. Maar dat is toch veel te slijtage-gevoelig? Hierop zei Nico dat dat het geval was, maar dit was een speciale legering die een fraai uiterlijk gaf. Hierop trok de buurman met de wenkbrauwen. Ook meende Simon dat de winterlucht in de banden op de beurs wel verzameld werd. Er zou nu zomerlucht in moeten.

Hoe het verder is afgelopen weet ik niet, de man van de caravan hebben we niet meer gezien. Zo zie je maar, nu slapen want morgen weer vroeg op.

Op de terugreis kan Nico in ieder geval zeggen en bewijzen dat hij in Parijs is geweest. De terugreis duurde naar mijn gevoel langer, dit kan zijn oorzaak hebben in het feit dat het beter is water of frisdrank tot me te nemen.

's Middags waren we weer gewoon thuis en ik kon terugzien op een zeer geslaagd uitje voor ieder van ons.
Tenslotte verdient het melding te maken van een oud Nederlands spreekwoord, jong geleerd, oud gedaan, al is het voor de betreffende ouders soms zeer vermoeiend om op de jongen te letten.
Met vriendelijk motorgroeten

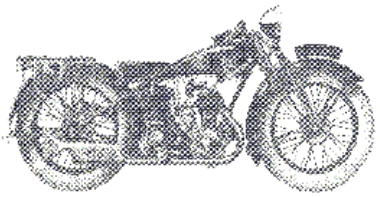
Rob Kwist.

Als meegereisd redactielid is het erg makkelijk om op elk ingezonden artikel te reageren. Dat moet een uitzondering blijven. Hier dan!
Dat mannetje uit de caravan was inderdaad een speciaal geval. Zelfs Remi (14 maanden) kreeg de wenkbrauwen omhoog omdat hij één van de netjes klaarstaande pantoffels van het meneertje een meter had weggesleept vanaf de vaste plaats, bij de deur, onder de caravan. Als met een trofee stond hij ermee in de hand. Dit bleek een volstrekte verstoring van de dagplanning te veroorzaken. De volgende morgen, voor dag en dauw, had Remi een ingrijpender plan. Hij had het hele trapje maar meegesleept. Gelukkig sliep de "caravan" toen nog, dat had heel anders af kunnen lopen.

Dat ik de tweede dag niet meeging, is dus nu ook wel duidelijk. Ik moet mijn tijd verdelen over meer zaken. Anders moet je je kinderen en vrouw niet meenemen. Ze hebben genoten op het circuit, maar één dag lawaai, beweging, hitte, avontuur, brommende kinderen en knorrende volwassenen was echt wel genoeg voor ze. De tweede dag hebben we vele uren gewandeld met de kinderen in rugzakken. Het terrein in de onmiddellijke nabijheid van de camping is als de Belgische Ardennen. Schitterende natuur. Wist u dat, zo dicht bij Parijs?
Ik had trouwens om een andere reden toch niet meer op de motor meegekund de tweede dag: het blok was de dag ervoor op de terugreis kort voor de camping veel meer lawaai gaan maken. De krukas deinde heen en weer (het kettingtandwiel zag je zwabberen) Het bleek achteraf een kleinigheid maar het blok moest toch helemaal uit elkaar.
Paul

Wij vinden de reis voor herhaling vatbaar. Het is voor sommige mensen een rot-tijd (Pinksteren). Misschien is het toch ook wat voor u. Er is voldoende te doen in de omgeving, ook voor mensen met (kleine) kinderen.
Bestuur CFM

Hij loopt . . . . . nog even niet



In de nummers 11 en 12 van "Un Peu Du Tout", werd een restauratieverslag gegeven van mijn Terrot HST van 1929. Af en toe lees ik dat nog eens door en dan komen al die verhalen, die daarbij hoorden, weer in de gedachte. Ik heb er toen maar een paar beschreven, het zou anders een boekwerk geworden zijn.
Door Ton Rietbergen

Na de restauratie, het is dan oktober 1993, was de machine wel mooi om te zien, maar er waren teveel onderdelen opnieuw gebruikt die eigenlijk vervangen moesten worden. Ik had nu dus een prachtig wrak in huis.

Wat nu?
Alles was voor een Terrot nog goed te krijgen. Ik ben nooit tevergeefs naar een beurs of handelaar toe geweest als ik nog goede en originele onderdelen zocht.

Er zat maar één ding op. De hele motorfiets werd weer totaal uit elkaar gehaald. Precies zoals Paul al eens gezegd had: Alles in twee keer!

Ik ben thuis niet erg gezegend met een overvloed aan bergruimte. Er werd een catalogus gemaakt waarin stond, waar ik alle onderdelen, los of in doosjes, opgeborgen had. Alles werd genummerd. De staat van de onderdelen werd beschreven, zodat ik altijd een overzicht had van wat er nodig was of wat hersteld moest worden. Nu kon de restauratie ook financieel wat overzichtelijker worden.

Zonder veel kennis van zaken, maar met twee rechtse handen en erg veel enthousiasme, kun je best zo'n machine als een Terrot restaureren. Je moet wel de tijd nemen en veel opnieuw willen doen. Het is dan een echte hobby. De mensen, die jou advies kunnen geven of iets voor jou kunnen maken, vind je vanzelf, als je lid van de club wordt. Je ontdekt dan ook, dat je lang niet zoveel uit handen hoeft te geven als je eerst dacht.

Ook het vernikkelen van veel onderdelen heb ik zelf gedaan. Bij de vorige restauratie had ik alles gelakt. Het vernikkelen deed ik in de zomer van 1996 in de tuin. In het schuren en slijpen van de onderdelen ging echt weken van vrije tijd zitten. Ik had een aquariumbak, een bos dun koperdraad, een acculader van 6A en een schakelschema met lampjes. Die heb ik nagebouwd uit een folder. Dat schakelschema heb je echt nodig, want dan is de nauwkeurigheid van de temperatuur van het bad wat minder kritisch. Daarna moest er nog nikkelvloeistof, zoutzuur van 10% en een goede ontvetter komen. De aquariumverwarmer hield de temperatuur van het bad tussen de 25 en de 30 graden. Dat ging perfect! Hier en daar zijn nog wat putjes van verdwenen roestplekjes, wat slijpkrassen op de lamp, maar dat is nostalgisch toch?

Het schuurtje, waarin ik mijn werkplaats heb, is maar erg klein. Eerst werd er TL verlichting in aangebracht.

Bovenop de linnenkast van mijn schoonmoeder stond nog een bovenkast. Ik kon beide kasten krijgen. De linnenkast werd gereedschapskast. "De bovenkast, 120 x 40 x 40 cm, werd een verrijdbare werkplank voor de Terrot. Ik had voor de stevigheid de klep vastgespijkerd. Ik zette er zwenkwieltjes onder en schroefde er in de lenterichting een stevige plank op. Na het in elkaar zetten van het frame, schroefde ik de voor- en achterstandaard op de plank vast. Nu kon ik aan beide kanten van de motor werken in de smalle schuur. Gewoon even de hele zaak naar de andere muur rollen.

Op de clubvergadering van 9 november 1996, kreeg ik veel adviezen om de machine betrouwbaarder te maken. Nadat ik die uitgevoerd had, kwam de eerste startpoging in zicht.

- de carburateur lekte benzine
- de oliepomp zat niet goed dicht
- één helft van de standaard brak pardoes in tweeën
- de vonk was, bijna zeker, niet rijp genoeg om te Terrot tot leven te wekken

De standaard is alweer hersteld. Ik heb aan weerskanten van de breuk een schroefgat gedraaid. De beide helften werden aan elkaar geschroefd. Daarna werd er een las omheen gelegd. Alles werd mooi rond geslepen. Die is nu steviger als hij was.

Een restauratie uitvoeren en direct tot een goed einde brengen gaat niet zomaar, blijkt. Je wordt door schade en schande wijs. Misschien heeft de machine niet overal de finesses die een beroeps- of ervaren restaurateur kan aanbrengen, maar ik heb er wel veel plezier aan beleefd.
Misschien zijn er in onze club meer mensen met dezelfde ervaringen als ik. Het zou leuk zijn als zij ook hun verhalen in "Un Peu" zetten, ooit.
Een rijdend voorjaar van 1997? Peutêtre . . . . .

Het laatste nieuws:

De "magneet" is opnieuw gewikkeld bij Toon van Daal. *Hij loopt nu zacht en liefdevol hoewel ik hem bijna niet durfde te starten omdat ik verwachtte dat hij heel rauw zou zijn, met knallen en dergelijke.*
Mijn zoon Robert heeft me geholpen door als testpiloot te dienen. Even duwen en het hoefde al niet meer. Hij liep zelf verder. Alleen de geluidsdemper in de uitlaatpijp schoot los en vernietigde in een klap de aluminium einddemper.
Op 18 augustus gaat de motor naar de keuring. Zonder geluidsdemper maakt hij veel leven, in ieder geval veel te veel om door de keuring te komen. De aluminium demper is weer gemaakt, nu lekker proefrijden op een stil stukje weg en hopelijk is er 18 augustus weer een gekentekende HST bij.

Van de voorzitter

Ach, je kunt wel hele bladzijden vol gaan pennen, maar het moet wel zinvol zijn. Bladvulling kunnen we allemaal wel verzinnen.

Algemene ledenvergadering Barneveld op 5 april.

Zie het verslag. Voor het officiële gedeelte waren er eigenlijk geen problemen en was dit snel behandeld. De Statuten en Huishoudelijk reglement waren goed en hoefden niet meer gewijzigd te worden.
Verder mogen wij ons verheugen twee ereleden in ons midden te hebben, te weten Wim Faber en Paul Jonkman, 'De werkers van het eerste uur'. Eerlijk verdiend.

Monthléry

Een belevenis voor de aldaar aanwezigen. Eigenlijk kunnen we zeggen, dat we met z'n allen hebben genoten. Volgend jaar gaan we weer (bestuursbesluit). Ikke ook.
Inmiddels weten we ook een slimmere (dus ook goedkopere) manier om op het circuit te komen. De camping is prima bevallen, met een leuke rit naar het circuit. Als alles lukt, leest u het verslag in Het MotorRijwiel sept/okt. Rob Kwist heeft een verslag in deze Peu op blz. 16 tot en met 18.
Wie was ook weer die man die twee frames met motor kocht als reserve? Eric 'Budo' Smit zal z'n blokje nu wel uit elkaar hebben.
In ieder geval: 'ooievaar' (de Nederlandse vertaling voor 'au révoir').

Een vereniging!

Op 11 juli zijn ondergetekende en Paul in het beste pak naar de notaris gegaan om de oprichting van de 'Club Franse Motoren' officieel vast te leggen. Na door de notaris uitgebreid te zijn onderhouden over de verantwoordelijkheden van bestuurders werden we dus een echte vereniging, ingeschreven bij de Kamer van Koophandel onder nummer 4010547.
Hallo, bent u er nog?

Vehikel 22-24 september

We staan weer op de najaarsbeurs van Vehikel en hopen u daar te zien. De ervaring van vorig jaar leerde, dat er zeer veel aanloop was, ook van niet-leden, en dat onze stand zeer informatief (en gezellig) was.

Steun voor de samenstellers van Peu du Tout en de archiefbeheerder

Een verzoek aan allen:

- Als u een beurs of een andere interessante happening in binnen- of buitenland bezoekt, maak hier dan een verslag(je) van. Anderen kunnen dan ook kiezen volgend jaar. Stuur tekeningen, foto's (voor het archief) en interessante adressen en telefoonnummers (moet

wel iets met motoren te maken hebben) mee. U krijgt alles weer terug.

- Stuur interessante teksten naar de redactie (Paul of Jan-Coen) om (eventueel) te vertalen en/of te publiceren. Doe er wel een bronvermelding bij!
- Deze zomer zijn er een aantal motoren voor de keuring geweest of gaan er een aantal voor de keuring. Maak even een verslagje voor PdT over de op- en aanmerkingen tijdens de keuring. Leerzaam voor iedereen.

Weer een stel rijdende motoren er bij. Wat zal het leuk en druk worden bij de jaarrit!

Jaarrit 1997

Natuurlijk loopt het storm op de jaarrit. Het wordt een gezellig gebeuren met heel leuke ingrediënten.

Nogmaals: Ook zonder motor bent u welkom!

Veel rijplezier.

Greut'n uut Putt'n

Kort verslag met besluiten van de oprichtingsvergadering vereniging CFM

1) Aanwezig 26 stemgerechtigde personen; Aanwezig bestuur (i.o.) Ton Dorland (vz), Paul Jonkman (secr.), Jannie Stomp (pm), Henk Kaajan, Jan-Coen Dragt.

2) Mededelingen over Monthléry en de jaarrit

3) Buitengewoon lid: benoemd zijn Wim Faber en Paul Jonkman

4) Statuten: Er zijn geen schriftelijke of mondelinge reacties binnengekomen bij leden van het bestuur over de concept-statuten. Een jurist heeft de aansprakelijkheids-clausule in de concept-statuten gecontroleerd. Tevens is er een peldooi om het quorum zo laag mogelijk te houden. (art. 10 pt 7)

Om 13.53 uur wordt door alle aanwezige leden (volgens presentielijst), zonder tegenstemmen of onthoudingen, besloten tot oprichting van de vereniging CFM met voorgestelde statuten en huishoudelijk reglement.

5) Bestuurs-samenstelling: Zie punt 1

6) Archief: besloten is tot oprichting van een documentatiecentrum en verzekering van het materiaal.

7) Aansprakelijkheidsverzekering: wordt afgesloten (voor de jaarrit)

8) Rondvraag:

De heer Rien de Kloet vraagt hulp bij het in elkaar zetten van zijn Terrot uit 1933. De hulp wordt aangeboden door Robert Kwist.

9 Sluiting: 14.15 uur

Secr. CFM

Jaarrit CFM Wilp 1997

Club Franse Motoren

CFM

Datum:	**Zaterdag 6 september**
Verzamelplaats:	**Wilp-Achterhoek; Zonnenbergstraat 33**
verzameltijd:	**9.00 uur**
Starttijd:	**10.00 uur**
Kosten rit	**f 10,= per motor; duo -passagier of volger f 7,50**
Kosten diner:	**f 20,=**

Elke inschrijver krijgt een route-beschrijving naar Wilp-Achterhoek.

Dit jaar wordt de jaarrit in Wilp en omgeving georganiseerd. Er is een mooie rit van ongeveer 2 x 40 km. Bovendien zullen partners (en kinderen) een gezellige dag meebeleven. De organisatie is dit jaar in handen van Peter Mosseveld, Jan-Coen Dragt, Hans van der Greft en Paul Jonkman. In de omgeving van Apeldoorn, Zutphen en Deventer zal een mooie rit worden uitgezet. Het tempo van de rit kunt u aan uw eigen wensen aanpassen. Er zal individueel worden gestart, of deelnemers worden "samen gesteld" tot een groepje met een voorrijdende kaartlezer. Om onderweg voldoende te kunnen babbelen zullen regelmatig interessante en leuke stops worden georganiseerd. De gehele route zal over kleine wegen gaan, zandpaden, stoplichten en drukke punten worden vermeden. We hopen dat dit jaar ***veel mensen met een kleine motor*** naar onze dag komen.

Het is traditie om de dag te besluiten met een goede maaltijd. Wij weten al wat er op tafel komt, het zal u weer goed smaken, zeker weten! Er is een grote variatie, dus voor ieder wat wils, ook voor vegetariërs! Einde diner 19.00 uur.

In deze Peu zit een gekleurd inschrijfformulier. U kunt ook inschrijven per telefoon: (055) 323.26.67 < >

Peter, Jan-Coen, Hans en Paul.

Boekbespreking "Side-cars cent ans d'histoire"

Titel: **Side-cars cent ans d'histoire**
Auteur: **Bernard Salvat**
ISBN: **2-85120-479-3**
Prijs: **FF 390,=**

Na het boek "Les motos Francaises, cent ans d'histoire" is er begin '96 een nieuw boek van zijn hand verschenen.
Vertaald luidt de titel: Zijspannen, honderd jaar historie. Het boek heeft wederom de zelfde afmetingen als Salvat zijn vorige. 26 cm in het vierkant en 192 pagina's dik.
Gedrukt op fraai glanzend papier en met vele originele foto's en catalogus afbeeldingen. Op de kaft staat een stoere, zeer mooie, Gnôme &Rhône 750 X met een Bernardet zijspanbak.

Eerst een kleine stukje achtergrond over de schrijver van dit boekwerk, Bernard Salvat. Hij is schrijver van enkele boeken maar vooral bekend als voorzitter (President) van de Club du Motocyclettiste en redacteur van het blad Motocyclettiste.
Het is niet zo vreemd dat juist hij een boek over dit onderwerp heeft geschreven. In het nummer 26 uit de winter van '82-'83, was een special gewijd aan zijspannen.
Veel van de daarin getoonde afbeeldingen komen ook in het nieuwe boek terug. Er was blijkbaar zoveel materiaal voorhanden dat wat eerst op 19 bladzijden geplaatst kon worden, nu een eigen boek verdiende.

Nu over het boek zelf; opgedeeld in tien hoofdstukken en een toevoeging is het, over het geheel genomen, goed leesbaar. Voor iemand die de Franse taal niet goed machtig is, kan het boek zeker ook interessant zijn, daar het tekst-gedeelte zeker niet de boventoon voert.

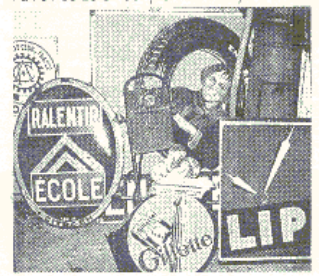
Het begint met het begin: de oorspronkelijke ontwerpen. Daarna volgt het houten tijdperk, het metalen tijdperk en het plastic tijdperk. Vervolgens behandelt de auteur de tour-modellen, de sport-modellen, de leger-modellen en multi-functionele gebruiksmodellen. Een apart hoofdstuk handelt over gelede-zijspannen, die meehellen in de bochten. Ook dit principe werd al in de twintiger jaren toegepast. Tot slot in hoofdstuk 10 wordt in het kort wat zijspan-theorie uit de doeken gedaan.
De toevoeging bestaat uit een opsomming van zijspan grand-prix-zeges-vanaf het begin tot de jaren 90.
Leuk is ook een opsomming van alle merknamen van zijspannen die zijn geproduceerd (ook de in licentie gebouwde exemplaren) in Frankrijk. Opgeteld kom ik op 64 merken totaal!

Als eind-conclusie kan ik bijna alleen maar lof uitspreken voor dit naslagwerk. Minpunt is zeker het ontbreken van een index om snel een merk op te kunnen zoeken. De auteur is breed georiënteerd, de Engelse en Duitse merken worden niet geschuwd. Zelfs EML en Egbert Streuer worden regelmatig vermeld!
Al met al een boek wat je regelmatig uit de kast haalt, al is het maar voor de plaatjes.
J.C.Dragt

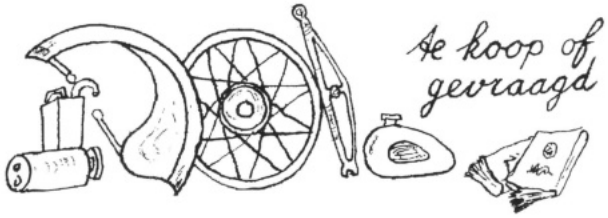
Nawoord:
In Het Motorrijwiel, nr 25, staat op blz.59 een verhaaltje van de zelfde strekking. (fijn als de professionele pers het zo met je eens is).
Via Het Motorrijwiel kon dit boek besteld worden. Inclusief verzendkosten kostte het f 135,=. Bij voldoende belangstelling kan dit boek ook via de CFM besteld worden. Dat is dan wel een zaak van geduld, want we halen het zelf op uit Frankrijk. Het bedrag zal dan wel wat lager uitkomen dan het hiervoor vermelde. Bel voor verdere informatie (ter bezichtiging 6 sept. in het documentatie-centrum) J.C. Dragt

Affiche MOTOBECANE Géo Ham, très bon état, 120x160, 1930. Tél (Pyrénées-Atlantiques) 05 59 04 13 82 (HR). *(Réf. 1-44242).*

Affiche ancienne et plaque émaillée sur moto, auto, boisson alimentation, etc., pour collection, paie cher pièce rare, discrétion assurée. M. Cayré, 28, rue Montceaux, 77470 Trilport. Tél. 01 60 09 29 59 - Fax 01 60 23 02 86. *(Réf. 1-44671).*



Te koop:
BMW R75/5, bouwjaar 1973, groen, laatste jaren weinig bereden.
Nieuwe koppeling en drukring.
Weinig werk, veel rijplezier en bijna belastingvrij.
prijs: notk. J.C.Dragt (055) 367.00.63



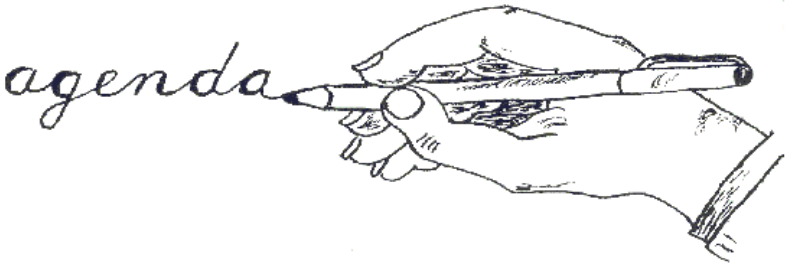
Te koop:
Terrot type HSST 350 cc kopklepmotor uit 1934. De motor is bijna volledig gerestaureerd, dus met nieuw lakwerk, nieuwe assen, moeren, spaken. De uitlaatbochten zijn van RVS. Inclusief reserve-versnellingsbak. Invoerpapieren aanwezig. Aan deze motor is veel aandacht en zorg besteed. Prijs f 7000,= Marcel van Ree, 's Gravenmoer. Tel. (0162) 32.03.41

Te koop bij de CFM::
Terrot badge in zes kleuren. Hoge kwaliteit, zwarte ondergrond, zilveren letters. Logo uit het begin dertiger jaren. Geschikt om op kleding of een (leren) jas te naaien. Uit voorraad leverbaar f 12,50 incl. verzendkosten. Bestellen door het geld over te maken op rekening van de penningmeester. (zie achterkant "Peu") onder vermelding van **badge**.

Club Franse Motoren CFM

Te koop bij de CFM:
Terrot restauratie-handboek 350 cc kop- en zijkleppers. Absolute aanrader. Met kleurenfoto's, veel tekeningen en tabellen. Franstalig. Jean-Yves Fenautrigues, f 115,= inclusief f 6,= verzendkosten. Er zijn nog enkele boeken uit voorraad leverbaar.

Te koop:
Monet & Goyon L4L ong. 1938; de luxe. Ligt uit elkaar; 99,9% compleet (zonder banden, kabels, één schetsplaat); geen kenteken; gemoffeld f 1950,=. Schieke Amersfoort (033) 455.11.56



22-24 Augustus '97 **Vehikel-Utrecht, bezoek de stand van de CFM**

06 September '97
Jaarrit CFM te Wilp-Achterhoek

20-21 September '97	**Onderdelenmarkt Assen**
27-28 September '97	**2e Retromanie, Grenslandhallen, Hasselt (B)**
04 Oktober '97	**Motormarkt Hardenberg**
11-12 Oktober '97	**Ballancourt-Sur-Essonne (91610) Section Terrot-"Motos Anciennes" Concentration de Motos datant du Debut du Siecle jusqu'aux annees 70 Ook met beurs, la balade et le concours d'elegance**
25-26 Oktober '97	**10e Oldtimer Motorbeurs Gierle (B)**
01-02 November '97	**14e Ruilbeurs Veteraanmotoren Houtland, Hooglede (B)**
08 November '97	**Onderdelenbeurs Barneveld, tevens bijeenkomst CFM in aangrenzende sporthal**

Informatie vereniging CFM

Doel: Het verspreiden van kennis over Franse motorfietsen, vertalen van teksten, elkaar helpen en stimuleren en als het kan, er nog wat leuke contacten aan over houden ook. We organiseren enkele bijeenkomsten, een jaarrit en we beheren documentatie in een documentatiecentrum.

De nieuwsbrief verschijnt onregelmatig ongeveer vier keer per jaar. Informatie over Franse motorfietsen kan worden bemachtigd door gebruik te maken van het documentatiecentrum. Leden kunnen ook (het liefst) schriftelijk hun vragen stellen bij onderstaande adressen met een *.

Voorzitter*: Ton Dorland, Veldstraat 15, 3881 JM Putten. (0341) 36 13 52
Secretariaat en eindredactie nieuwsbrieven*: Paul Jonkman, Zonnenbergstraat 33, 7384 DK Wilp-Achterhoek! (055) 323.26.67
Penningmeester: Jannie Stomp, Hogedijk 106, 2861 GD Bergambacht. (0182) 35 24 42
Contributie 1997 f 25,00. We streven ernaar om het archief en de nieuwsbladen kostendekkend in stand te houden. Per jaar wordt bezien of de contributie voldoende is.
Algemeen bestuurslid*: Henk Kaajan, Schelpkreek 9, 8032 JE Zwolle. (038) 454 43 40
Algemeen bestuurslid*: Jan-Coen Dragt, Frambozenlaan 15, 7322 TH Apeldoorn. (055) 367 00 63.
Ledenadministratie: Peter Mosseveld, de Visserstraat 20, 7331 TA Apeldoorn. (055) 543.03.06. Nieuwe leden betalen vooruit per jaar (f 25,=) of vanaf 1 augustus f 37,50.
Geld overmaken: **per bank:** **67.02.28.885**
J. Stomp, Hogedijk 106, 2861 GD Bergambacht
Mededeling: Club voor Franse Motoren

per postgiro: **60.000**
ING-bank, Gouda
Mededeling: t.g.v. 67.02.28.885, J. Stomp, Bergambacht.
Archief: Te bezoeken op afspraak. (vanaf 7 september 1997 Wilp-Achterhoek (055) 323.26.67)
Redactie Nieuwsbrieven:
Paul Jonkman (eindredaktie, opmaak), Jan-Coen Dragt, Henk Kaajan.
Peter Mosseveld, Hans vd Greft (verzending), John Uittenhout (druk)
Kopij: Getypt of geschreven. Nog liever op DOS-floppy in WP of ASCII-formaat
Sluitingsdatum kopij: **Uiterlijk maandag 29 september 1997**

Gratis toegang

tot het

Nederlands Elektriciteits- en Techniek Museum

te

Hoenderloo

Bij inlevering van deze kaart op zaterdag 6 september 1997

Club
Franse
Motoren

CFM