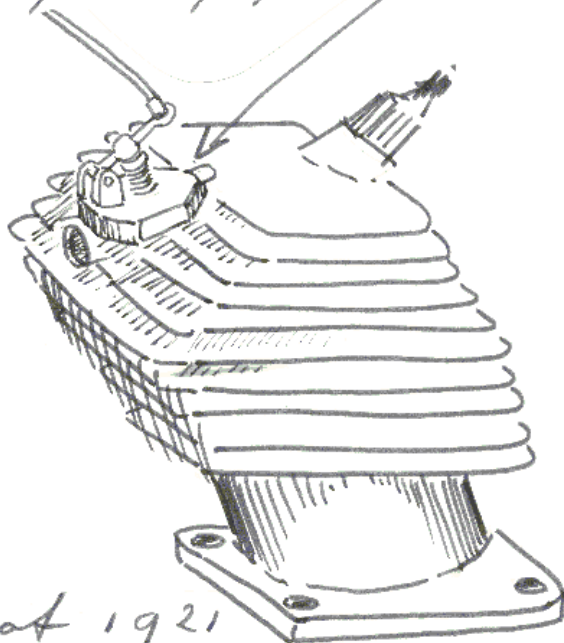


# Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 27      Oktober 1998      oplage: 150

*Leze meer van de de compressor  
in met geen mogelijkheid los te krijgen*



*Peugeot 1921*

*weten jullie of er eventueel leden  
bij zijn die ook in het bezit zijn van  
een Baby*

## Club voor Franse motoren

*Pourquoi Paris "les Pyrénées" Paris - consitue l'epruve de tourisme capitale de l'année  
jaarverslag CFM - kortingsbon/diaserie Barneveld - Salvat's nieuwste boek*

# Inhoud

Parijs - Pyreneeën - Parijs . . . . .	3
Museum in de Vandee . . . . .	14
Peugeot-boek bestellen via de CFM . . . . .	16
Musée du vélo et de la Moto . . . . .	19
Clubnieuws (Van de voorzitter, Financieel overzicht 1997-1998, Jaarverslag 1997-1998, Concept begroting 1998-1999) . . . . .	21-26
Invoerpapieren, douane en keuring (vervolg) . . . . .	25

-----Historische advertenties en kwalitatief slechte foto's uit Moto Revue 1 sept. 1925-----

## Los bijgevoegd: kortingskaart ruilbeurs Barneveld

---

*Bij de voorpagina:*

*Deze moer van de decompresseur is met geen mogelijkheid los te krijgen. Zouden jullie denken het te doen met warmstoken of raden jullie dat af? Verder is de gehele motorfiets los en uit elkaar. Dan zouden je denken: hup naar de straler. Nu, deze motorfiets blijft origineel in zijn eerste lak met roest. Hij wordt wel gespoten in een blanke lak en hopende er over een jaar mee naar de eerste rit te kunnen komen.*

*Voor de Dresch type Baby zijn de zuigerveren besteld. Weten jullie of er eventueel leden bij zijn die ook in het bezit zijn van een Baby? Genoeg zul je zeggen maar ik bedoel een Dresch Baby want ik heb nog problemen met de remmen.*

*Bij voorbaat dank:*

*Rob van Trier, Troubadourplein 6, 5021 ED Tilburg*

---

**Redactieadres 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 do. 31 december 1998 of bel!**

# Parijs - Pyreneeën - Parijs

*Dit, in moeilijk oud-frans geschreven verslag van een klas-sementsrit (de P-P-P) door Frankrijk, verhaalt van een rit met een gemiddelde van 40 km/h, op vele stukken 60 km/h, ook op moeilijke stukken en met een keiharde puntentelling. Dus "niet zeuren maar rijden, zie maar dat je er komt."*

*En dat op vaak ongeplaveide wegen of keien; niks asfalt; geen achtervering en zonder een tonnen kostende achterban in de vorm van een serviceploeg met heli. Over 6 passen (cols) o.a. de Tourmalet, de Aubisque, de Peyresonde, de Montet. Totaal 2.200 km, af te leggen in ± 6,5 dagen.*

*Geen sleuteluren, geen halve motoren reviseren of remmen vernieuwen. Reservebanden op de rug binden. Alleen handgereedschap. Geen Gore-Tex pakken. Stof happen. Het klopt dus: vroeger waren de mannen van staal en de schepen van hout!*

*Uit het verhaal kunt u opmaken dat de mentaliteit van rijden èn wedstrijdleiding iets anders was dan in 1998.*

Uit: Moto Revue 01-09-1925

Vertaler: Ton Dorland

Het is soms niet duidelijk of de schrijver een verslaggever is of een jurylid. Waarschijnlijk was hij beide. De vertaling is echter zo authentiek mogelijk gemaakt. Vandaar de vaak "wollige" taal.

Ik vind dat de lofzang op de overleden coureur treffend weergeeft hoe men toen leefde en dacht, en heb het daarom ook opgenomen in dit verslag.

## *De kleine voertuigen of: Parijs - Pyreneeën - Parijs*

### BESCHOUWINGEN

De zwaarte van de grote toerit spreekt het publiek minder aan dan de resultaten van een gehouden race. Men moet zelf ervaren zijn met een motorfiets om de uitwerking van een dergelijke rit op mens en machine in te kunnen schatten.

Om op een rit van 2.200 km een gemiddelde te halen van 40 km/h is nog geen wereldprestatie. Het is niet zo moeilijk op een mooie dag van Parijs naar Rambouillet of Chantilly te rijden. Echter bij eenzelfde gemiddelde op een rit van Parijs naar Bordeaux, op zeer slechte wegen of over verschrikkelijke bergpassen in de Pyreneeën kan men geloven dat men er niet in slaagt veel plezier te ervaren, laat staan op een rit van Parijs naar de Pyreneeën en weer terug naar Parijs.

Wanneer er geen gesprongen banden of andere pannes voorkwamen, zou het nog gaan, maar neem eens in overweging welke snelheden er behaald moesten worden om een kwartier vertraging tussen twee controleposten weer in te halen.

Het verhoudingsgewijs grote aantal uitvallers moet ons echter niet laten geloven dat de machines van matige kwaliteit waren, dat het



*De controle op de top van de Tourmalet, uitgevoerd door mr Pey*

de berijders, die uitvielen, mankeerde aan vaardigheid of aan kracht; echter de hen opgelegde druk was buitengewoon hoog. En bij de moeilijkheden van de rit zelf kwamen nog alle valstrikken van de weg; de honden, de vrachtwagens, het weer, de verraderlijke bochten. Men moest "gaan" met een snelheid, ver boven het vereiste gemiddelde om de benodigde tijd over te hebben voor reparatie van een lekke band of het afstellen van de motor.

De taak was reeds buitengewoon zwaar voor een groot merk, dat al veel durf moest tentoonspreiden om het hoofd te kunnen bieden aan de onverbiddeijkheid van een dergelijke proef, maar wat te zeggen van een kleine fabrikant? Voor hem, voor wie het succes een kwestie is van leven of dood; wanneer hij slaagt, heeft hij "het gemaakt" en is hij "binnen"; als het mislukt is het een ruïne, moreel en materieel; het einde van al zijn inspanningen en zijn economische middelen. Het is met een beklemming om het hart te ervaren zoals men vastgepind werd aan een onverbiddeijk reglement, dat de arme mensen afstrafte, die door pech werden achtervolgd.

Gezien de wijze waarop we hen loyaal strafpunten hebben zien incasseren en slikken, zonder morren, niettegenstaande hun vermoeidheid en de teleurstellingen die een 'ontstemdheid' zou excuseren, moeten we erkennen welk een heldhaftige instelling deze mensen bezitten.

P-P-P is -gelukkig- een bevestiging geweest voor vele van deze kleine constructeurs. Zij hebben met voertuigen met een vaak geringe cylinderinhoud (voor welke de beproevingen nog meer ontzagwekkend waren) deze geweldige krachtmeting voltooid en ons een verbazingwekkende les over moed en kracht laten zien.

### De klassewinnaars:

De namen van de berijders en de auto's zullen ons niet zo interesseren; wel de motoren:

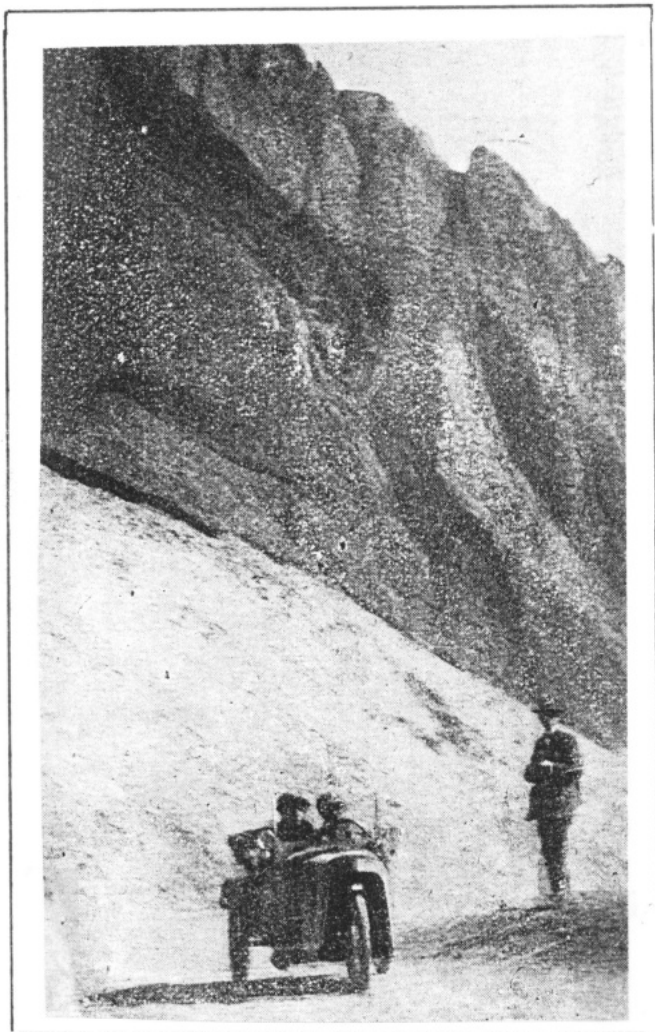
<b>175cc:</b> 1. Le Favor 2. Le Grimpeur	<b>500 cc:</b> 1. Gnôme et Rhône 2. Gnôme et Rhône
<b>250 cc:</b> 1. Terrot	<b>750 cc:</b> 1. Gnôme et Rhône
<b>350 cc:</b> 1. Gillet Herstal	<b>1000 cc:</b> Gnôme et Rhône Raleigh Gloriol

(Waarom niet alle eerste drie motoren zijn benoemd, zal U in het verhaal duidelijk worden.)

## HET VERSLAG

Parijs-Pyreneeën-Parijs vormt de belangrijkste klassementsrit van het jaar.

Parijs-Pyreneeën-Parijs werd uitgevchten zonder één druppel regen en onder een zon, die de tegenstanders van het begin tot het einde begeleidde. 'Mooi weer', zei men.



*De Villard-tricycle beklimt de laatste uitlopers vd Tourmalet*

plonzen; niet aflies de beproeving van mechaniek en berijders te verzwaren.

Wel moet er gezegd worden dat de krachtsverhoudingen tussen de voor het eerst aan de rit deelnemende berijders sterk verschillend waren. Ook is het bijna onmogelijk in een dergelijke klassementsrit, die zoveel vraagt van de deelnemers zomaar kritiek te leveren;

Hoe is het dan mogelijk dat er een slachting plaatsvond zoals er nog nooit was gebeurd?

Van de 43 deelnemers arriveerden er 18, waarvan een enkele met het maximaal aantal punten. In werkelijkheid, en hoe tegenstrijdig het ook lijkt, was de meest geduchte tegenstander in deze sportieve strijd over een grote afstand dit keer niet de regen maar zeker de (te grote) hitte. Deze constatering is trouwens reeds bewezen tijdens grote wielerrondes. Voor de mens zijn maar twee extremen gevaarlijk: te grote hitte of een te grote koude. De regen is meer een hinderlijke toevoeging dan een echt gevaar. Bepalend voor de carburatie en vooral de koeling van de motor tijdens een bergetappe was de zon, die niet aflies ons in een bad met lood te

de P-P-P moet je zelf ervaren (om te kunnen oordelen). Wij zijn erg trots op de aanpak van de rit. Heeft deze aanpak niet een vaardigheidsproef opgeleverd waar in alle kwaliteiten, ook de moeilijkste, van de deelnemende "grand-tourisme" voertuigen werden gevraagd?

- Als eerste de totaalafstand : 2.000 km, de lange etappe Parijs-Bordeaux;
- De bergen; en wat voor soort: de Aubisque, de Tourmalet, de Montet, de Asquin, de Peyresonde en le Portet d'Aspet;
- De buitengewoon kronkelige etappes zoals in de omgeving van Orléans en op de keien van Belin;
- De vlakke en rechte wegen van Les Landes waarop de motoren werden afgejakkerd en "stuk" gingen;
- Alle overige moeilijke wegen, die langzaam koppelingen en remmen wegvraten.

En: dit parcours met zijn kenmerkende eigenschappen moest ook nog in een niet aflatende regelmaat worden afgelegd; de tijdcontroles lieten geen enkele ruimte voor enige pauze of een tekortkoming.

### Het wedstrijdreglement

Het onderhoud en de reparaties moesten op de route worden uitgevoerd, want er was niet meer dan 5 minuten toegestaan in het "parc fermé"; onvoldoende om de voertuigen te verzorgen.

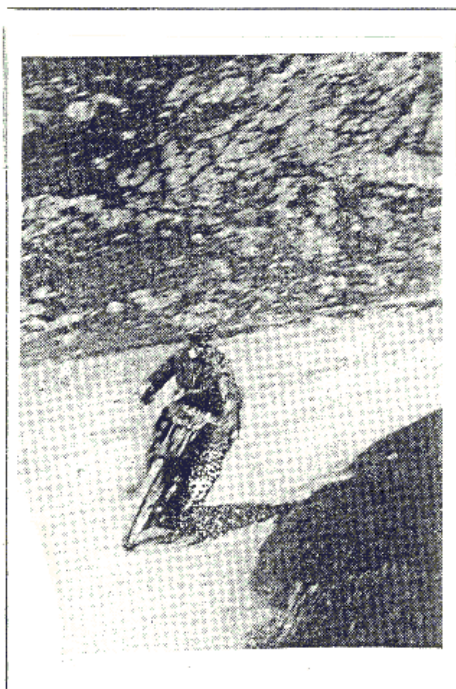
Vervolgens waren er ook nog verborgen controles en controles bovenaan iedere bergpas, waardoor vereist werd, dat ook iedere beklimming met het opgelegde gemiddelde werd uitgevoerd.

Hier waren grote discussies: "De geringste bandenpech en je verliest punten" werd als tegenwerping aangevoerd.

Ja toch! Want men had nog niet ontdekt dat in een regelmatigheidsrit een defect of bandenpech een middel is voor de jury om het vereist onderscheid te kunnen maken.

Een ander punt: "De etappes met bergpassen kan op sommige plaatsen hindernissen opleveren (mist, ijs e.d., vertaler) en strafpunten bezorgen aan rijders die hier eigenlijk geen schuld aan hebben."

Dit is ook een voorkomend geval, net als schapen op de weg, lekke banden, een gesloten doorgang, een vrachtwagen die de weg verspert; noem maar op. Wanneer het onmogelijk is de oorzaak of de reden van het te laat komen na te gaan, zijn er 2 oplossingen: geen



strafpunten opleggen en dat is dan gelijk aan het afschaffen van het klassement of elk te laat komen gewoon beboeten, ongeacht de reden.

Ook zegt men: "Het opgelegde gemiddelde is niet op de verschillen tussen de voertuigen afgestemd. De opdracht voor een 175 cc motorfiets om een gemiddelde van 45 km/h te halen is veel zwaarder dan voor 1000 cc." Dat klopt, en dat weten we heel goed. Maar als de verschillen in de gemiddelden en tussen de categorieën nog groter worden gemaakt, verplicht ons dat om de controleposten nog veel langer open te houden. Het is nauwelijks mogelijk dit te vragen van de (vrijwillige) posten. Verder wordt het toezicht op de routes veel moeilijker en dit toezicht heeft een essentiële functie.

In werkelijkheid is er niet één P-P-P; iedere categorie heeft zijn eigen beproevingen. De behaalde punten van de ene categorie te willen vergelijken met een andere categorie is overduidelijk oneerlijk. Zo is het duidelijk dat bijvoorbeeld de Villard, driewieler van 350 cc, die het gehele parcours met twee personen aan boord heeft gereden, een ongelooflijke prestatie heeft geleverd, ongeacht de opgedane strafpunten. Zonder twijfel was het klassements-reglement voor hen niet reëel, het opgelegde gemiddelde van 40 km/h op de route Parijs - Bordeaux overtrof bijvoorbeeld volledig het kunnen van een dergelijke voertuig. Wij negeren dit geenszins. De proef en het reglement is erg zwaar voor de "kleineren"; dat is een feit. Echter nogmaals: zij concurreren in hun eigen categorie.

Één deelnemer erkende: "Volgend jaar zullen wij er het nodige aan doen. Onze fout is geweest te geloven dat het ging om een toerit als gezelligheidsrit met een wedstrijdintje. Stel je dan ook mijn verrassing voor toen wij in een klassementsrit terechtkwamen die zwaarder was dan alles, wat ik tot nu toe had meegemaakt; strijd leveren tegen het meest strenge reglement, waar niet mee viel te onderhandelen of te 'sjoemelen' "

Een deelnemende fabrikant/constructeur vertelde me: "Bedankt dat we deel hebben kunnen nemen aan deze test. Wij zijn op deze manier bij ons voertuig met kleine onvolkomenheden geconfronteerd die voor lange tijd aan onze aandacht ontsnapt zouden zijn. Want: geheel vrijwillig hadden wij nooit tot een dergelijke zware test kunnen komen." Hieraan toegevoegd de uitroep van een toeschouwer in Limars: Het (reglement, vertaler) maakt niet uit; deze 18 hebben er het een en ander aan gedaan."

Deze drie gemaakte opmerkingen? Geheel naar onze zin. Want zij bewijzen dat al datgene wat wij ons ten doel hadden gesteld in dit évenement werd bereikt. U vindt aan de kop van dit artikel de eervolle vermeldingen van de rit. Eervolle vermeldingen? In werkelijkheid hebben alle deelnemers, die er in zijn geslaagd de rit uit te rijden, een prestatie geleverd, waarop zij met recht trots kunnen zijn.

## **Een blik op de verschillende categorieën**

Bij de 175 cc is de winnaar het merk uit Clermont-Ferrand: Favor. Een grote naam op het gebied van fietsen. Echter, de klanten vroegen om lichte motorfietsen. En aldus geschiedde. En zie: als debutant triomfeerden zij in de zwaarste klassementsrit van het jaar. Kijk aan: een nieuw en sterk merk motorfiets is geboren.



Een "Le Grimpeur" eindigde bij de andere aangekomenen in de categorie die, zoals wij wel mogen stellen, tot de minder begunstigde klasse in de rit hoorde. Le Grimpeur, een machine met een zeer lage verkoopprijs, maar professioneel en eerlijk gebouwd, behaalde een groot succes, gelijk de "kerels", die aan het roer stonden bij het betreffende merk. Wij kunnen de 175 cc-categorie niet verlaten zonder de Dé-Dé te noemen, op het betreffende moment aan kop, toen haar berijder, de ongelukkige Lambert, slachtoffer werd van een droevig ongeluk dat hem het leven kostte. Hier komen wij later nog op terug.

In de klasse 250 cc overwon Terrot, die met een enkele motorfiets deelnam. Deze werd bereden door Mr. de Maistre, hoffelijk en serieus, die reed met een bewonderenswaardige regelmaat. Twee etappes voor het einde hadden zij nog het maximum aantal punten. De wat ouderwetse Terrot heeft een prestatie volbracht, die de grote naam die zij draagt, waardig is.

Een Raleigh, een grappige motorfiets, en een Gloriol, een robuuste en betrouwbare motor, completeerden de lijst van diegenen in deze categorie, die de rit uitreden.

In de 350cc won overtuigend de Gillet-Herstal. Deze, een motorfiets van de grote races, was erg snel en gelijktijdig solide, met een eenvoudige, pure lijn.

En zie dan de triomfator: Gnôme et Rhône, die met vier motorfietsen van 500 cc aan de start kwam en die men alle vier over de finish zag komen; tijdens een rit, waarbij het uitvalpercentage 60% was. Zij wonnen in drie categorieën en namen definitief de Coup des Pyrénées voor motorfietsen in bezit. Zij waren reeds bezitster van deze Coup in het vorig jaar en stonden naast Mr. Naas, de enige concurrent die met het maximum aantal punten was geëindigd.

De uitdrukking triomfator is de enige juiste formulering. De Gnôme et Rhône 'Grand Sport' heeft geen rivalen in zijn klasse qua snelheid, comfort en een niet aflatende regelmaat.

Hierbij zijn ook alle rijders te feliciteren: Belli, levendig en zenuwachtig; Laurent, de duivel verzoekend maar heel moedig; de Maistre, een heer; Dagorno, onverstoortbaar; Daillet, bescheiden en een harde werker, Hufkens, een voor de organisatie ideale deelnemer omdat men hem nooit hoorde; Bernard, die men al kende van het vorige jaar en ons aankondigde aan het begin van de rit dat hij geen enkele keer zou protesteren, en zijn woord gestand hield, altijd met een excellent humeur; Crétier, de grapjas van de hende, Samet, kalm en doordacht, Naas tenslotte, op dit moment de meest "complete" motorrijder.

Alvorens naar de automobielen te gaan, vinden wij eerst nog de 350cc driewielers.

Villard, die verbazing teweegbracht bij alle andere deelnemers. Op iedere etappe kan men op het moment van arriveren horen: "Wat, zit hij er alweer bij?" Want het werk, dat het kleine voertuig moest verzetten, ging haar krachten steeds meer te boven.

Voor de start keek iedereen geamuseerd en sceptisch naar de "microbe" die dit werk voor giganten aandurfde. En bescheiden zei Villard tegen mij: 'Oh, ik weet heel goed dat ik

het voor mij veel te hoog liggende gemiddelde niet kan halen. En ik reken erop 500 punten te verliezen, maar ben er zeker van de rit te kunnen uitrijden.”

Villard heeft nog geen 400 punten verloren en is gefinisht in een uitstekende conditie. Dit heeft zichzelf betaald in een overwinning; en dat op stukken route met een vereist gemiddelde van 60 km/h!

De Villard is een fenomenaal voertuig, waarvan er geen tweede bestaat.

Gaan we naar de automobielen.

In de 1100cc klasse draafde de amateur Marcel Dony er overheen, recht naar de overwinning.

We hoeden ons ervoor het merk van zijn auto te benoemen, omdat het amateur-reglement ons dat verbiedt. Wij hebben trouwens geen spijt van deze clause. Als een merk wil worden genoemd, moet het voor aanvang van de rit hierover afspraken maken en moet de (amateur) rijder toestemming krijgen.

Verder kan opgemerkt worden dat het te gemakkelijk zou zijn voor een fabrikant om naderhand een amateur te contracteren: men noemt pas het merk in geval van een overwinning. Alle profijt is dan zonder enig risico en strijdig met de rechtvaardigheid.

Aan de andere kant van de balans, wanneer men zijn (merk) naam zou verbinden aan een amateur-rijder, zou men het risico kunnen lopen dat een slechte rijder schade berokkent aan het merk.

Derhalve blijft Marcel Dony een auto van het merk X besturen. Desalniettemin zouden wij, als feit van algemene aard, kunnen zeggen dat het voertuig een Grand Sport was, sterk opgevoerd, in wezen een echte race-auto. Wij voelden ons verplicht om haar (met buitengewoon plezier overigens) de gehele rit te volgen omdat we denken dat de race-auto van vandaag de gebruiksauto van morgen is. Het past er extra aandacht aan te schenken, omdat het bewijst dat motoren van 1100 cc met een hoog vermogen in staat is om een dergelijke rit te volbrengen. Derhalve is het wantrouwen van het publiek tegen dergelijke lichte motoren (!, vertaler) niet meer gerechtvaardigd. De aan de Pyreneeën geschikt gemaakte GM 1100 en 1500 cc hebben de rit briljant uitgereden. Bij alle beproevingen die zij moesten ondergaan, hebben zij altijd de maximale prestaties verricht. Zo had de GM 1100 cc, waarvoor geen tijd was deze te voorzien van een echte carrosserie, een aangekleed chassis, wat er toch fatsoenlijk uitzag.

Het is zeker, dat men goed werk levert bij GM. Het is een merk om in de gaten te houden.

De Bugatti is het slachtoffer geweest van twee gebroken voorveren. Zonder deze pech zou zij zijn geëindigd met het maximum aantal punten. Men moet echter opmerken dat de auto niet was uitgerust met Bugatti-schokdempers. Of de schokdempers, die zij bezat slecht gemonteerd waren of foutief afgesteld? Hoe het ook zij, het was hun eigen verantwoordelijkheid.

Natuurlijk, ieder onderdeel van een auto is niet zonder zijn zwakheden. Zeker heeft de Bugatti op het zware parcours een aantal van de goede kwaliteiten, die zij bezat, laten zien. Maar hoe zou het zijn afgelopen zonder dit verraad plegende onderdeel?

"Reëel gezien is de vering van een automobiel een der belangrijkste delen, het is misschien het enige bij onze voertuigen wat niet echt kan bevredigen. Het gehele chassis

en de motor zijn van een uitstekende kwaliteit, maar doordat zij zich bewogen op slechte wegen, kwam er nu pas het kwaliteitsverschil tussen het fijn-mechanische deel en de vering uit."

De veerbladen van de auto's, daar lag het aan. Goed voor biljartlakens!

Bezie de route met al zijn slechte stukken, en de Bugatti-racer, die over de 100 km/h kan halen, moet zich voortslepen met 50 km/h, en dan nog met horten en stoten.

Ook hebben wij met grote interesse de verrichtingen aanschouwd van het automobiel van het merk Mercier, zonder bladveren, maar voorzien van een pneumatische vering. Haar gedrag op slechte wegen is letterlijk verbluffend. Het bestaat dus en is geen mechanisch kunstwerk wat niet geschikt is voor normaal gebruik. Zeker, een vering zoals de Mercier heeft is duur om in te voeren. Zij vraagt voor een deel der onderdelen grondstoffen en bewerking van een excellente kwaliteit. De constructie lijdt in geen geval aan middelmatigheid.

Hoe nu verder? Wil men wel of geen auto? Complicaties (ingewikkeld)? Maar lijken onze auto's al niet honderdmaal ingewikkelder dan de vroegere rammelkasten met hun frequente pannes?

De schijn van de eenvoud lijkt vaak bedrog. Belangrijk is de simpelheid en betrouwbaarheid tijdens het functioneren. Men zal zich dus niet zo erg interesseren voor oplossingen die niet bij een rationeel voertuig horen. Echter: bravo, deze Mercier zonder veerbladen! Een woord nog om de heer Michel Dony te vermelden, broer van de overwinnaar in de 1100 cc klasse en Mr. Mercier, die met succes een auto van een bekend merk bestuurden, ingezet door de Cova-ondernemingen.

EEN EXTRA WOORD NOG VOOR HET AANTAL TOEGEWIJDEN DAT NIET IN HET OVERZICHT AAN HET BEGIN VAN DIT STUK IS BENOEMD.

Wij kunnen niet anders dan "en bloc" de goede mensen bedanken die het auto- en motorrijden dit keer mogelijk hebben gemaakt: de mensen van de openbare orde, de clubs, de bureaus voor vreemdelingenverkeer, de automobiel- en motorhandel, kortom, iedereen die onze taken vereenvoudigde. Aan al deze willen wij uitdrukking geven van onze dankbaarheid.

Onze official-voertuigen, een George Irat, een Alfa-Romeo en een Bignam voerden hun inspannende taak op een indrukwekkende wijze uit.

Natuurlijk waren de stopwatches van Omega. Want uiteindelijk beruften alle uitslagen op de klok en was het onontkoombaar het beste te gebruiken wat op de markt is.

## Het volgend jaar

De grote lijnen van het reglement van de P-P-P zullen waarschijnlijk overeenkomstig de huidige zijn: dezelfde route als dit jaar, maar de grote bezichtiging in Toulouse. Derhalve het vertrek op zaterdag voor Parijs - Bordeaux; op zondag bezichtiging in Bordeaux; Bordeaux - Biarritz op maandag; bezichtiging in Biarritz 's middags; dinsdag Biarritz - Tarbes, woensdag Tarbes - Toulouse; donderdags bezichtiging in Toulouse; vrijdag Toulouse - Clermont-Ferrand, op zaterdag C. Ferrand - Orléans; op zondag Orléans - autodrome (Montlhéry). De gemiddelden? Zo ongeveer dezelfde als dit jaar. Echter een

tolerantie van een minuut bij iedere controle teneinde te vermijden dat een rijder een punt verliest omdat de controleur op dat moment met (ander) werk overladen was.

Maurice Philippe.

## OSWALD LAMBERT: SLACHTOFFER VAN EEN DODELIJK ONGELUK.

---

*HIER VOLGT DE GESCHIEDENIS VAN EEN RIJDER, DIE TIJDENS DE P-P-P DOOR EEN ONGEVAL OVERLEED. De persoonsbeschrijving geeft een goed beeld van de mentaliteit in die dagen en past volledig in het beeld van de P-P-P. Redenen, waarom ik u deze aanvulling niet wil onthouden. (vertaler)*

---

Oswald Lambert is niet meer. De man die de energie, die het motorrijden uitstraalt, zodanig verpersoonlijkte dat niets hem kon ontmoedigen is het slachtoffer geworden van het noodlot dat bij ons allen op de wegen op de loer ligt. Een bocht, een vrachtwagen die niet rechts reed

en een verkeerde manoeuvre uithaalde. Lambert raakte bekneld onder het zware voertuig waarbij zijn dijbeen werd verpletterd tussen zijn machine en de grond. Het duurde een kwartier om hem vrij te maken en het was zijn kameraad Bernard die deze hachelijke taak uitvoerde. Toen kwam een official-voertuig. Lambert, die zichzelf is gebleven, met zijn snor en zijn ringverband onder zijn billen tegen de aambeien (!, vertaler), gaf proeve van een ongelooflijke moed en bewonderenswaardig koelbloedigheid. Hij gaf zelf alle aanwijzingen voor de handelingen die nodig waren om met het voertuig vervoerd te kunnen worden. In het hospitaal de Ville Franche te Avignon gaf hij wederom blijk van zijn buitengewone scherpzinnigheid en verbluffende energie: 'Breng mij onmiddellijk naar de operatiezaal.'

En, totdat de chirurg en de twee doktoren waren gearriveerd, vertelde hij ook nog hoe hij van de brancard op de operatietafel moest worden gemanoeuvreed. 'Leg mijn gewonde been op het andere en til de brancard op gelijke hoogte met de tafel. Laat me het nu verder zelf maar doen.'

En hij hevelde zichzelf over naar de operatietafel, het bovenlichaam eerst, daarna met het gezonde been het gewonde been tillend.

Een man met een dergelijke energie, een dergelijke vitaliteit, kon en mocht niet bezwijken.

Helaas! Men kon het been niet redden en er moest amputatie worden verricht. De tweede dag daarna blies Lambert rustig de laatste adem uit.

Een levensbeschrijving geven van deze dappere en brave man? Wij kunnen niet beter doen dan het ontroerende afscheid van zijn kameraad Crétier hierbij te vermelden.

Een der meest sympathieke figuren uit de motorsport is verdwenen. Ik voel me verplicht, uit naam van mijn kameraden en mijzelf, een terugblik te geven over hem, die ik nog niet genoemd heb: ik bedoel Oswald Lambert. Geboren op 3 november 1895 in Ment-que-Norbecourt (Nauw van Calais). Hij heeft een zwaar en bewogen leven gehad. Hij was weeskind uit een grote familie en op 8-jarige leeftijd ook nog zijn moeder verloren hebbend, moest hij, reeds op deze leeftijd, in zijn eigen levensonderhoud voorzien. Iedere keer, als landbouwknecht en openstaand voor het fietsen, nam hij reeds voor de oorlog deel aan verscheidene fietswedstrijden; het was het debuut in zijn sportieve leven.

Als 15-jarige heeft hij dienst genomen bij de Alpenjagers; gewond, overgeplaatst zeg: vervallen naar) de artillerie, wederom gewond beëindigde hij de oorlog als motorordonnans. Hij werd vijf maal gewond, altijd door moedig gedrag. Meer valt er van zijn militaire carrière niet te zeggen. In 1920 debuteerde hij in de motorsport op een Harley Davidson, werd vervolgens coureur bij Viratelle uit Lyon, daarna bij Gnome et Rhône. Winnaar van de grote prijs van Frankrijk in 1922 in Montargis, recordhouder van de kust van Laffre in 1922, houder van de Hutchinson beker in 1922 (een beker voor de coureur met de meeste overwinningen in een seizoen), houder van de Brassard du Tourisme in twee categorieën (motoren 1000 cc en motor met zijspan 600 cc).

Paris-Nice, de Tour de France, P-P-P: alle grote bekwaamheidsritten waar Lambert aan deelnam, werden door hem gewonnen.

Pas geleden beëindigde hij de 24-uur van België met een eerste plaats in het algemeen klassement.

In 1924 en 1925 kon men hem vinden op machines en alle categorieën:

Koehler-Escoffier, Gillet, BT Excelair, Dé-Dé motor was hij in Villefranche-de-Rouerge, waar hem een stupide ongeluk overkwam, waarvan hij niet mocht genezen.

Een moedige en brave man moest derhalve zijn mooie carrière beëindigen.

Wij, zijn vrienden en kameraden, die hem altijd vrolijk en zijn gulle lach en goede humeur, altijd klaar om een ander te helpen, zichzelf opofferend, konden geen zwaarder verlies lijden en wij allen zullen hem altijd met genegenheid herdenken.

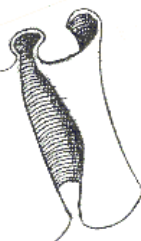
Ik hoop, en verwacht dat allen, die geïnteresseerd zijn in de motorsport, een der pioniers, dapper gestorven met een glimlach op de lippen, niet zullen vergeten en zeg aan allen, die hem bewonderden: 'Laat het om mij niet gaan.'

Lambert, bescheiden vriend met een dapper hart, rust in vrede en wees er van verzekerd dat er velen zijn, die je niet zullen vergeten.

---

## Pourquoi Paris-les Pyrénées-Paris

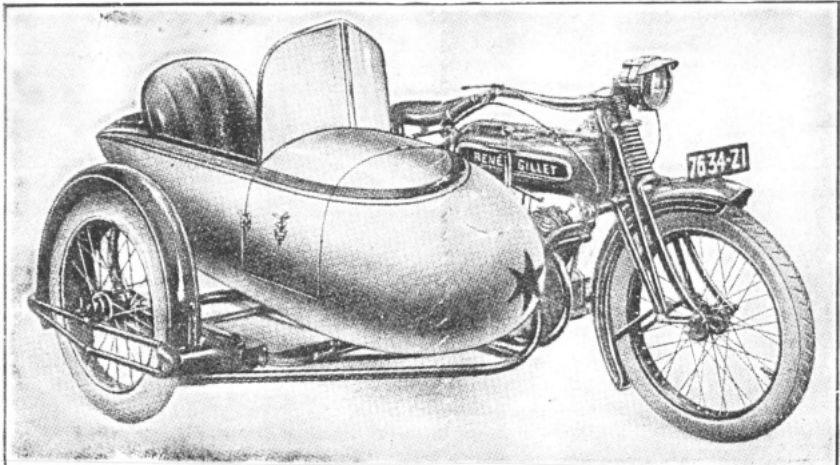
constitue l'épreuve de tourisme capitale de l'année



# Zomaar ergens in de Vandee

Op vakantie in het moederland van mijn eigen motorfiets (in wording). Mooi weer, strand, van alles te doen maar op ongeveer 40 km afstand blijkt een heus automobielmuseum te zijn. Leuk. Wat echter de reis zeer interessant maakt is, dat er op de brochure ook een motorfiets staat afgebeeld.

Het bleek de moeite waard. Mooie oude auto's (ongeveer 150 stuks) van veelal Franse en Italiaanse makelij. En inderdaad een aantal Franse motorfietsen: o.a. Peugeot, Terrot (350 cc z.k. uit 1925), Genial Lucifer met cardanaandrijving en een hele mooie René Gillet met zijspan uit 1925, de befaamde 750 cc twin (zie reclame hieronder)



**Etablissements**  
**RENÉ GILLET & C<sup>ie</sup>**  
***La Motocyclette 6 C.V.***

Een hele aparte combinatie in vrijwel originele staat. Het zijspan heeft zelfs nog een geheel gave linnen kap waar je geheel droog in kunt zitten. Wat ik opvallend vind is dat deze toch best zware combinatie voorzien is van alleen een achterrem. Het moet geen pretje zijn geweest om heuvel op, met je vrouw achterop en je schoonmoeder in het bakkie tot stilstand te moeten komen (er zaten ook diverse deuken aan de voorzijde van het zijspan). Al met al de moeite waard.

Route des Sables-d'Olonne, Talmont-St-Hilaire  
Rob Stevelmans

# Hans en Janien

De Terrot van de trotse bezitter Hans van der Gref (voor) heeft er een co-eigenaar bij gekregen. Samen bezitten = Samen onderhouden, zou ik zo zeggen. Dan lijkt me de kleding van Janien (achter) niet geheel in stijl met de reputatie die deze motor de laatste jaren heeft opgebouwd. Hans zijn kleding is beslist minder besmettelijk. Van de andere kant is wit een gunstige kleur om wat onderdelen op uit te spreiden, indien er in een uitzonderlijk geval pech optreedt.

De CFM wenst jullie nog vele pechvrije jaren toe, (de motor ook trouwens) en hopen jullie op vele bijeenkomsten te ontmoeten.



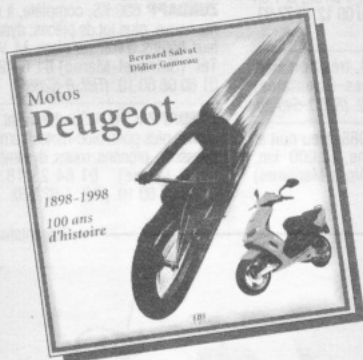
<b>P.A.P.</b>	<b>Le seul spécialiste de la 250 cc.</b>
	<b>P.A.P. 4 temps ANZANI</b> à culbuteurs, 100 kil. à l'heure, machine de grand luxe et de sport, freins AV et AR, type voiture émail vert lézard, cadre brasé.
<b>AGENTS! MOTOCYCLISTES!</b>	
montez le pur sang ANZANI à culbuteurs, vous serez émerveillés.	
Catalogue et Agence aux	
Et. PERRAUD, const.; Usines: I, faub. Tanagnon, Besançon.	



NOTRE SÉLECTION

## MOTOS PEUGEOT 100 ANS D'HISTOIRE

Auteurs : Didier GANNEAU et Bernard SALVAT  
Editions E.B.S.



Voici enfin un magnifique ouvrage sur la marque Peugeot et ses deux roues. Pour fêter dignement ses 100 ans, la marque fait ici l'objet d'une superbe étude. Avec plus de 590 photos, ce livre apporte une mine de renseignements inédits, tant le travail de l'auteur est somptueux. Une bible que les amateurs se doivent de posséder.

**260 F** - (Réf : 20611)

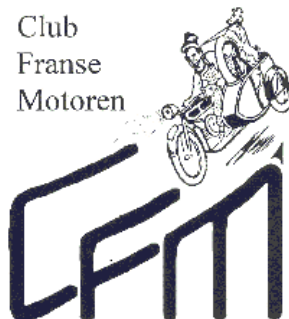
Format : 25 x 25 cm - 192 pages - 594 photos  
texte en français - couverture cartonnée

## Motos Peugeot 100 Ans d'Histoire Auteurs: Ganneau et Salvat

De peugeots op twee wielen. Een prachtige jubileum-uitgave. De CFM wil proberen om collectief dit boek aan te schaffen. Voor beiden voordeel: u hoeft er niet zelf achteraan, het is gemakkelijk en niet te duur. De CFM maakt weer nuttige contacten in Frankrijk, waar men bij vorige bestellingen steeds heel aangenaam reageerde. Meestal kon er een gratis exemplaar in het documentatie-centrum worden geplaatst. De inschrijving is eenvoudig: u geeft uw naam door aan Paul Jonkman (055) 323.26.67, dan krijgt u later een betalingsverzoek en wordt het boek te zijner tijd bij u thuis bezorgd.



# Jaar-vergadering Barneveld 1998; oproep aan alle leden



**Zaterdag 7 november 1998**

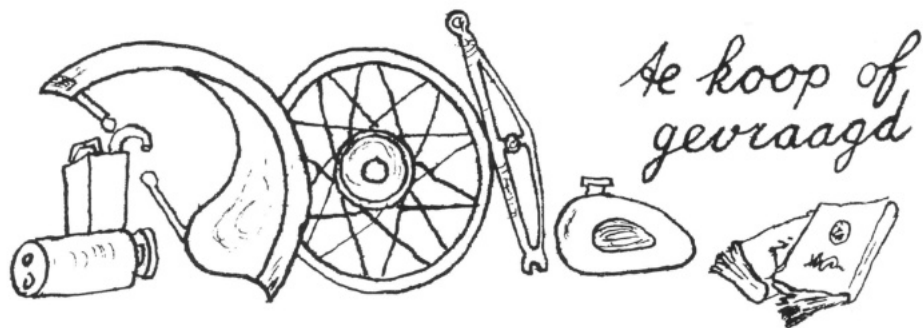
**Zaal open: 12.30 uur;  
Officieel deel CFM: 14.00 uur;  
tevens dia-presentatie.**

Zoals gebruikelijk wordt in november de jaarvergadering gehouden van de CFM. Dit valt tegelijk met de motor-ruilbeurs.

Om het u zo aantrekkelijk mogelijk te maken, hebben we ook dit jaar weer een kortingsbon in deze peu bijgevoegd, zodat u de beurs voor een knaak kunt bezoeken.

**We hopen u te kunnen ontmoeten om effies lekker bij te praten. Het officiële deel duurt veel korter dan vorig jaar, dat is nu al beloofd.**

Een deel van de tijd zal worden gevuld met een **dia-presentatie**. De dia's en het begeleidende praatje laten u het nieuwste motor-en fietsenmuseum in Frankrijk zien, dat deze zomer is geopend. Het is het museum van **Claude Reynaud bij Pont du Gard**. Elders in deze Peu (zie blz. 19) leest u daar meer over.



### **Te koop:**

Motor-aanhanger. f 250, = Gerrit Pijffers, Notter. (0548) 51.90.45.

### **Hulp gevraagd:**

Wie kan mij helpen aan een uitlaat voor een P 110 uit 1929.

Tel. tijdens kantoor-uren: (030) 60.96.858

### **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.



### **Te koop bij de CFM:**

#### **Histoire de Terrot; Daniel Pallegoix**

Uitgegeven door Claude Renaud; zwart-wit uitgave van 220 blz met heel veel foto's. Beschrijft de volledige geschiedenis van de Terrot-fabrieken in Dijon. Uit restauratie-oogpunt niet interessant maar voor de Terrot-liefhebber kan het interessant zijn. Prijs ong. f 125, = Er is steeds een kleine vraag naar dit boek; reden voor de CFM om er een in voorraad te hebben. Weg is weg.

### **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, ongeveer f 130, = inclusief f 6, = verzendkosten. Ze zijn alle dertig uitverkocht. De schrijver heeft er nog 12 over voor de CFM. Nergens anders meer te vinden. Op = op.

# MUSEE DU VELO ET DE LA MOTO

*Des machines uniques au monde !*

**Route:** Autoweg A9/E15 (La Languedocienne);  
afslag 23 Remoulins  
In Remoulins RN 86 richting Bagnols  
Na 2 km in Les Croisees links D19 richting Castillon;  
Niet naar centrum, maar naar Pont du Gard  
Museum ligt aan de rotonde.

**Openingstijden:** 01-05 tot 30-09 : elke dag 10-12 en 14.30-18.30  
01-10 tot 31-10 : elke dag 14-17 uur  
01-11 tot 30-04 : weekenden/feestdagen 14-17 uur

Dit museum is zeker een aanrader voor een ieder die er in de buurt is. De hier bijeengebrachte collectie verdient de naam uniek.

In een slijfvol, nieuw, gebouw aan een druk verkeerspunt richting de Pont du Gard (=bekend Romeins aquaduct) heeft Claude Reynaud een verzameling van ca 40 motorfietsen en ongeveer tachtig fietsen neergezet. (Deze heer is bekend van zijn boeken oa. toutes les moto Peugeot en Toutes les Terrot)

De gevel van het pand heeft enkele zuilen meegekregen die in deze historische omgeving niet misstaan.

De entree is ca 12 vierkante meter, waar boeken, posters, kaarten, kaartjes en regionale producten verkocht worden. Ook de wijn van dhr. Reynaud ontbreekt niet.

De expositie ruimte zelf is ca 50 x 18 m en is ruim van opzet.

Aan de wanden hangen zo'n vijftig grote posters van diverse fiets- en motorfiets merken. De helft van de ruimte wordt ingenomen door fietsen; van Draisienne tot de fiets van de huidige wereld-uurrecord-houder.

Bij de motorfietsen zijn bijzonder veel unieke prototypes, zoals daar zijn: Motobécane scooter, Terrot Cuzeau, Motobécane 4 cil., Motobécane 1947 V-twin, een raket aangedreven fiets uit 1951, enz enz.

## Om een indruk te krijgen volgen nu enige motoren met enige feiten:

- |   |  |   |   |
|---|--|---|---|
| 1 | Autofauteuil 1905<br>Fabr. Blois (Loir et Cher)  | 3 | Terrot 1903 2CV<br>Giveaudan (in 1903 850 FF)<br>nog 2 bekend |
| 2 | Terrot Cuzeau unique<br>Cuzeau 1918 prototype<br>Zuiger in twee diameters 60 en<br>85mm slag 62mm<br>tank in frame | 4 | Terrot 1913<br>Motorette 3 (Zedel)                            |

- |    |   |    |   |
|----|---|----|---|
| 5  | Antoine (Belgie)<br>1905 4 cil.<br>voorvork "La flexible")<br>1000 cc blinde boring in gietijzer    | 14 | Peugeot 176 GS<br>175cc 1954<br>4 versn. 2 uitlaten                         |
| 6  | Mergola 1922<br>Duitsland 5 cil.<br>640 cc. 220 kg. 85 km/h   | 15 | Peugeot<br>Unique type Promenade 195?<br>Prototype zonder geschiedenis      |
| 7  | Bleriot 1920<br>blok-motor 3 V 500cc Zk.<br>80-85 km/h 140 kg<br>spatsmering                        | 16 | Terrot Skai<br>Prototype 1959<br>49,9cc                                     |
| 8  | Gillet Herstal a Gazogene<br>(hout vergasser)<br>350cc KK.  | 17 | Monoroue 1869-1870<br>fiets<br>Replica uit 1994                             |
| 9  | Motobécane B5<br>4 cil. 1929<br>Prototype fabriek 500cc Zk.<br>3 versn. 120 kg<br>7450 FF           | 18 | Thor V-twin 1915<br>6 Pk. USA<br>1220cc Kop-zijklepper<br>Zadel met 3 veren |
| 10 | Motobécane B7<br>4 cil. 1930<br>Prototype 750cc KK.<br>155 kg Versnellingsbak naast het motorblok   | 19 | Tricycle Automoto; 2 bekend<br>petroleum 1900<br>Copie van de Dion Bouton   |
| 11 | Motobécane 350cc V4C<br>1947 V in 60 graden<br>Prototype KK. 2 carburateurs<br>Krukas in glijlagers | 20 | Nimbus 4 cil.<br>1926 746cc 7Pk<br>Kop-zijklepper<br>100 kg cardan          |
| 12 | Follis 1954<br>Rallye 175 cc Ydral<br>Lyon  |    |   |
| 13 | Véloreacteur unique<br>Pieree Noubel<br>Toulouse 1951<br>3 straalbuizen                             |    |   |

***Van de bovenstaande Motoren zijn foto's aanwezig in het CFM club-archief.***

***Zo ook van de volgende posters: de Dion Bouton, Ailglon, Monet Goyon, Motosacoche, Terrot, Stimula en Griffon.***

# Van de voorzitter

## De jaarrit 1998 in Baak

Ondanks de gietende regen toch veel deelnemers. Als het mooi weer zou zijn geweest, zou de deelname zo groot zijn dat we echt zouden kunnen spreken van 'de' verenigings-rit. Interessante motorfietsen zoals een Peugeot V-twin (was het toch een Paris-Nice?) uit 'heel oud'; een New-map met Chaise-blok (toch geen 'koningsas'), en nog vele andere. Natuurlijk waren er wat spraakverwarringen over foto's maken na de pont en dergelijke, maar dat hoort er allemaal bij; improviseren moet, als de route ineens eindigt bij een kermis, die er de vorige dag niet was. Niet alles heb je in de hand. Ondanks het slechte weer was het toch een leuke dag. Henk Peeters en helpers: bedankt. Heel fijn; nieuwe leden die (ook zonder motor) toch de dag kwamen meemaken. Weet u waarom de Terrot 500 zijklepper van Rob Kwist als mooiste motor is uitgekozen? Verplaats uzelf eens met deze motor naar 1930 en de motor valt niet op, niet qua uitzien, niet qua kilometers op de teller; is een gebruiksartikel en zou dan dus op zijn plaats zijn.

## Loodvervanger

Voor mij (en nog een paar andere) was er natuurlijk ook nog een niet-leuke herinnering. Als je, zoals Gijs van der Graaf, jaren aan je motor hebt gewerkt, 25 km hebt proefgereden zonder probleem en op de dag voor de jaarrit constateert dat de ontsteking is verbrand, baal je. De Peugeot V-twin voornoemd maakte een buiteling tijdens de rit en er waren een paar (drie) vastlopers. Toen ontstond de discussie. Ikzelf reed voor het eerst met loodvervanger. 13.000 km gewoon op loodvrij zonder een enkel probleem, in hitte en in koude, de bergen op, met twee man volgas; niets aan de hand. Dan ineens is het afgelopen. Het blok zo vast als een huis. Na het loshalen blijkt het zuigerhemd vol te zitten met een teerachtige substantie en niet-harde kool. Heetgelopen, waarna de pistonpen vast is gaan zitten in de pistonpenbus en de pen is gaan draaien en vreten in de zuiger; zuiger vastgelopen en kapot, cylinder ingevreten, big-end beschadigd. Tja, daar zit je dan.

Hoe komt dat? Moet ik de schuld geven aan de loodvervanger? Er is in diverse motorbladen al veel over geschreven, ook in het buitenland. Ikzelf dacht natuurlijk: 'het loopt wel los', maar het is dus toch een echt probleem. De ervaring leert, maar die ervaring is wel hard. Is het echt de loodvervanger? Ik blijf loodvrij super rijden zonder loodvervanger maar met een beetje bovensmering of tweetaktolie 1:100. Bij de lage compressie van onze oude motoren moet dat kunnen. Wie het weet, mag het zeggen. Het liefst op papier, om in dit blad te zetten. Zo, dat was iets om in het achterhoofd te zetten. Misschien komt er nu wel een hele discussie los!

Overigens, de telefoontjes in de afgelopen tijd met de vraag: 'Hoe is het met je motor?' zijn hart-verwarmend. Hartelijk dank. Ook dit kenmerkt de club.

## Woerden

De CFM bezocht dit jaar met stralend weer het nationaal Veteranen-treffen. De opkomst van Franse motoren was zo groot, dat we de grootste verzameling voor-oorlogse motorfietsen bij een stand op het terrein bij elkaar hadden staan. Er was natuurlijk veel

na-oorlogs spul, bijvoorbeeld een nest met 2100 puchjes. Wie had het hoogste en smalste stuur?! De stand was gezellig maar de aankleding ontbrak. Dat is iets voor de volgende keer. Wat ook anders moet is de invulling van de dag. Er moet volgend jaar vanaf het terrein met de CFM een mooi ritje gemaakt worden. Bezemwager er achteraan, broodjes en koffie mee en genieten van het mooie plassen-gebied rond Woerden. De ontvangst bij Jan van Doorn op zijn bedrijf was prima en functioneel. Bedankt Jan.

## De Sleuteldag

Er wordt reeds hard nagedacht over de volgende sleuteldag. Er is al een datum gepland: zaterdag 27 februari 1999; weer in Bussum. Graag had ik van de leden suggesties gehoord over te behandelen onderwerpen; we hebben wel ideeën, maar zien deze graag getoetst aan de leden! Bel mij op of vertel het op de vergadering op 7 november.

## Barneveld

De vergadering op 7 november. U komt toch ook? Het officiële gedeelte zal zo kort mogelijk zijn; het informele/informatieve gedeelte met de leden zo uitgebreid mogelijk, de diaserie is aantrekkelijk. Ik verheug me al op alle reacties bij de lichtbeelden.

De winter breekt aan, dus er wordt weer dapper gesleuteld. Volgend jaar weer nieuwe motoren bij de ritten en in Montlhéry? Ik hoop het. En mooi weer! Tot ziens in Barneveld!

Greut'n uut Putt'n.

# Financieel jaaroverzicht

## 22-10-97 t/m 26-08-98

Jannie Stomp ism Henk Kaajan

Saldo 22-10-97	f 2698,56	Barneveld nov97	f 129,00
documentatie	- 30,00	drukkosten	- 173,00
rente	- 10,68	bankkosten	- 8,00
sleuteldag	- 273,00	postzegels	- 880,30
contributie	-2500,00	vehikel	- 65,00
		sleuteldag	- 357,70
		k.v.koophandel	- 76,61
		assurantie	- 135,09
		Saldo 26-08-98	-3687,54
	=====		=====
f	5512.24	f	5512.24

# JAARVERSLAG CFM VERENIGINGSJAAR 1997-1998

Het was een druk jaar, gekenmerkt door bijvoorbeeld de uitprobeersels Sleuteldag, Woerden en de reeds vaste happeningen binnen de club. Een ander hoogtepunt (met name administratief en bestuurlijk) was natuurlijk het overgaan naar een zogeheten officiële 'Vereniging met rechtsbevoegdheid'. De consequenties hiervan zijn een fatsoenlijke verzekering bij te houden evenementen, dekking van leden die bepaalde werkzaamheden voor de club uitvoeren, wat meer gestructureerde bestuursvergaderingen met verslaglegging; iedereen weet wat kan en mag (door Statuten en Huishoudelijk Reglement), en zo nog meer van deze zaken. Absoluut een vooruitgang.

Het aantal leden is gestadig gegroeid, zodat wij inmiddels ongeveer 120 leden hebben. Verder zijn een aantal activiteiten opgenomen in een vast jaarprogramma: Monthéry, de Sleuteldag, de Jaarrit, deelname aan Vehikel, de Veteranendag in Woerden en de zogenaamde beursvergaderingen in Barneveld.

Alle genoemde activiteiten blijken een succes te zijn geweest, in een behoefte van de leden te hebben voorzien, zijn inmiddels geëvalueerd om verbeteringen te bewerkstelligen en worden voortgezet (de Jaarrit zonder regen).

De productie van het Clubblad 'Peu de Tout' blijft een zorgenkindje binnen het bestuur en een aantal leden. Doordat de productie 'drijft' op een paar mensen en moeilijk overdraagbaar is, kan het voorkomen, dat een exemplaar door tijdgebrek later verschijnt dan werd gedacht, in uitzonderingsgevallen zelfs wegvalt. Binnen het bestuur is het streven, dat er vier exemplaren per jaar verschijnen. Als er dringende zaken zijn, wordt er altijd een "brochure" onder de leden verspreid. Dit jaar is er één exemplaar verschenen. (april) Aan een 'Peu de Tout-Special' wordt gewerkt.

Het gamma motormerken, maar ook de bouwjaren binnen de vereniging zijn uitgebreid; het is niet alleen meer Terrot, Magnat Débon en Peugeot, maar merken als René-Gillet, Gnome & Rhône, Deprez, Alcyon en Motobécane verbreden het scala en zijn niet meer alleen uit de jaren '20-'30.

Hopelijk wordt hierdoor ook de jaarrit nog interessanter, de uitwisseling van gegevens meer uitgebreid en de kennissenkring van de leden groter.

Dat dit consequenties heeft voor het archief is duidelijk. Naarstig wordt gezocht naar documentatie van motoren uit de jaren '45-'60, maar ook de periode van de jaren voor 1920. Hier en daar komt van leden wat documentatie los, maar we hopen op meer.

Waar gaan wij heen? Inmiddels weten de VMC, de bladen Motorrijwiel, Motor en anderen van ons bestaan, gezien de vele telefoontjes.

Gestadig blijven we groeien, maar dat is echter absoluut geen doel. We zien wel, wat er uit deze landelijke, in sommige gevallen internationale bekendheid voortkomt.

Wel werkt het bestuur aan de kwaliteit en kwantiteit van de sleuteldag(-en), proberen we meer mensen naar Montlhéry en de overige evenementen te krijgen (de befaamde clubgedachte wordt vertaald naar gezelligheid en het leerzame aspect).

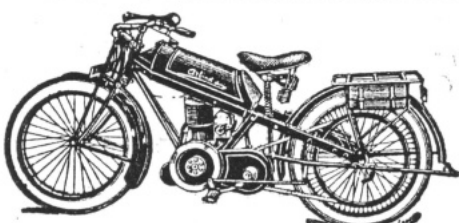
Internet? Een uitbreiding van de reeds bestaande onderdelenservice? Uit te lenen speciaal (club-) gereedschap?

Een clubwerkplaats? Een rit van 2200 km door Frankrijk? Leden, die op kostenbasis speciale restauratiewerkzaamheden verrichten voor andere leden (frezen, vernikkelen, aluminium lassen, leer bewerken, noem maar op)?

Denkt u er maar eens over na, en spui uw voorstellen. Echter, alleen voorstellen en daarna met de armen over elkaar wachten tot een ander het regelt, werkt

niet. De vaak gestelde vraag 'Wat kan de club voor mij betekenen?' willen wij nog steeds omdraaien naar 'Wat kunt u voor de club betekenen?' Blijf denken!

**MOTOS "ARBINET AINÉ"**



**modèles :**  
**3 et 4 CV. boîtes 2 ou 3 vitesses**  
**Sidecar pour 4 CV.**  
**Catalogue franco.**

---

**ARBINET Aîné, constructeur, 72, rue Berbissey, 72**  
**DIJON (Côte-d'Or)**

Het bestuur wil u allen bedanken voor het gestelde vertrouwen en speciaal diegenen, die op een of andere wijze hebben gesteund in de werkzaamheden of hebben geholpen bij de organisatie en uitvoering van de diverse evenementen.

Een speciaal bedankje verdient Jannie Stomp, die een aantal jaren volkomen belangenloos het penningmeesterschap heeft uitgevoerd met veel enthousiasme en kennis. Mede door haar kritische blik op ons financieel beleid en het uitgeven van de centen is de contributie op dit moment nog zo laag.

Bij de komende jaarvergadering zal zij haar taak overdragen. Jannie, bedankt!

Voor het volgend seizoen hoopt het bestuur op:  
veel gezondheid en geluk voor alle leden;  
veel kopij voor de Peu de Tout;  
veel (leerzame) gezelligheid en deelname aan alle evenementen;  
veel onderlinge contacten en eigen initiatieven;  
een grote vermeerdering van het aantal rijdende motoren.

Wij wensen u allen een goed seizoen 1998-1999.

Ton Dorland Vz



---

Hallo CFM

*Bij deze laat ik iets van mij horen. Ik doe de club een reactie toekomen op een artikel in het clubblad van augustus betreffende invoerpapieren, douane en keuring.*

*Omdat ik zelf bij de douane werk, weet ik er het een en ander van, vandaar de uiteenzetting. In de praktijk gaat het jammergenoeg vaak anders.*

*Hopelijk kan ik mij eerdaags weer eens laten zien op een clubgebeuren. Ik ben eigenlijk teveel met mijn auto's bezig.*

*Met vriendelijk groeten,*

Simon Wensveen

Hoogblokland

---

## Invoerpapieren, douane en keuring

Hierbij een reactie op het stukje genoemd als boven in *Peu de Tout* van Augustus 1998. Zelf heb ik ook twee Motobecanes D 45 S, waarvan er één bijna gerestaureerd is en de ander in onderdelen. Het verhaal, zoals beschreven in vorig clubblad komt me bekend voor en is voor iemand die sporadisch iets invoert een ramp. In feite kan je gewoon naar een keuringsstation van het R.D.W. als de motor voorzien is van een framenummer en een typeplaatje en met de nodige documentatie, om een en ander over de motor aan te tonen. Het feit dat de douane op een aangiftepunt BPM (Belasting van persone-nauto's en motorrijwielen) eist dat aangetoond moet worden dat de goederen communautair zijn oftewel zich in het vrije verkeer van het douanegebied van de gemeenschap bevinden is onterecht. De EEG wetgeving welke toegepast moet worden zegt dat alle goederen die zich in

de douanegebied van de Gemeenschap bevinden, geacht worden communautaire goederen te zijn, tenzij wordt vastgesteld dat zij geen communautaire status hebben. (artikel 313 lid 1 van de Wetgeving Douane Algemeen 11.00.00. Toepassingsverordening CDW.) Maar niets is makkelijker voor de douane om te zeggen "toon maar aan dat deze goederen zich in het vrije verkeer bevinden" oftewel communautaire goederen zijn. Terwijl in feite als de aangever bij een aangifte BPM geen douanedocument overlegt, het motorrijtuig geacht wordt communautair goed te zijn, tenzij het niet-communautaire karakter door de douane wordt aangetoond. Dus niet zoals vaak wordt gedaan de aangever met allerlei bewijzen te laten opdraven om een en ander aan te tonen. Dit alles staat in de toelichting van de douane onder punt 2.5 van controleformulier BPM 17 van hoe te behandelen, en ook hoe er gehandeld moet worden als de fiscale status moet worden vastgesteld.

Zelf heb ik om alle ellende te voorkomen beide motoren ingevoerd op een document ED 33. Dit document is bij de douane te verkrijgen. Als waarde heb ik opgegeven in mijn geval Fl. 300,- per motor, hierover heb ik 6% omzetbelasting betaald, zijnde Fl. 18,-. De goederencode welke je moet opgeven is 9705.0000.00.90. Dit is voor motorvoertuigen ouder dan 30 jaar, welke o.a. een bepaalde zeldzaamheidswaarde hebben en niet voor het oorspronkelijke doel gebruikt worden (dagelijks gebruik). Deze voertuigen worden gezien als voorwerpen voor verzamelingen van historisch belang. Met dit document

waarop soort motor, merk, gewicht, framenummer en bouwjaar is vermeld, moet men voor de keuring en het verkrijgen van een kenteken naar het R.D.W. Uiteraard moet de motor aan de gestelde eisen voldoen voor goedkeuring.

Hopende dat een en ander duidelijk is geworden, stel ik voor om bij problemen bij de douane te verwijzen naar het genoemde wetsartikel en de toelichting op het controleformulier BPM 17.

*P.s. betreffende bovenstaande heb ik reeds contact gehad met Marinus Blonk.*

## Motos à vendre.

**A. B. C.**, dernier modèle, parfait état, laissé à 3.000 fr. J. Colin, Coutouvre (Loire).

**Alcyonnette** c. neuve, peu roulé, acc., compt., plaq., 1.200 fr. Laloi, Val - Saint - Germain, par Saint - Chéron (Seine-et-Oise).

**Austral**, cause double emploi, petite moto, 2 CV, 125 cmc, avec débray., parfait état, avec ou sans mono-dame, très bas prix. S'adresser : Gilles, 10, rue Sarret (15<sup>e</sup>).

**Bonne moto B. G.** pour side-car, 4 CV, 4 vitesses, avec accessoires au complet. Bourret, Saint-Cyr-sur-Menthon (Ain).

**Gnome et Rhône**, 4 CV, 1923, écl., mag., bon état de marche, 2.800 fr. Perrier, 22, rue Raspail, Sotteville (Seine-Inférieure).

**Griffon**, 175 cc. sport, état neuf, 2.000 fr. Richard, 7, av. Gallois, Bourg-la-Reine (Seine).

**Griffon**, 3 CV 3/4, marche garantie, pn. bon état. Prix : 600 fr. S'adresser : Cartier (Paul), Hampigny (Aube).

**F. N.**, 350 cc., dern. mod. 1925, pneus ballon, roulé 800 kil., cause santé, 4.000 fr. Mazet, 1, rue de la Réale, Paris.

**A. B. C.**, 5 CV, c. neuve, tansad; Alcyon, moto légère, p. état, cause départ. Piver, 62, rue Lepelletier, Paris.

**A. B. C.** moto, 2 cyl., b. état mécan. compl., klax. Prix intéress. Bordeaux, 8, rue Froment (11<sup>e</sup>).

**Aéro-Plage** (Saudyatch) très rap., fac. à cond. Prin, Berck-Plage (Pas-de-Calais).

**Alcyon**, 175 cc., 2 vit. Albion, débray., kick, état neuf, 2.000 fr. Fréret, maison Bréviaire, 78, rue Jeanne-d'Arc, à Rouen.

**Köhler-Escoffier**, cames spéciales, 110 kil., parf. état, compteur, cause achat voiture, 3.800 fr. G. Denis, 72, rue du Chemin-de-Fer, Fontainebleau.

**Magnat-Debon**, 3 CV, vitesse, état neuf, Collas, 103, rue de Reuilly (12<sup>e</sup>).

**Monet et Goyon**, 4 CV, pas fait 800 kil., tan-sad, courroie rechange, tous garantie, c. maldic. Visible soir 7 heures. E. Hallier, 47, rue de Sully, Boulogne (Seine).

**Monet et Goyon**, 2 CV, sport, mars 1925, absol. neuve, pas fait 600 kil., éclair., selle Terry, 2 vit., déb., kick, outill. complet, plaque, assurance payée, 2.900, à céder 2.300. Loriau, 12, faubourg-Madeleine, Orléans.

**Monet et Goyon**, 3 CV, neuve, équip. grand luxe, selle Terry, tansad échap. libre-autom., ecl. élect. av. et arr., outill. complet, 3.000 fr. Delorme, 12, rue. Duban (16<sup>e</sup>).

## Begroting CFM 1998-1999

(concept-begroting; nog ter behandeling in bestuur en in de jaarvergadering)

### Inkomsten

118 bet. leden	f 2950,00
documentatie	f 50,00
jaarrit	f 1000,00
sleuteldag	f 300,00

### Uitgaven:

onkosten jaarrit	f 1250,00
archieff	f 200,00
clubblad	f 200,00
verzending	f 1000,00
Sleuteldag	f 400,00
Overige kosten*	f 500,00

Exploitatiesaldo f 750,00

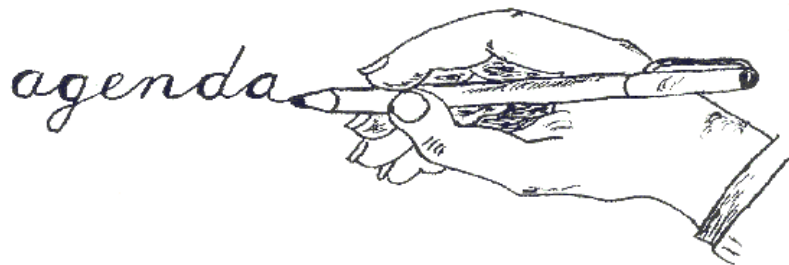
=====

f 4300,00

=====

f 4300,00

\* Kamer van koophandel, assurantie, Barneveld, Vehikel, abonnementen.



31 okt - 1 nov. '98

15e Ruilbeurs en Expo show  
Hooglede (B)

7 nov. '98

Onderdelenbeurs Barneveld  
+ **Jaarvergadering CFM**



7 - 8 nov. '98

11e Oldtimer Motorbeurs  
Gierle (B)

27 - 29 nov. '98

Les plus belles MOTOS D'EPOQUE &  
D'EXCEPTION.  
Parc floral de Paris (Chat. de Vincennes)  
Salon, beurs, clubs, onderdelen  
Parijs (F)

6 dec. '98

Retro Moto beurs  
Aarschot (B)

19 - 21 febr. '99

Vehikel 1  
Utrecht



27 febr. '99

**Sleuteldag CFM Bussum**

15 - 16 mei. '99

Coupes Moto Legende  
**Montlhéry (F)**



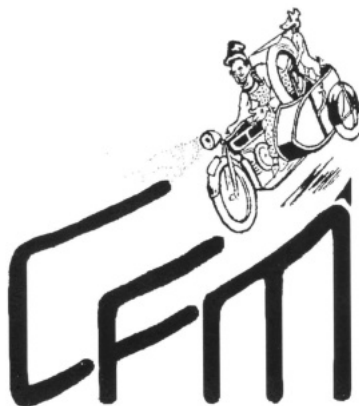
20 - 22 aug. '99

Vehikel 2  
Utrecht

# 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 \*:** Henk Kaajan, Schelpkreek 9, 8032 JE Zwolle. (038) 454.43.40  
Contributie 1999 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.

**Alg bestuurslid\*:** Jan-Coen Dragt, Menuetstr. 5, 7323 KB Apeldoorn.(055) 367.00.63

**Ledenadm.:** 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 voor 1½ jaar.

**Geld overmaken:** 377 . 32 . 84 . 80  
CFM, Schelpkreek 9, Zwolle

**Archief:** Te bezoeken op afspraak. Wilp-Achterhoek (055) 323.26.67

## **Redactie Nieuwsbrieven:**

Paul Jonkman (eindredactie, opmaak), Jan-Coen Dragt, Henk Kaajan, Rob Stevelmans  
Peter Mosseveld.

**Kopij:** Getypt of geschreven. Nog liever op DOS-floppy in Word, WP of ASCII-formaat

**Sluitingsdatum kopij: Uiterlijk do. 31 december 1998 of bel!**

**E-mail-adres: PAGAR@CAPITOLONLINE.NL**

Club  
Franse  
Motoren



# Vijf gulden korting

Bij inlevering van deze kaart bij de kassa van de

## Barneveld Ruilbeurs

7 november 1998

ontvangt u een toegangsbewijs ter waarde

van f 7,50 voor **slechts f 2,50**

Tevens kunt u dan andere CFM-leden spreken tijdens de  
**jaarvergadering van de Vereniging CFM**

in de aangrenzende sporthal. (lees bord bij ingang)

tevens diaserie: MUSEE DU VELO ET DE LA MOTO; Pont du Gard

De organisator van de Barneveld Ruilbeurs draagt bij om deze actie mogelijk te maken.