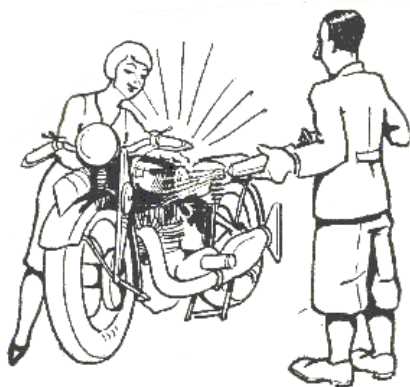


Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 31 Januari 2000 oplage: 150

Club voor Franse motoren



La présentation

*Une moto ancienne c'est comme
la femme d'un copain.*

*On la regarde,
on la commente
mais on ne la touche pas!*

Inhoud

Voxan en Midual	3
Jaarrit Veenendaal zaterdag 18 september 1999	6
Lijst documentatiecentrum + werking diskette documentatiecentrum	7
Van de voorzitter	8
Sleuteldag Bussum 26 februari 2000	8
Oproep tot betaling contributie	9
Agenda	10

Los bijgevoegd:

- Computer-diskette
- Gefrankeerde antwoordkaart motormerken en motortypen

Bij de voorpagina:

“Kijken doe je met je handen”, maar dan op z’n Frans gezegd. Dat is vrij vertaald de Franse tekst op de voorpagina. Gezien tijdens een beurs/expositie in Chezy sur Marne.

De afbeelding daarboven uit Moto Revue 1 september 1925.

Redactieadres en overige inlichtingen:

P. Jonkman, Zonnenbergstraat 33, 7384 DK Wilp-Achterhoek

Tel. (055) 323.26.67

Fax. (020) 874.19.54

E-mail: pagar@capitolonline.nl

Sluitingsdatum kopij: **Uiterlijk ma. 14 febr. 2000 of bel!**

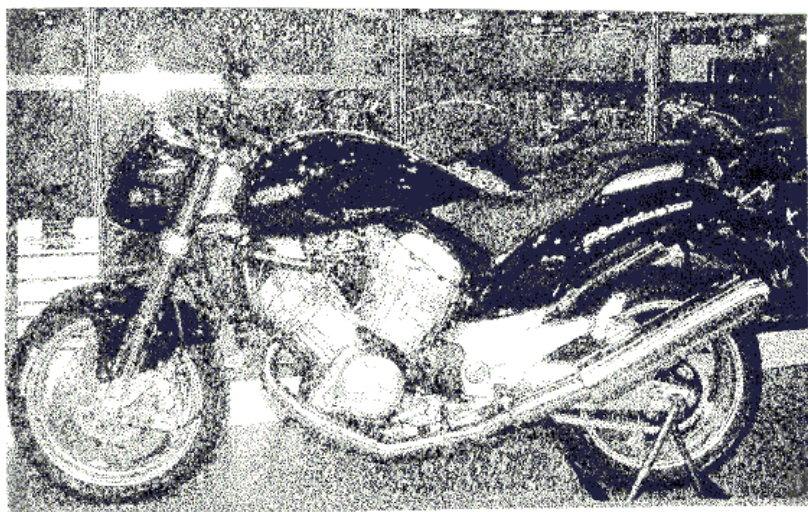
Voxan en Midual

De laatste tijd gebeurt het weer: motornieuws uit Frankrijk. Na Voxan komt nu ook een ander nieuw merk om de hoek kijken, Midual. De achtergrond ken ik niet, maar de gelijkennis met Triumph dringt zich op. Kwaliteitseisen, productietechnieken en marketingstrategieën zijn bekend. Een consortium ziet een niche in de markt. Met een goede garantieregeling en wat chauvinisme moet je een aardig eind kunnen komen. Eén of twee spelers in een markt moeten iets kunnen bereiken. Eerst voorzichtig in het thuisland pres(en)teren. Voorzichtig ook een dealernet opbouwen. En dan te bedenken dat Frankrijk toch heel wat kleiner is geworden dan in de jaren dertig. Toen hadden ze nog hun koloniën (in Afrika). Het afzetgebied is kleiner geworden. Is het niet allemaal iets te voorzichtig?

Paul Jonkman

Bron: Motor 21 14 oktober 1999.

Voxan, het nieuwe Franse merk levert op dit moment de eerste motoren uit aan Franse motordealers. De productie is nu drie maanden aan de gang. (stand oktober 1999) In maart 2000 staat er een café-racer op het programma. De scrambler-liefhebbers moeten tot de herfst van 2000 wachten. Ik zou trouwens eerlijk gezegd niet weten waar ik dan op zou zitten te wachten maar dat terzijde. De Nederlandse motorrijders moeten nog langer wachten, volgens de tot mij gekomen informatie. De vraag is natuurlijk of er wel iemand



De Voxan Roadster wordt nu al in Frankrijk verkocht.. Let op de plaats van de voetsteunen, zowel van de rijder, als van de duopassagier. Frans en zijn gemiddeld kleiner! Maar zo klein? In ieder geval erg racy.

zif te wachten. Dat zal de tijd leren. In 2001 zal de Voxan met Nederlands kenteken rond kunnen rijden. In 2002 kunnen landen buiten Europa gaan rijden. In 2002 komt er ook een Grand Tourisme versie en een customversie op de internationale markt.

In Frankrijk heb ik een aantal Voxan's gezien en gehoord op Montlhéry. Er was aardig wat belangstelling voor de motor. Logisch, het is toch wat nieuws. Leuk om ineens zo'n nieuwe motor langs te zien komen. Op mij maakten ze, behalve het nieuwe, geen speciale indruk. Ik zou zo'n ding nooit kopen, want volgens mij moet ik me helemaal opvouwen op zo'n apparaat om rond te toeren. Ik wacht maar op de GT.

De prijzen zijn 11.433 Euro voor de Roadster en 12.043 Euro voor de Caféracer. De prijzen zijn exclusief BPM.

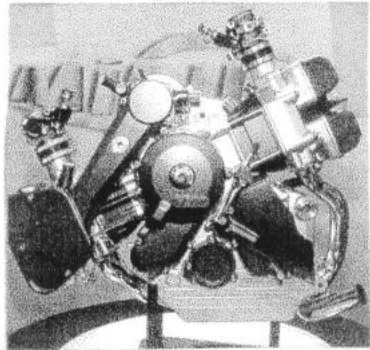
Midual

Een nieuw motormerk. Origineel ontwerp ook. Een in lengte geplaatste boxer. En dan niet op de manier van Douglas, dus liggend, om het maar boerenpummelig te zeggen, van onder het voorwiel tot bij de billen van de berijder. Hoe verzin je het? Een boxerblok onder een hoek van 25° in lengterichting in het frame geplaatst. Een paar voordelen kan ik wel bedenken. Een redelijke inbouwplaats dus een compact frame, de bekende voordelen van het boxerblok (primaire trillingen worden voorkomen) en een uniek concept. Jechggg, wat een kreet. Mijn bron pleegt nog op te merken dat Douglas dat ook al eens geprobeerd heeft. Dan heb ik iets gemist. De gemakzucht waarmee mensen dan denken over technische innovaties. Lees ter vergelijking maar eens hoe het met de kettingaandrijving rond het vorige millennium verlopen is. Iets uitvinden is eenvoudig, maar werkt het ook?

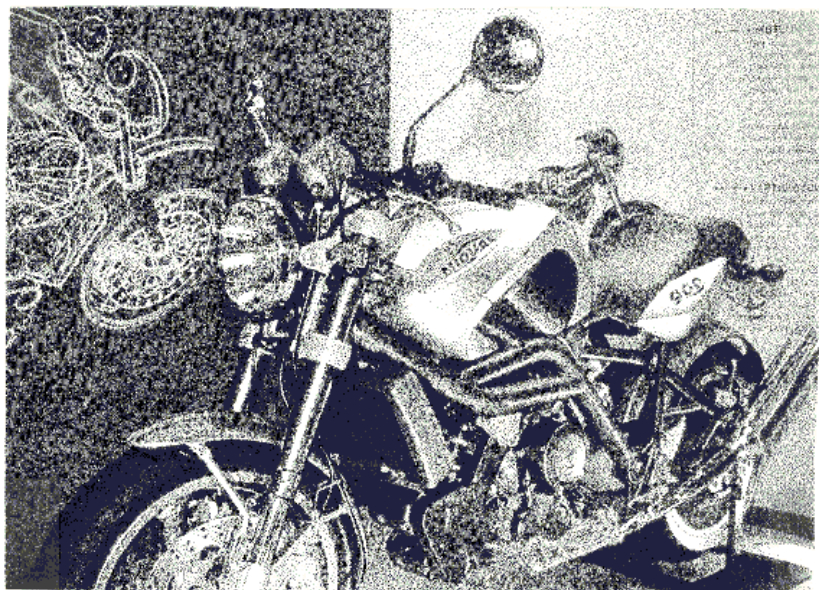
Enkele technische gegevens over de Midual: 875 cc, vier bovenliggende nokkenassen, tandriemen met hulpas, de hulpas drijft tevens de waterpomp aan, waterkoeling, de hulpas aangedreven door een tandriem, 90 pk, 85 Nm, Magneti-Marelli injectiesysteem. Wielen, remmen en voorvork tevens van Italiaanse makelij.

Het blok moet over zes maanden draaien, nog weer zes maanden later moet het eerste prototype rijden, dan nog weer twee jaar voordat de motor productierijp is. De productieschema's maken me wat zenuwachtig. Het eerste jaar zeventhonderd stuks, het tweede jaar zevenduizend. Maar dan zitten we wel in oktober 2003. Dan hebben we alweer zoveel ontwikkelingen achter de rug. Kom jongens, een beetje tempo. Een beetje econoom kan je op het risico van deze strategie wijzen.

Gepland zijn een Roadster en een GT. De letters GT staan nog steeds voor Grand-Tourisme, een toermodel dus. En naar mijn maatstaven heeft een moderne toermachine



Midual: boxertwin in lengte geplaatst onder een hoek van 25°. Volgens mij nog niet eerder vertoond.



Prototype Midual. De ontwerper mikt duidelijk op de sportieve markt. Geen rationeel model om veel mee te rijden. De bliits maken, dat is het doel.

nog steeds in ieder geval een cardan. En dat zal niet opgenomen zijn in het businessplan; trek de parallel met Triumph. Nog enkele technische gegevens zoals die over het prototype worden opgegeven: 90 pk; 8,5 mKg (85 Nm); meervoudige platenkoppeling; 5 versnellingen; 185 kg; wielbasis 1440 mm; kilometertelleraandrijving op het voorwiel zoals bij mijn eerste brommertje. < >

Steuteldag Bussum C.F.M

Zaterdag 26 februari 1999; aanvang 9.00 uur

Onderwerpen:

elektriek; meten en toch weer vergeten; remmetjes; boekies neuzen;
van ruilen komt huilen; wie vraagt wordt overgeslagen; handel?
Tenslotte zure wijn en stinkkaas om het vertrek te bevorderen.

Opgeven bij T. Dorland, H. vd Gref. Kosten f 10, =

Meer informatie op blz. 9

Jaarrit Veenendaal 18 september 1999

De wijze waarop de CFM zijn jaarrit organiseert is niet de simpelste. Ieder jaar op een andere plaats, een andere organisator, een andere route, een andere afsluiting van de dag en dus ook elk jaar een ander onderkomen. Als enige vaste waarden kunnen we elk jaar terugvallen op enkele begeleiders/motorrijders en de ondersteuning van een stel (bestuurs-)leden.

Door: Paul Jonkman

Dit jaar waren Janien en Hans van de Greft de organisatoren. Ze hadden een molen als onderkomen gevonden in het hartje van Veenendaal. Ze hadden een goed draaiboek in elkaar gezet, er kon niets meer fout gaan, zo leek het. De aankondiging van de rit in het VMC-blad was een nieuwigheid en dat heeft goed gewerkt, misschien zelfs wel te goed. Draaiboek of niet: we hebben nog nooit zo'n grote groep motoren gehad. De VMC heeft een ongelooflijk netwerk van enthousiasten in Nederland en daarbuiten. We mochten zelfs een Duitse liefhebber van Franse motoren ontmoeten in Amerongen. Deze had gehoord dat er rond Veenendaal een rit van Franse motoren zou zijn.

We hadden uiteindelijk 33 motoren, waarvan

30 van Franse makelij. Een record. Het weer was vanaf het eerste moment fantastisch. Het zou tot laat in de avond zo blijven. Het grote aantal motoren zet de organisatie wel weer voor een nieuw probleem: hoe krijgen we alle motoen veilig over straat, rekening houdend met ieders wensen van snelheid, rust, de omgeving kunnen bekijken enz. Daar zal over nagedacht gaan worden. Opmerkelijk was, dat er geen enkele motor is uitgevallen tijdens de rit. Wel wat kleine problemen, maar de leuke band van één van de deelnemers mag eigenlijk niet worden meegeteld.

De prijsuitreiking aan het einde van de dag is een hoogtepunt van oneerlijkheid. De destijds door Gerrit Pijffers voor de CFM ingestelde wisselprijs was ook dit jaar weer te vergeven. De juryleden (de groepsvolgers en de man van de bezemwagen) hadden vier genomineerden, waarvan Peter Vink uiteindelijk als winnaar voor 1999 werd uitgeroepen. Terecht. Ik weet zeker dat een aantal mensen wat teleurgesteld waren. Terecht. Voor deze mensen heb ik een tip: volgend jaar weer meedoen. De kwaliteit van de deelnemende motoren mocht er zijn. Er was heel wat bijzonders te zien. (daarmee bedoel ik niet eens de doorgewinterde motoren-francofiel) Terrot 500 NSO JAP en een Terrot 500 JAP (eigenbouw met historische kleding; helmplicht hadden ze nog niet in de dertiger jaren hè Robert!), Terrot 350 HSSO, HC, HR, HD, HS en de onvermijdelijke HST, Peugeot 1913 2 3/4 HP 380 cc, P107, P105 (kk), P104, Dollar Chaise 350 cc, Alcyon 350 cc, Monet Goyon S6V, PLS5 500 cc met zijspan, Gnôme & Rhône CM1 350 cc, de indrukwekkende Dollar 750 V4 van "Budo" Smit met zijn vrouw op een Lizou 350 kk en nog heel wat andere motoren. Doordat ikzelf meereed en nog wat meehielp met de organisatie, heb ik een aantal motoren niet eens goed kunnen bekijken. En de dag was zo voorbij.

Om nog wat indrukken te geven: we hebben gepauzeerd op het terrein van kasteel Amerongen. Alle oude motoren stonden op de binnenplaats. We hebben een uur in de zon



gezet. Daarna het kasteel zelf bezocht. Teruggekomen bij de molen, via een prachtige route overigens, kon de hele tafelschikking in de papierversnipperaars. Alle zitmeubels naar beneden gehaald. Iedereen met z'n kop in de zon. En dat tot na het afsluitende diner. Het contrast met vorig jaar kon niet groter. Het late septemberweer was Hans en Janien beter gestemd dan Henk Peters vorig jaar in Brummen. Toch, als we regelmatig aan vorig jaar terugdachten met een glimlach van "dat was me toch ook wat", hadden beide ritten iets bijzonders. Zoiets moet je ondergaan. Het weer bepaalt toch wel erg veel. De vastlopers van vorig jaar bleven uit. De loodvervanger heeft zijn werk gedaan en ligt nu te

ruste. En de club met haar leden leert dus! Het draaiboek werkte.

< >

Lijst documentatiecentrum

De diskette bevat een lijst van 25 pagina's met alle documentatie van de CFM.

Gebruik van de diskette

Het is een diskette voor gebruik in Windows 95 of 98 of op een oudere MS-DOS computer, dus de meeste computers kunnen dit schijfje lezen. Er staan drie bestanden op, de inhoud is natuurlijk hetzelfde:

DOCCENTR.DOC: WORD-document; geschikt voor moderne computers met de tekstverwerker WORD

DOCCENTR.99: WP 6.0 document; geschikt voor de tekstverwerker WordPerfect 6.0 voor Windows

DOCCENTR.W51: WP 5.1 document; geschikt voor de beroemde (oude) tekstverwerker Word Perfect 5.1

Gebruik de zoekfunctie om snel een merk of type te vinden. Gebruik een zo selectief mogelijk zoekwoord of een stuk van een zoekwoord: HLG levert een gericht resultaat op dan Terrot.

Zoekfunctie in WORD EN WP6.0: Bewerken, Zoeken, <zoekwoord invullen >

Zoekfunctie in WP5.1: F2, <zoekwoord invullen >, weer F2 indrukken (let op: niet Enter indrukken)

Bel of E-mail voor de meest actuele versie. Op de Sleuteldag hoort u er meer van.

Van de voorzitter

Bezinning

Wat kan ik anders doen dan iedereen veel gezondheid, voorspoed en geluk wensen in het jaar 2000 en daarna? Als je om je heen kijkt en mensen ziet wegvallen in alle leeftijdscategorieën, ga je zelfs het relatieve van je hobby inzien en worden de accenten verlegd.

Over accenten verleggen gesproken: volgens mij gebeurt dit ook op Vehikel, met name Vehikel 3. Het wordt steeds commerciëler, er was weinig handel. Ik vond er niets aan. U wel? Naar mijn mening zijn we op tijd overgestapt naar Rosmalen. Daar hoop ik ook gezelligheid tegen te komen en natuurlijk "onze" "handelaren" en leden.

Wat wordt het in 2000? Zoals u misschien tussen de regels door hebt kunnen lezen proberen we stiekum de Sleuteldag uit te breiden naar een grotere happening met voor ons allen veel inhoud.

Donkere wolken boven onze hobby

Er pakt zich een donkere wolk samen boven de antiekers. Niet meer rijdbare en niet binnen een bepaalde termijn gerepareerde voertuigen moeten van de overheid ter recycling worden aangeboden en het wordt verboden deze te conserveren, te ontmantelen of te restaureren (Europese richtlijn). In het begin waren, dankzij amendementen, de voertuigen ouder dan 20 jaar niet inbegrepen maar nu is de regeling voor alle voertuigen goedgekeurd: ingangsjaar 2006. Als de soep inderdaad heet wordt gegeten, kan men dus thuis geen wrak of onderdelen meer hebben om te restaureren. Ook de beurzen zullen verdwijnen omdat er geen aanvoer meer is.

Nogmaals: hoe heet wordt de soep gegeten?

Bovenvermelde gegevens stammen uit de Motolégende van november 1999.

Middels de VEHAC is er overleg. Zodra we iets meer weten hoort u van ons.

Toch weer die gezondheid, voorspoed en geluk toegewenst voor u allen.

Greut'n uut Putt'n

Sleuteldag CFM 2000

De, inmiddels binnen de gehele club, bekende Sleuteldag kan zich verheugen op een steeds grotere belangstelling. De komende Sleuteldag vindt wederom plaats in Bussum op 26 februari, aanvang 9.00 uur. Er is gekozen voor de volgende opzet:

- een voortzetting door de heer Wildeboer over het elektriek in onze motor:
 - . Wat moeten we zelf meten/constateren aan ontsteking en dynamo?
 - . Het gebruik van de multimeter: Ampères, Ohms en Voltjes.
 - . Hoe maak ik zelf een magneet-opsterkapparaat?

Lees verder op blz. 9

Hoe maak ik zelf een electrisch schema voor de verlichting, een ampèremeter of een schakelaar?

Remmen en naven:

- Soorten remmen, soorten remvoering.
- Klinken, lijmen, afdraaien, trommel uitdraaien, remmen stellen.
- Stelbare lagers vervangen door vaste lagers.
- Afstellen van lagers.

Het CFM-archief: (compleet aanwezig)

- Wat hebben we in bezit?
- Hoe kunnen we systematisch zoeken?

Ruilen en kijken:

De ruilbeurs proberen we uit te breiden. Ook kofferbakverkoop is mogelijk, zelfs complete motoren. Laat een ieder zoveel mogelijk meenemen! De handel wordt toegejuicht! Heeft u iets apart gemaakt? Laat het zien. Iets moois? Neem mee!

Ruimte voor het stellen van vragen en het oplossen van problemen.

Een Franse afsluiting met wijn en kaas.

Inschrijving **verplicht** bij Hans van der Gref of Ton Dorland. Na inschrijving ontvangt u nadere gegevens over tijd en plaats. Betaling (f 10, = p.p.inclusief enkele consumpties) te voldoen direct bij aankomst in Bussum.

Tot ziens in Bussum.

Namens de organisatie: Hans van der Gref / Ton Dorland.

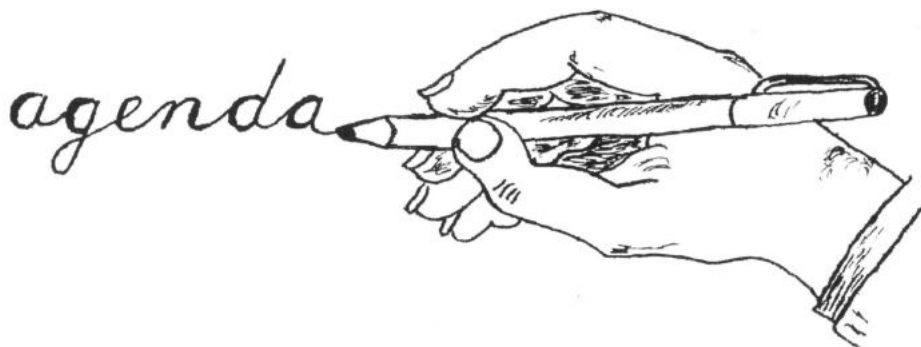
Oproep tot betaling contributie

Iets eerder dan u van ons gewend was, vragen we u om uw lidmaatschapsgeld over te maken. Tot nu toe heeft ongeveer 35% van de leden zijn contributie (à f 25, =) al voldaan. Een behoorlijk aantal deed dat al in Barneveld maar ook nu in december krijgen we iedere week al spontane overschrijvingen binnen. Onze dank daarvoor.

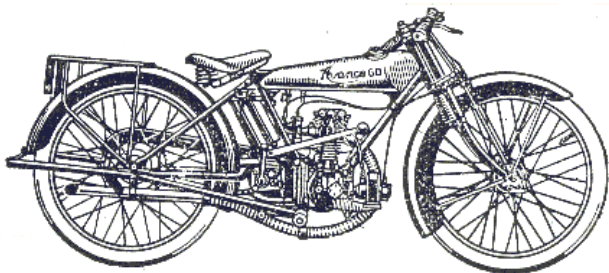
Wilt u het geld overmaken op onderstaande wijze:

Nummer: 377 . 32 . 84 . 80

CFM, Schelpkreek 9, Zwolle; **contributie 2000**



19-21 december 1999	Millennium Vehikel Utrecht	
15-16 januari 2000	Motorbeurs Rosmalen CFM aanwezig met clubstand	
11-20 februari 2000	Rétromobile Paris (F) Porte de versailles	
12-13 februari 2000	Moto Réto Wieze (B) deel 3	Club Franse Motoren
26 februari 2000	3e Sleuteldag CFM Bussum	
10-12 maart 2000	Vehikel 1 Utrecht	
26 maart 2000	Motorbeurs Leuven (B)	
8 april 2000	Motorbeurs Barneveld	
8 april 2000	Motorbeurs Rotterdam Ahoy	
19-21 mei 2000	Monthlery (F) Beurs, race, expositie. CFM kampeerweekend bij Parijs	
18-20 augustus 2000	Vehikel 2 Utrecht	
16 september 2000	Motormarkt Assen	
16 september 2000	Nationaal Veteraan Treffen Woerden. De CFM is erbij	
september 2000	Jaarrit CFM (datum volgt)	



MOTOCYCLETTE LÉGÈRE GEO DUPUY

170 cc., 4 temps, 3 vitesses Sturmey.

La machine de petite cylindrée la plus rapide du monde entier (100 kil. à l'heure) donnant les plus fortes moyennes, la plus luxueuse, la plus jolie ligne, d'un dessin, le plus nouveau en Angleterre, exécuté par un des plus grands spécialistes de la moto. Tout dans cette merveille a été calculé, étudié, pour lui permettre des vitesses foudroyantes et continues, légèreté, rigidité et surtout sécurité. Son moteur n'est pas gonflé pour une course seulement et tout : tubes, roulements sont doublés.

C'est une merveille de mécanique.

IMPORTANT. — Les 7.000 clients de Evans en France apprendront avec plaisir que la marque Evans possède un moteur ajustable sans aucune modification et faisant 2 HP, à leur cadre Evans et il est inutile de souligner ces avantages.

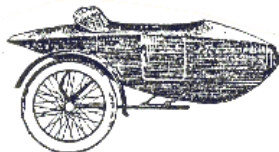
Catalogue sur demande à

Geo DUPUY, Constructeur

31, rue Poussin, PARIS

Téléph. : AUTEUIL 02-86 — Adr. télégr. : GLEDUPFOR-PARIS

R. C. Seine 30.972



**CARROSSERIE
pour SIDECAR**

Bois - Tôle - Aluminium

MONO, depuis 240 fr. - BIPLACE, depuis 350 fr.

Capote, Pare-brise,

Châssis 12 modèles Série et Luxe. - Catalogue contre 0.25.

Ernest RICHARD, constructeur - 184, Av. de Choisy, PARIS

Twee advertenties uit Moto Revue van 1 september 1925.

De bovenste advertentie is bewerkt.

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*: Hans van der Gref, Planetenbaan 42, 3951 EK Maarn. (0343) 44.12.34

Penningmeester: Henk Kaajan, Schelpkreek 9, 8032 JE Zwolle. (038) 454.43.40
Contributie 2000: f 25, =. We streven ernaar om het doc.centrum en de nieuwsbrieven kostendekkend in stand te houden. Per jaar wordt bezien of de contributie voldoende is.

Alg.bestuurslid*: Jan-Coen Dragt, Menuetstraat 5, 7323 KB Apeldoorn.(055) 367.00.63
*Rob Stevelmans, Asselsestr.178, 7311 EW Apeldoorn (055) 522.11.70

Redactie "Peu" + beheerder doc.centrum: Paul Jonkman, Zonnenbergstraat 33,
7384 DK Wilp-Achterhoek. (055) 323.26.67

Ledenadm.: Peter Mosseveld, de Visserstr. 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

Doc.centrum: Te bezoeken op afspraak. Wilp-Achterhoek (055) 323.26.67

Redactie Nieuwsbrieven: P.Jonkman (eindredactie, opmaak), JC Dragt, H.Kaajan,
R.Stevelmans, P. Mosseveld.

Sluitingsdatum kopij: Uiterlijk maandag 14 febr. 2000 of bel!

Kopij: Getypt, gefaxed of geschreven. Nog liever op diskette of per E-mail.

E-mail-adres: PAGAR@CAPITOLONLINE.NL

Fax: (020) 874.19.54