

Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 32 April 2000 oplage: 170

Club voor Franse motoren

**UNE MACHINE
A DOUBLE USAGE**



une voiture de livraison...

en 5 minutes

devient un véhicule de Tourisme



Wat betekent CFM nou eigenlijk? - Old Bike Mart R.E.P.
De Peugeot P107 van dhr. van Alphen - Peugeot-onderdelen van de CFM
Verslagen Rosmalen/Sleuteldag - Chezy sur Marne - CFM-DC

Inhoud

De wedergeboorte van een Peugeot P 107 door C. van Alphen	3
Enkele wenken voor het goed functioneren van uw motorfiets:	
Bougies	5
Verlichting	10
De verschillende betekenissen van de letters CFM	6
Beurs Autrotron Rosmalen	7
Chezy sur Marne	8
Peugeot-onderdelen van de CFM	11
Nieuwe titels CFM-Documentatie-Centrum (CFM-DC)	12
Old Bike Mart; R.E.P.	13
Sleuteldag Bussum	24

Clubnieuws: lidnummers (15), Montlhéry (17), NVT-CFM (18-19), Jaarrit (20),
Technische ontwikkelingen (23), agenda (27)

Los bijgevoegd:

Ledenlijst, gesorteerd op jaar en maand van inschrijving. Dit is een tijdelijke lijst. De officiële lijst, gesorteerd op achternaam volgt in het najaar.

Bij de voorpagina:

Een bakfiets in vijf minuten ombouwen in een zijspan dat geen zijspan is. Dit stelde Monet Goyon zich voor. in zijn advertentie uit de dertiger jaren. Het model werd de Trimonet genoemd.

Deze afbeelding komt uit het speciale nummer over Monet Goyon uit Motos d'Hier no. 20 van december 1999.

Dit blad is een aanrader voor de serieuze liefhebber van de Franse motorfiets. Het is niet duur en gaat voor een groot deel over oude Franse motorfietsen. Dit was het eerste nummer dat voor een deel in kleur is verschenen.

Datum verschijnen Peu de Tout No. 33 en 34: 10 juli / 31 okt. 2000

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 zo. 18 juni 2000 of bel!**

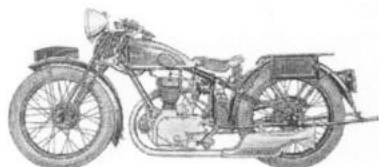
De wedergeboorte van een Peugeot P107

Najaar 1992

Door: C. van Alphen.

Het begon met een advertentie in een plaatselijke krant:

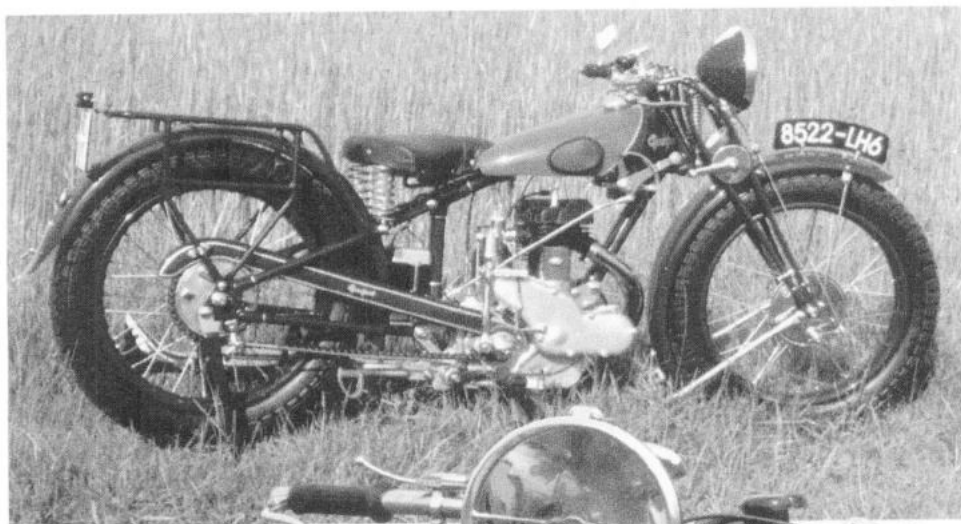
Te koop: Triumph en een Peugeot bouwjaar 1952



Peugeot P 107 Standard, 1935.

Dat bleek dit bij ons in Moerdijk te zijn, namelijk bij het plaatselijke café. Samen met vrouw ging ik er naar toe om naar de Triumph te kijken. De man vroeg veel te veel voor de Triumph. Toen zag ik achterin de schuur de Peugeot staan. Hij was vrij compleet en van bouwjaar 1952 zei de man. Ik keek nog eens goed en zag een grote koplamp + manettes voor gas en ontsteking. Ik zei nog: "Die motor is veel ouder". Maar dat kon niet. Op het kentekenbewijs stond 1952. Ik vroeg wat hij ervoor moest hebben. Voor duizend gulden kon de motor van eigenaar gewisseld worden. "Oké, dan is hij verkocht". Ik kreeg de invoerpapieren en Frans kenteken mee. Thuis de motor verder bekeken en bij nader onderzoek bleek dat het bouwjaar 1930 was en dat 1952 was de overschrijving naar een nieuwe eigenaar. Hij bleek zeer compleet te zijn. De koplamp was er niet, bovendien waren de carburateur en de uitlaat verkeerd. Ik heb nog geprobeerd om hem te starten want hij vonkte nog wel maar had heel weinig compressie. Hij wou wel maar liep niet door en de benzine liep uit de carburateur. Toen heb ik hem een tijdje laten staan.

Bij de demontage zag ik waarom de motor niet doorliep: de uitlaatklepzitting was doorgescheurd naar de inlaatklepzitting. Bovendien was het kickstartertandwiel kapot. Een normale revisie was vereist. Het probleem was echter: waar vind je onderdelen voor een Franse motorfiets van 1930? Begonnen met een advertentie in Bigtwin: Onderdelen gevraagd Peugeot P107 1930. Iemand reageerde en gaf mij het adres van de heer Maaskant uit Apeldoorn. Afspraak gemaakt en op weg naar deze Veluwe plaats. We kwamen in een loods en ik keek m'n ogen uit want daar stonden enorm veel Franse motoren. Het was zijn hobby en verzamelde ze ook. Hij had een koplampkring en carburateur. Hij had ook een boek van Dominique Pascal. Ik vroeg of hij nog een blok kon vinden. Hij zou voor mij in Frankrijk kijken. Ik heb ondertussen de spatborden en het frame gestraald, in de primer gezet en weggelegd. In het achterspatbord vielen enkele gaten, maar het een polyestermatje doe je veel. Ondertussen had in Het Motorrijwiel een artikel van de CFM gestaan en ben daarvan lid geworden. Ik heb ook direct informatie aangevraagd. Ik kreeg een instructieboekje, folders en adressen van Franse motorhandelaren. Via via kwam ik aan de kleuren voor tank en spatborden. Ik kwam bij de heer Faber terecht. Hij had nog een frame en een motorblok te koop van een P107



Een Peugeot-klassieker die nog steeds veel is te zien. De 350 cc zijklepper werd beschouwd als een robuuste motor, zeer geschikt voor dagelijks gebruik. Op de foto's hiernaast is een model uit 1929 afgebeeld.

Foto's en tekening in dit artikel uit een Duitstalig boek van Hans Jürgen Huse; uitgebracht in 1999 in eigen beheer. Het boek ziet er professioneel uit; zeker geen rommelwerk. Het boek beschrijft vijf grote Franse merken, deels in kleur.



uit ongeveer 1928. De schakelpoot was bij dit type tegen het blok gemonteerd. Bij mijn type zat de schakeling aan de tank. Verder waren de blokken hetzelfde. Alleen zat dit blok muurvast. Toch maar gekocht want dit soort motoren kom je niet veel tegen. Op de terugweg nog even de uitlaatbocht afgegeven bij London voor een nieuwe verchromde bocht. De levertijd was zes maanden maar dat is niet zo erg want de motor is toch nog niet klaar.

Thuis het motorblok gedemonteerd. Het was nog in goede staat. Alleen de zuiger zat muurvast in de cilinder. De maanden daarop is het onderblok gereviseerd en gemonteerd. De lagers heb ik via mijn werk besteld. Deze waren gemakkelijk te krijgen. Alleen het koppelingslager leek op een zelfcentrerend lager maar was het niet. Toen heb ik maar een normaal lager gemonteerd. De motor kon weer in zijn geheel opgebouwd worden want de rest was ondertussen gespoten. Ik moest alleen nog een cilinder zien te vinden. Ik heb af en toe gebeld naar de heer Maaskant of hij al iets had gevonden. Helaas niet! Het viel niet mee maar hij zou het blijven proberen. Na één jaar belde hij op. Gevonden! Een bijna compleet rijwielgedeelte met motorblok. Ik heb het spul voor een redelijke prijs opgehaald en toen kon ik dus verder bouwen. De cilinder was

nog goed, er moest alleen een nieuwe zuiger in en de klepgeleiders moesten vervangen worden. Ondertussen bleek de magneet toch wel zwak te zijn, dus die heb ik laten wikkelen. Op een zeker moment was de motor klaar. Hè hè!

Hij liep in twee trappen en liep mooi rond. Zelfs de ampèremeter sloeg uit. Hij laadde nog op ook. Ik heb wat proefronddjes gereden en hier en daar nog wat aan gesleuteld. Toen kon het kenteken aangevraagd worden. Dat was geen probleem. Ik had de originele papieren en invoerdocumenten. De man van de keuring zei: "Leuk ding, laat hem eens lopen". Het geluid was oké. Ik had het wel iets gedempt. Uiteindelijk hadden ze meer werk met het invullen van de papieren dan met het keuren zelf.

Ik heb ik de buurt wat rondgetoerd. Na een paar maanden had ik ineens een vastloper. Ik heb hem laten afkoelen en ben toen naar huis gereden. Thuis de cilinderkop gedemonteerd. Toen bleek dat de zuiger de vuilnisbak in kon. De kleppen waren flink ingeslagen. Vooral de uitlaatklep had erg te lijden gehad. Oorzaak? De benzine met loodvervanger. Voor de rest kon ik niets ontdekken. Een nieuwe zuiger erin en klepzittingen gefreesd. Ik had nog twee goede kleppen liggen. De motor rijdt nu weer rond op euro-loodvrij met een beetje diesel erbij. Afwachten dus maar.

Ik heb ondertussen een Peugeot P105 gekocht. Dit is een kopklepper en het onderblok is gelijk aan dat van de P107. Dus ik heb aan onderdelen geen gebrek. Ik zoek alleen nog een cilinder, cilinderkop en tuimelaarhuis. Als iemand iets weet, dan houd ik mij aanbevolen. Voor de rest begint het verhaal weer opnieuw. <>

Het is geen probleem om een motorfiets als deze te restaureren, alleen probeer ze zo compleet mogelijk te kopen.

Enkele wenken voor het goed functioneren van uw motorfiets deel I

Door: Robert Kwist

Bougies

De beste bougies die ik uit ervaring ken zijn de ouderwetse mica bougies. De isolator is ... niet van porselein, maar van ontelbare ringetjes mica, (kachelruitjes, oude strijkbouten, soldeerbouten etc.) die op elkaar zijn geperst. Deze lekken niet bij warm worden tijdens mijn reis uit Frankrijk waarover ik jullie al een keer schreef. Ik gebruikte voor de oude zijklepper een ongeveer 70 jaar oude KLG type K1. Fantastisch.

Ook probeerde ik gedurende tienduizend kilometer een evenoude Equeim No.6 met drie lippen op de centrale elektrode. Ook deze functioneerde goed.

Zoek op beurzen dus eens naar oude mica bougies 18 mm (veelal voor zijkleppers, welke toen de meest gangbare verbrandingsmotor voor motorfiets en automobiel was)

Dit stukje naar aanleiding van de natte rit in Baak waarin ik iemand problemen met zijn vonken zag hebben. <>

Met groeten, Robert

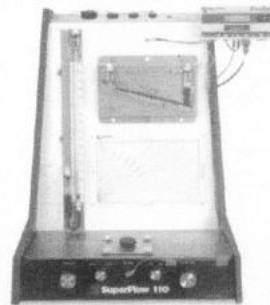
CFM

Deze drie letters zijn binnen de kring van Franse motorliefhebbers vaak wel bekend. Heeft de lettercombinatie nog andere betekenissen? Op het internet kunnen de zoekmachines je snel een eind verder helpen. De test leverde het onderstaande resultaat.

Club
Franse
Motoren



1. CFM = Concern-Financierings-Maatschappijen. De Europese gemeenschap is druk bezig om valse concurrentie via subsidies voor (lokale) bedrijven aan te pakken. De CFM moet worden gereduceerd, zodat bedrijven eerlijk in de markt kunnen concurreren. Als u er meer van wilt weten, dan zoekt u zelf eens op internet. Gortdroge betogen. Je begrijpt niet dat zo'n stofdroog verhaal nog zonder smeermiddelen door een telefoonlijn komt.
2. CFM = Bibliotheek Chemie - Fysica - Milieukunde; Rijksuniversiteit Groningen (Chemistry, Physics and Environmental Sciences). Uitleg lijkt me overbodig. Uit een andere hoek, een bekend motorblad, kwam nog een afkoring die nota bene veel met onze hobby te maken heeft.
3. CFM = Cubic Feet per Minute. Dit is de flow, de doorstroming van een cilinderkop, uitgedrukt in een volumemaat per minuut. Er staat in MOTOR 21 14 oktober 1999 een voorbeeld dat ik volledig overneem. Het geeft goed aan wat je meet met flow. Er volgt een rekenvoorbeeld met een Kawasaki ZX-6R. Deze 600 cc viercilinder draait op een gegeven moment 12.000 tpm. Dat is dus 200 omwentelingen met de krukas per seconde. Elke twee omwentelingen wordt er 600 cc lucht verplaatst. Daar kun je uit opmaken dat er op dat moment 60 liter lucht per seconde door het blok wordt verzwoegen. Dus per cilinder gaat er 15 liter per seconde doorheen. Dat is omgerekend zo'n 32 CFM. Nu is deze berekening gebaseerd op de algemene gegevens van dit motorblok, maar zullen de werkelijk gemeten waarden aan de inlaatpoort op de flowbank beduidend hoger zijn.
4. CFM = Cultuur der Franse Motorfietsen. Misschien een goed idee voor het nieuwe decennium? <>



Flowbank

Beurs Autotron Rosmalen

Autotron heeft er een grote hal bijgebouwd en nu ook de kassa, die voorheen nogal "open en bloot" stond, inpandig gemaakt. Het kopen van een kaartje is nu wat draaglijker geworden. In een lange rij in weer en wind staan te kleumen was bepaald niet klantvriendelijk te noemen.

De beurs was gesplitst in drie afdelingen. De begane grond was voor motoren, de bromfietsen waren gehuisvest op de bovengalerij. De merken clubstands zaten in een aparte hal.

Midden in de grote hal werd af en toe een demonstratie steile wand rijden gegeven met oude Indians. Gelukkig bleef dit beperkt tot enkele rondjes per uur. Wat op de beurs opviel, was de aanwezigheid van vrij veel Frans spul. De eerste motor die te zien was, was een imposante M&D tweecilinder JAP van midden jaren dertig. Zo te zien in goede originele staat en te koop voor f 9500,=. Enkele meters verderop een in nieuwstaat gerestaureerde tweetakt (Dollar ongeveer 1928) voor f 5500,=. Daartussen Peugeot, Terrot, Automoto, Monet & Goyon van "mooi" tot "veel werk". En dat al bij de entree. De meest bekende handelaren (en collectioneurs) van Frans spul waren op de beurs aanwezig. Het resultaat was dat nu eens niet het algemene beeld bepaald werd door Harley hier en Harley daar en zus en zo maar dat misschien wel het verticale rood, wit en blauw fabrikaat domineerde. Leuk dus voor CFM leden. Wat de reden is om de merkenclubs apart te zetten weet ik niet. Feit was dat het in die hal aanmerkelijk rustiger was, wat natuurlijk wel veel handiger is voor het voeren van een "goed gesprek".

Onze clubstand werd opgesierd door een hartstikke leuke Alcyon viertakt racertje (ongeveer 1928?) Dit is nu echt wat je noemt speelgoed voor grote mensen. Prachtig, dat stuur en die details. Nóóóóóit wegdoen zoets of minstens aan mij.

Wat heeft de beurs opgeleverd?

- 1) eindelijk twee banden gevonden met een lastige maat. Nieuw.
- 2) Eindelijk twee kettingwielen gevonden met die lastige maat. Nieuw.
- 3) Dat aparte nooit meer aan te komen gereedschapsbakje.
- 4) Draagtas vol met V.A.N.W. (van alles en nog wat, handig voor wat ooit nog eens . . .)
- 5) De man die m'n magneet reviseert gesproken (Hij zegt dat hij het zodanig zal/kan doen dat het starten gemakkelijker zal gaan. Héél handig als de onderdelen wat gammal geworden zijn.
- 6) clubleden gesproken

Niet slecht. ◊

WP & WJ



les valises amovibles "FRAMO" sont indispensables

Pose facile. Démontage instantané, complètement étanches. Peuvent être utilisées comme mallettes à main. La valise avec son support: . . . Frs **125**

DEMANDEZ-LA A VOTRE FOURNISSEUR HABITUEL

Catalogue accessoires franco

BASTIDE, 56, Bd de Clichy, Paris

POUR LE TOURISME

Chezy sur Marne

Of waarom ik Franse motoren leuk vind

In her voor- en najaar hebben we nog wel eens zin om op vakantie te gaan. Dit in schrille tegenstelling met de zomervakantie, waarin we graag dat soort werk aan anderen overlaten. Dan willen we lekker thuis zitten en een beetje aanrommelen. Maar waar moet je naar toe? Het reisdoel is meestal eenvoudig want de reisbestemming Frankrijk combineert mijn hobby met onze culinaire hobby, de taal, de sfeer en de onbegrensde mogelijkheden voor de reiziger. Ook in het landschap is van alles te vinden, je kunt kiezen terwijl de meeste bestemmingen in één tot anderhalve dag te bereiken zijn.

Dit keer werd het Chezy sur Marne. Wereldberoemd van de Melitha koffiefilters. Een enorme fabriek in een heel klein dorpje. Overigens wel perfect met de trein te bereiken vanuit Parijs. (90 km oostenlijk) In dit dorpje werd een motorbeurs gehouden. Op zaterdag reden we op tijd het dal van de Marne in via Chateau-Thierry. Met schitterende haarspeldbochten daalden we tot aan de rivier. Een schitterend gezicht. Chateau Thierry zal de ingewijde motorliefhebber zeggen? Juist ja, Chateau Thierry! Daar werd tegen de helling op (dus omhoog) met fabelachtige snelheid door pioniers bewezen dat motorrijden nog zo gek niet was. De auto's hadden rond 1900 hun bestaansrecht al wel bewezen. De motorfiets (of de voorlopers daarvan) nog niet. De tri-cycles waren nog zeer populair en de Dion-Boutons reden dan ook met onvoorstelbare snelheden via de bochtige weg omhoog. Maar enkele jaren later was de "lichte" motor als zover ontwikkeld dat de driewielers het tempo niet meer bij konden benen. Rechtdoor ging prima maar sturen? Een differentieel bestond niet in de driewielers en de keuze van een driesporig voertuig leidt toch al gauw tot instabiel weggedrag. Alleen op het rechte stuk en met enorme motoren konden ze het nog tot 1903 volhouden. Maar toen was het ook helemaal over. Met Dion-Bouton is het trouwens nog goed gekomen. In Chateau Thierry heb ik nog een prachtig boek van dit fameuze merk gevonden. De CFM heeft het, een aanrader om eens in te kijken.

Het hotel in de buurt van Chezy was uitstekend. Een Fransman die we even naar de weg vroegen kon zich niet bedwingen, stormde naar de telefoon en reserveerde meteen een hotelkamer. We moesten en zouden daar overnachten. Dank je wel vriendelijk Fransman. Het was een prima hotel. Helemaal niet lux, wel goed verzorgd met ligbad en heet water. De kok was 's middags om vijf uur al aan het werk. We vonden dat wel een beetje overdreven in een weekend buiten het seizoen. Er was immers geen toerist te zien. Om kwart over zeven mochten we met de kinderen aanschuiven. We wisten niet wat we zagen. Alle tafels waren gedekt, zoals het hoort. Even later stroomden de mensen uit de buurt binnen. Kinderen, baby's en opa's en oma's natuurlijk ook. Voor 100 FF een viergangen diner. De kinderen moesten op het laatst wel erg lang wachten, het kon mij rechtr niet lang genoeg duren. De cheffin wilde het toetje wel even naar boven brengen. Dat hebben we zelf maar gedaan. Service met een hoofdletter. En we hebben daar toch lekker gegeten! Kom echter niet voor een biefstuk met friet, want dat kennen ze daar niet, of beter gezegd, dat eet je thuis maar.

De volgende morgen waren we goed uitgerust en we stonden dan ook om 7.50 uur bij het sportcomplex. Dan kun je toch wel zeggen dat je vroeg bent. De expositieruimte werd opgebouwd. Een belangrijk deel van de hal werd met planten en rieten matten afgezet om daar later lekker te kunnen gaan eten. Daar hebben we maar eens geen gebruik van gemaakt. Ik heb geen enkel motoronderdeel gekocht. Het motorbrilletje werd om 7h 49' 45" door een andere vroege vogel weggekaapt. Ze stonden nog te onderhandelen ook over een prijs die ik er al lang voor had willen betalen. Maar ik was te slaperig!

Later op de middag heb ik nog een aantal aardige Moto-Revues en Motocycles gekocht. Voor m'n huis heb ik nog een aardig schild gevonden van Mobil. Aardig van deze beurzen is dat het allemaal zeer betaalbaar is. Nadeel is dat er haast geen aanbod meer is van aardige onderdelen. Als de beurs de maatstaf zou zijn voor een geslaagde vakantie, dan was het een totale mislukking geworden. Amie, onze kleine dochter kon dit deel van de reis echter niet mooier afsluiten: de cheffin kreeg een kus en ze brabbelde "o revwaar". Dat moeten we dan nog maar eens een keer doen.

Op de expositie stonden o.a.:

Le grimpeur 200 cm3 1920

Dollar 250 cc 1925

Peugeot P 111 350 cc 1937; lang breed blok met rare knobbel, diepe zit, dubbele trekveer, koplamp ver naar voren

San Sou Pap 175 cc 1927 entre tube met vlakke voorzijden in V-vorm van de tank, vreemde knobbel vlak voor de cilinder, dan een bocht en achter de koppeling korte plaatstalen vissestaartdemper.

Peugeot P 108 250 cc. De onderste steun van het voorspatbord was naar beneden geknikt. Volstrekt onlogisch want op deze manier wordt de voorstandaard niet steviger dunkt me.

La Française Diamant Zürcher 350 cc sv

Monet Goyon met vliegwielmagneetontsteking. 1928. De bevestigingsplaat van de magneet is leeg., de bobine hangt onder het zadel.

Aiglon 250 ; 350 cc 1931; (A80) In de oorlog in twee delen verstoep. Nu, na vijftig jaar weer opgeduikeld en in elkaar gezet.

Terrot Lutin 49 cc 1954. Erg mooi trouwens.

Motobécane 100 cc 1929. Kort torpedotankje onder de enige framebuis.

Waarom deze beschrijvingen en geen foto's? Het rolletje lag netjes in de hotelkamer.

Paul Jonkman



LE "GUTTACOLL"

(Marque déposée) **Victor KATZ, 128, Rue Saint-Denis, COURBEVOIE (Seine)**

**Pneumatiques, Chambres à air, Dissolution pour vélos et autos
Nécessaires de réparation, Huiles. Téléphone 88**

Enkele wenken voor het goed functioneren van uw motorfiets deel II

Door: Robert Kwist

Verlichting

De meesten van ons weten, dat het heden ten dage uit veiligheidsoverwegingen van belang is om goed licht te voeren.

Zelf zag ik op de laatste jaarrit zeventig procent van de motoren zonder licht rijden, terwijl het tamelijk donker weer was. Dus is het voor de andere weggebruikers bijna niet te zien waar je rijdt.

Nu weet ik, en een hoop van jullie ook, dat het "drieborstelsysteem" op de motoren een rotsysteem is. Is de accu bijna leeg, dan laadt de dynamo bijna niet, is de accu daarentegen bijna vol, dan laadt onze accu als een idioot. Gevolg: binnen de kortste keren de accu naar de knoppen.

Conclusie: zonde van de accu, zonde van mijn nieuwe motorbroek, het lakwerk op m'n motor en de lampjes, die bijna niet meer te krijgen zijn. Kortom: ergernis. Als alles nieuw is gaat het nog maar na een half jaar dan begint de ellende.

Na jaren tobben, dozen lampjes, een motorbroek en een paar lange broeken, waarvan ik van één de pijpen heb afgeknipt, om deze nog als korte broek te gebruiken. Wel, degenen die in Sallanches waren, weten hiervan. Ik besloot op een ellendige dag Jaap Wildeboer te bellen. "Maar dan maken we er toch een tweeborstelsysteem van met een elektronische spanningsregelaar ertussen?"

Nu, dit werkt prima onder voorwaarde dat de accu in topconditie is, dat wil zeggen hij moet echt nieuw zijn, en niet al een keer op het oude systeem zijn overladen. Hierdoor neemt de inwendige weerstand toe waardoor de dynamo en dus de regelaar z'n spanning niet meer kwijt kan op een normale manier. Zoals u uit het verslag van de rit van Baak misschien nog wel weet werkt het systeem voortreffelijk.

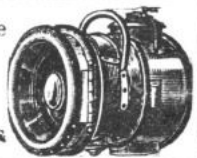
De gehele rit een zoeklicht voorop. Trouwens, wat denken jullie van een avondrit (in Baak gehoord van Peter Vink) over de hei met licht op.

Groeten, Robert Kwist

Le meilleur et le moins cher, c'est le

PHARE A. DENICH

144, rue Saint-Maur, PARIS



Joure

Zoals als je misschien weet is er in Joure een oldtimermuseum. Er is tussen 1 maart en 1 mei een unieke motortentoonstelling. Ik ben donderdag eens wezen kijken of de tentoonstelling iets was. Ik was er alleen er waren geen bezoekers verder. Het is niet te geloven wat er allemaal staat en hoe fantastisch!!!!!!!!!!!!!! Nog nooit heb ik zo'n museum gezien met zo'n prachtige opstelling van volgens mij wel honderd motoren en nog

allemaal leuke dingen er omheen. Tevens een prachtige collectie fietsen. Het is zo perfect dat ik nog een keer heen ga. Dit is zeker een vermelding in het clubblad waard. Het is geopend op woensdag t/m zondag van 10.00 tot 17.00 uur.

Adres: Madam Curieweg 4, Joure, (0513) 4125 61.

Groet, John Blauwendraat

P.S is er nog nieuws over het Duitse Franstalige boek.....of was het andersom ???

Peugeot onderdelen

In de jaarvergadering te Barneveld in november van het vorige duizendtal is besloten om een partij onderdelen aan te schaffen. Ze zijn inmiddels binnengekomen. Het valt niet tegen! Op de Sleutel-dag hebben we al een kleine hoeveelheid tentoon gesteld. Bijna alle onderdelen zijn ongebruikt en niet verroest. Het zijn kleine onderdelen. Geen spatborden, frames of tanks. Wel 9 nokkenassen, 12 zuigers, kickstartertandwielen, beugeltjes, moeren, veren, kelkjes, sproeiers enz. enz. De meeste onderdelen komen van Peugeot motoren van de dertiger en vijftiger jaren. Het is voor ons als niet-Peugeot kenners een onmogelijke zaak om elk onderdeel naar type te herkennen. Daar moet u zelf voor komen kijken. Elk CFM lid kan dat doen. De mooiste gelegenheid is zaterdag 17 juni 2000 om 10.00 uur. Dan gaan de deuren open. Dan is alles gelabeld en geprijsd. Hieronder de gegevens op een rij:

Plaats: Zonnenbergstraat 33 Wilp-Achterhoek (bij Twello!)

Tijd: Voor CFM-leden van 10.00 tot 12.00 uur; daarna ook voor niet-leden.

Prijzen: zijn door het bestuur vastgesteld en dienen contant afgerekend te worden aan de kassa (op naam).

Doel: de CFM is eigenaar van de onderdelen en doet dit als service naar haar leden

Info: liefst per E-mail pagar@capitolonline.nl

Nieuwe titels CFM-DC

Het documentatiecentrum (DC) van de CFM groeit snel. Er wordt veel tijd en geld voor vrij gemaakt. Tijdens de Sleuteldag in Bussum hebben de leden kennis gemaakt met de nieuwste aanwinsten. Via deze rubriek kan elk lid kennis nemen van de ontwikkelingen op dit terrein. Vanaf peu 32 wordt dit onderwerp in iedere nieuwsbrief opgenomen. Hieronder staan de verbeteringen van de DC-lijst en de aanwinsten.

Club
Franse
Motoren



Inconsequenties weggewerkt:

- unieke nummering van elk document (01-03-2000)
- inconsequenties weggewerkt;
 bv. Monet Goyon / Monet & Goyon
 P107 en P 107

Aanwinsten:

- Kopieën uit het Motorrijwiel ; zie Map 23. (03-03-2000)
- Motos d'Hier No.21, 22, 23.
- Französische Motorräder; Firmengeschichte, Bilder, Daten; Hans Jürgen Huse; Terrot, Motobécane, Peugeot, Monet & Goyon, Gnome & Rhône; 192 Blz.; Johann Kleine Vennekate Verlag 1999.
- Moto Revue; vanaf 7 januari 1938, MR774, MR775, MR776, MR777, MR778, MR779, MR781, MR782, MR783, MR784, MR786, MR787, MR788, MR791, MR792, MR794, MR800, MR802, MR803, MR804, MR805, MR810, MR811, MR812, MR813, MR814, MR825, MR826, MR828; 20 januari 1939, MR828 27 januari 1939, MR830, MR831, MR832, MR834, MR836, MR837, MR838, MR842, MR848, MR849.
- Carburatoren -voor motorrijwielen- A.J. Nossent; met 30 afbeeldingen.
- Motobécane "Poney 60"; originele folder (blauw)
- Motobécane 1930; originele folder (blauw)
- Lion Rapide type A.M.I. 51 (motorfiets van Belgische makelij); originele folder
- Motobécane 1939; Willem Kaptein; originele catalogus. <

Old Bike Mart

Door: Paul Jonkman.



Op Vehikel van augustus 1999 kreeg ik als één van de eerste bezoekers op vrijdag gratis zo'n (reclame)krantje in de hand gedrukt. Old Bike Mart "Together Preserving Our Motorcycling Past". Ik kende het blad al, voor francofielen is er niet veel interessants te vinden. Het gaat met motoren in Engeland als met wijn in Frankrijk: ze weten "niet" dat er over de grens ook nog wel eens goed spul gemaakt is.

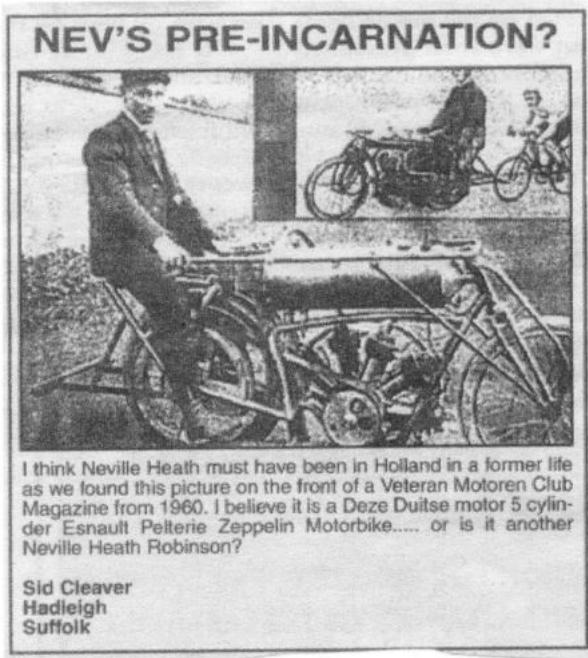
In Old Time Mart hoeft u dus geen Franse motorfietsen te zoeken en in een Franse supermarkt dus geen Zuid-Afrikaanse wijn. Dat dacht ik tenminste.

Mijn oog viel op een foto die ik al eens eerder gezien dacht te hebben. Op het voorblad van *Peu* 26 stond die ook, maar dan wel van de andere kant gefotografeerd. Het bijschrift in die *Peu* de *Tout* meldde: *Aparte machines hebben altijd tot de verbeelding gesproken. In 1908 was dat niet anders met de machine van Contant met een R.E.P. vijfcilinder vliegtuigmotor. (R.E.P.= Robert Esnault-Pelterie) "in waaivorm". (= 5 cylindres en éventail) De enige vraag die Bourdache zich stelde is, hoe de banden koel bleven 35 pk! (Uit: Bourdache; blz. 306)*

Hierbij de foto en het bijschrift in *Old Time Mart*. Kijk maar wat Sid Cleaver ervan maakte. Vertaling lijkt me niet nodig.

Nog enkele details: er hangt een soort rubber schort tussen het achterwiel en de achterste cilinder. Dit was om de achterband te beschermen.

Het was een gangmaakmotor. De wielrenner erachter kon enorme snelheden bereiken achter de rug van de gangmaker. Voor mij is Anzani nog steeds een begrip als ik met mijn vader naar het wielrennen ging. Het liefst dook ik tussen zijn zwarte jas. Wat een enge dingen. Dat lawaai. Maar als je er later even aan gewend was, dan wapperden je haren als zo'n gangmaker met zijn renner langs je heen schoten. Toen, we spreken over 1906, was die sport dus ook al



ontwikkeld want ik was toen nog jong toen ik het aan den lijve ervoer. De wielrenner Gombault realiseerde 100 km/h op de wielerpiste van München in 1908. Onze R.E.P. leverde 35 pk, dus moet deze snelheid ook moeiteloos gehaald hebben. (Ik reken altijd 25 pk voor een dikke 100 km/h kruissnelheid). Je kunt je overigens best afvragen of deze halve stermotor wel ooit gelopen heeft. Zal die achterste cilinder wel ooit brandstofmengsel hebben gekregen? De Carburateur hangt onder de voorste cilinder. Het mengsel moet dus door die lange buis die "over" de cilinders loopt. De koeling is een ander probleem. Voor een goede koeling zou deze motorfiets zijdelings hebben moeten rijden, alleen dan hangen de koelribben in de wind. Bij een vliegtuigmotor koelt de propeller alle cilinders. ◇

Paul Jonkman



MOTOCYCLISTES !

**Détendez - vous des
intempéries par de
solides vêtements
de cuir souple.**

Adressez-vous aux

Ét's BERKOWITZ

**339, Rue St-Martin
PARIS**

**qui vous fera les
prix les plus bas.**

Binnengekomen reacties

motormerken/motortypen

In de laatste nieuwsbrief zat een gefrankeerde briefkaart met daarop het verzoek de gegevens rond uw Franse motorpark te noteren en op de post te doen. We hebben nu ruim de helft van de briefkaarten terug. Onze dank voor de moeite die u nam. We willen u nog eens dringend vragen om de kaart alsnog in te sturen als u dat tot op heden vergeten bent. Dé doelstelling van de CFM is en blijft tenslotte het in contact brengen van elkaar. Daar hebben we uw gegevens voor nodig. Als u het helemaal niets vindt, dan stuurt u de kaart leeg terug. Dat is uiteraard uw goed recht. We hebben de laatste tijd enkele mensen met de nieuwe gegevens snel kunnen "koppe-len". Zeker voor starters een droomstart. Doet u mee?

Lidnummers?!

“Een vreemde ledenlijst”

Hoe het begon

Mensen die die zich nog de oprichting van de club kunnen herinneren, weten zich nog wel te herinneren dat alles wat de organisatie van de club log maakte, werd vermeden. Het woord “club” werd óók het liefst vermeden. Voor je het weet behoor je tot een groep mensen die ook lid wordt van de “Mercedes A-klasse club (met glimmende pas en veel voordelen) of tot de Ikea familie (de kinderen in de ballenbak en de ouders aan de koffie met appeltaart en slagroom). Zo’n club zijn we niet en willen we ook niet worden. We hebben nog steeds de filosofie dat leden van de CFM iets voor elkaar moeten kunnen betekenen. Dit bedoelen we in eerste instantie op menselijk vlak en ten tweede voor de gemeenschappelijke deler: de hobby. Dit houdt ook in dat de CFM niet streeft om met allerlei moeite leden vast te houden. Als de interesse in de hobby minder wordt, dan wordt het lidmaatschap van de CFM al gauw opgezegd. En dat is logisch. Waarom dit verhaal? Een lidnummer hoort in dit opzicht niet tot de gedachtengang van de club. Maar zoals we een keer een Bestuur vormden met statuten, met vergaderingen en met een inschrijving bij de Kamer van Koophandel, zo is nu de stap naar een lidnummer gezet. Dit heeft te maken met de overschakeling naar een nieuw computersysteem. In het verleden werd de ledenlijst handmatig samengesteld. Dat is in het nieuwe systeem niet meer nodig. Door middel van het lidmaatschapsnummer kunnen we allerlei lijsten gaan maken zonder handmatig ingrijpen. Dit houdt in dat er minder fouten worden gemaakt of dat de zaak helemaal vastloopt. Het lidmaatschapsnummer dat u krijgt is nog tijdelijk. Het is voorlopig alleen samengesteld uit het jaar en de maand van aanmelding. In de toekomst wordt dit omgezet in het jaarnummer en een volgnummer van aanmelding in dat jaar.

Wat kan ik doen?

Controleer of het jaar van aanmelding klopt. ***We hebben de ledenlijst gesorteerd naar jaar en maand van inschrijving.*** Als uw inschrijvingstijdstip niet in orde is, dan graag even contact opnemen met de ledenadministratie.

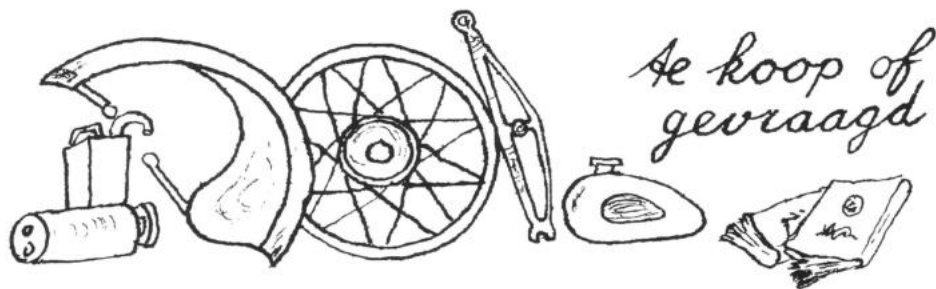
Problemen met de gang van zaken?

Indien u problemen heeft met deze gang van zaken, dan vernemen we dat graag en kunnen we de argumenten van u, in het Bestuur ter sprake brengen.

Het vervolg

In het najaar verschijnt een definitieve ledenlijst, dan weer normaal op alfabetische volgorde gesorteerd. <

De ledenadministratie: Peter Mosseveld / Paul & Gerdy Jonkman



Te koop gevraagd:

Wie kan mij helpen aan de volgende onderdelen van een Motobécane Monobloc bouwjaar 1938, cilinderinhoud 98 cc, aantal cilinders 1:

- 1) 1 inlaatklep + veer + spietjes
- 2) 1 uitlaatklep + veer + spietjes + schoteltjes
- 3) klepstoters
- 4) 1 pistonveertje voor zuiger
- 5) 1 moer + plaat vliegwiel krukas
- 6) 1 koppakking
- 7) 1 carburateur
- 8) 1 kickstarterveer
- 9) 1 veer voor in de voorvork

Graag reacties naar: Eduard Timmer, Anjerstraat 40, 7471 JL Goor. Tel. 0547-272036

Te koop:

Terrot L 175cc Dame Confort

Bj. Begin 30er jaren

Redelijke toestand.

Voor dames en geestelijken!

Informatie: Wim Faber, tel.: 036 5224401, Zeewolde

Te koop bij de CFM:

(overmaken CFM ovv titel boek; toeslag verzendkosten: extra f 11,=)

Französische Motorräder; Firmengeschichte, Bilder, Daten; **Hans Jürgen Huse**;

Terrot, Motobécane, Peugeot, Monet & Goyon, Gnome & Rhône; 192 Blz.; Johann

Kleine Vennekate Verlag 1999; ISBN 39804987-6-X; f 95,=. Op=Op

Overzichtelijk boek in de Duitse taal met daarin een presentatie in tabellen van de grote Franse merken.

La restauration des Motos Anciennes tome 1; Nouvelle Edition; la partie-cycle; **Jean-Yves Fenastrigues**; f 90,=. Op=op.

Formaat 226 blz. A4; door de CFM in de voorverkoop ingekocht. Eerste van in totaal drie delen. Dit deel behandelt het rijwielgedeelte.

Montlhéry bij Parijs

Rond de oude kombaau van Montlhéry, bij Parijs, vindt elk jaar een groot motorevenement plaats van klassieke en veteraanmotoren; van Dion Boutons uit 1900 tot Yamaha's uit de jaren '70. Er worden races gehouden en demonstratierondes gereden, er zijn veel merkenstands, en er is een grote beurs met onderdelen en 'prullaria'.

Club
Franse
Motoren



Dit jaar wordt 'Montlhéry' georganiseerd in het weekend van 20-21 mei, en een aantal CFM-ers gaat er zeker weer heen. De CFM heeft een camping gevonden op zo'n 30 km afstand van het circuit. Dit is een prettige kindervriendelijke en rustige camping met zeer eenvoudige voorzieningen, en een 10-persoons appartement.

De CFM heeft dit appartement en een beperkt aantal kampeerplaatsen alvast gereserveerd voor belangstellenden. De kosten bedragen zo'n f 50,- pp voor het appartement (vrijdagnacht en zaterdagnacht samen), of zo'n f 15,- pp per nacht voor een kampeerplaats. Overige eigen kosten zijn onder andere toegang tot het circuit en eten en drinken. Gaat u op uw oude motor naar het circuit, dan wordt u vaak gratis toegelaten!

Als u belangstelling heeft voor camping of appartement, of meer informatie wilt hebben over Montlhéry kunt u contact opnemen met Hans van der Gref. Als u bij opgave ook aangeeft of u zitplaatsen in de auto of plaats op een aanhanger overheeft of juist zoekt, dan proberen wij wat handige combinaties te zoeken. Verdeling van plaatsen in het appartement en in auto's geschiedt op volgorde van binnenkomst. Alle kosten worden ter plekke bij mij verrekend op de avond voor het vertrek.

Iedere ingeschrevene krijgt ongeveer 10 dagen voor vertrek nog een briefje met het laatste nieuws en de route naar de camping.

Contactpersoon: Hans van der Gref
Telefoon: (0343) 44.12.34
E-mail: hjgref@worldonline.nl

NATIONAAL VETERAAN TREFFE

10^e

zaterdag

EDITIE

- Voor motoren, scooters en bromfietsen
- Gratis toegang met uw klassieker !!!
- Sterrit
- Traditionele kaasrit

16
september

- Veel clubstands
- Onderdelenbeurs
- Eten, drinken & muziek
- Nostalgische sfeer
- De grootste verzameling klassiekers bij elkaar

2000

INFORMATIE
0348-460214

van

9^h

WOERDEN

•exercitieterrein•

tot

17^h

Nationaal Veteraan Treffen

Woerden

16 september 2000

De CFM heeft in 1998 besloten om éénmaal per jaar mee te doen aan een rit die door anderen wordt georganiseerd. Ook dit jaar hebben we weer gekozen voor het NVT in Woerden. Het is ons vorig jaar weer erg goed bevallen. We vormen op het NVT een behoorlijk grote groep bij onze eigen stand. Zodoende proef je de clubsfeer en de sfeer van het gehele feest. Ons CFM clublid Aad van der Burg is de grote gangmaker achter de organisatie van het NVT. Het weer was ons vorig jaar goed gezind. We hopen dit jaar op eenzelfde gezellige happening. De stand, die de CFM krijgt aangeboden, wordt weer op z'n Frans aangekleed. De aanwezigen van vorig jaar weten wel wat dat betekent.



De organisatie is als volgt:

- Het startpunt voor de CFM is gelegen in IJsselstein, dicht bij de A2 afslag Nieuwegein, IJsselstein, Schoonhoven (N210). Dan linksaf **INDUSTRIEGEBIED LAGE DIJK**, 1e pand links: Autoschade Service van der Griend IJsselstein. Ter oriëntatie: het bedrijf staat hemelsbreed 300 m van de grote zendmast "Lopik".
- Er is een parkeerplaats voor de aanhangers en auto's met toezicht vanuit het bedrijf. Neem wel een slot voor de aanhanger mee. (Eigen risico!)
- Al vroeg in de morgen zorgt Jan van Doorn, clublid sinds jaar en dag, dat de koffie klaar staat en de toiletten schoon zijn.
- Om 10.30 uur vertrekken we via een prachtige route met kleine weggetjes naar Woerden. Deze route is 22 km lang. Pech onderweg? Via GSM of door de volgers is hulp nabij. Neem, indien in het bezit, uw GSM-telefoon mee!
- Tijdens de bijeenkomst op het exercitieterrein bepaalt u zelf of u meedoet met de Kaas-rit. Er zijn voldoende CFM-ers die met u mee willen rijden.
- Bezoekers met motoren kunnen het terrein gratis bezoeken.
- **U kunt vooraf (telefonisch) inschrijven, het hoeft niet.** Dan krijgt u van de CFM de plattegrond van het industriegebied en de route naar Woerden en terug. **Aanmelden bij Hans van der Gref.** Voor **inschrijven en CFM-informatie (0343) 44.12.34**
- Voor **bezoekers** met een auto: het is ondoenlijk om de auto bij het exercitieterrein in Woerden te parkeren. De auto is wel te parkeren als u er een aardige wandeling voor over heeft. Neem anders helm en kleding mee en probeer mee te liften op een motor.
- Uiterlijk rond 16.00 uur zullen we terug zijn op het startpunt van de dag. U heeft de route in bezit als u eerder wilt vertrekken.
- Elke deelnemer met een motor krijgt een routebeschrijving voor de heen- en de terugweg naar Woerden.

Het Nationaal Veteraan Treffen en de CFM hopen op een grote belangstelling.

Jaarrit CFM

26 augustus 2000

Club
Franse
Motoren



Datum:	Zaterdag 26 augustus 2000
Verzamelaars:	????
Verzameltijd:	9.00 uur
Starttijd	10.00 uur
Kosten rit:	f 15,= per persoon (kinderen vrij)
Kosten diner:	f 25,=; alleen voor CFM leden of introducee's.
Inschrijven:	via gekleurd inschrijfformulier in peu 33
Elke inschrijver:	krijgt per post een route-beschrijving naar de startplaats en laatste nieuws met betrekking tot de rit.
Mee te nemen:	partners, kinderen, foto's, onderdelen, documentatie, uw ongerestaureerde motor?, slot voor aanhanger.
Parkeren:	Op of nabij de openbare weg. Aanhangersslot meenemen.
Rit:	80 km - begeleider bij elk vertrekkend groepje - volgauto
Onderweg:	bezoek van een historische plaats - stop hier - stop daar.
Eindtijd diner:	19.30 uur
Organisator:	CFM

Dit jaar loopt het opstarten van de jaarrit nog niet zo vlot. We zijn wel op tijd begonnen (in februari) maar voor de organisatie zijn we van mensen afhankelijk. En aangezien niet alles in een mensenleven een jaar vooruit is te plannen, is de startplaats nog steeds niet zeker.

In ieder geval moet het weer gezellig worden. Er moet weer plek zijn voor de niet-rijders, het moet een verzorgde rit zijn.

Er is natuurlijk een afsluitend diner voor CFM-leden en aanhang.
Kinderen zijn meer dan welkom, partners gaan toch ook mee?!

Om deel te nemen als rijder, duopassagier of belangstellende, is het noodzakelijk dat u zich van tevoren aanmeldt. Dat mag nu al maar u kunt ook wachten tot het inschrijfformulier in de volgende nieuwsbrief. De organisator heeft weer een beperkt aantal diner-plaatsen.

Het rijden in groepen zal dit jaar iets anders gaan. De voorrijder geeft de richting aan. De motoren die volgen, wachten na een stoplicht of kruising indien niet de hele groep kan volgen. Iedereen heeft de verantwoordelijkheid voor de rijder direct achter hem of haar. Na het verkeersobstakel dus op elkaar wachten. Liefhebbers kunnen de route ook weer helemaal zelfstandig rijden.

Jammer dat we u nog niet alle informatie kunnen geven, maar in ieder geval tot ziens op zaterdag 26 augustus bij de zevende rit van de CFM.

Montlhéry en carburateurs

Even het ophalen van wat herinneringen

“Voor mij (en ook voor de andere deelnemers) was Montlhéry weer heerlijk. Wat indrukken? Het circuit was als vanouds; het weer was schitterend, volgend jaar eerder inschrijven om ook op het circuit te mogen rijden; balen omdat de motor telkens uitviel, terwijl hij het eerst goed deed (vette sleepkring in de magneet, terwijl ik bleef sleutelen en zoeken in de carburateur, ik geef het eerlijk toe). Volgend jaar een gezamenlijke toerit? Meer motoren? Rijden vanuit Nederland, wie durft? Rob Kwist deed dat wel. Met z'n tweeën op een zijklepper. Als iedereen 's avonds op de camping kwam, gezellig bij kletsen. Hans v.d. Gref 2 liter water op 8 liter benzine in de tank. Ach ja, als je goedkoop wil rijden, verzin je van alles. Cilinder- en zuigerdemontage op een grasveldje met een bahco en een kromme spijker, want Robert Kwist moet nog 550 km terug. . . En toch flikt-ie het! Ach ja, je kunt blijven vertellen dat het heerlijke dagen zijn. Als je een beetje schippert tussen verblijf op het circuit en bijvoorbeeld een bezoek aan Parijs of een boswandeling, vindt de echtgenote het ook nog drie of vier dagen vakantie. Als u nu al weet dat de data 20 /21 mei zijn, dan” (uit verslag peu 30)

Een ander verhaal

Een werknemer van de Terrot-fabriek (inmiddels 84 jaar, en een práátjes) heeft aan mijn HSSE-carburateur gesleuteld (onder het genot van aangelengde Pastis en gebakken mosselen uit een doosje) en vertelde het volgende (ik zal proberen het schematisch weer te geven):

Benzineniveau in de vlotterbak/aanzuigbuis.

1. Goed:

- a. de motor stationair laten draaien; daarna naar één kant (bijv. links) laten overhellen: motor gaat even iets sneller lopen en sterft dan af.
- b. Weer starten, even laten lopen, andere kant (naar rechts) laten overhellen; motor slaat na een paar seconden af.
Afhankelijk van een links of rechts geplaatste vlotterkamer. In dit voorbeeld is de vlotterkamer links van de carburateur geplaatst. Bij a wordt het mengsel iets armer en krijgt daarna te weinig; bij b verzuipt hij.

2. Te rijk:

- a. naar een kant: gaat langer harder lopen en blijft langer lopen of slaat niet af.
- b. slaat direct af.
Bij a krijgt de motor een beter (armer) mengsel; bij b verzuipt hij direct.

3. Te arm:

- a. sterft direct af
- b. gaat beter stationair of iets harder lopen.

Hallo, bent u er nog? Toch, als je er over nadenkt, klinkt het verhaal logisch. <>

Greut'n uut Putt'n

LE JOINT
UNIVERSELLEMENT
CONNU

ET
APPRECIÉ

DES
TECHNICIENS
DE
L'AUTOMOBILE
ET DE
L'AVIATION

ENDUIT SPÉCIAL POUR JOINTS
DE MOTEURS ET DE CARTERS

*Adopté
par tous les garages,
constructeurs et
ateliers de réparations*



EN VENTE
CHEZ TOUS LES COMMISSIONNAIRES/
GROS : 19, R. Lucie - PARC S'-MAUR

Technische ontwikkelingen

De techniek schrijdt voort, dat zal u niet ontgaan zijn. Een deel van het Bestuur is in het bezit van moderne computers met daarop een E-mailprogramma en een aansluiting voor Internet.

De mogelijkheden voor het verenigingswerk zijn geweldig. We sturen elkaar concept-teksten toe, enige tijd later komen ze gecorrigeerd weer terug. En dat gaat met een gemak dat hier niet zo snel te beschrijven valt. Maar toch een voorbeeld. Deze nieuwsbrief zou ik in 20 seconden kunnen versturen naar alle 150 leden van de vereniging. En dat tegen de kosten van 1 à 2 telefoontikken. Niet dat dit de bedoeling is hoor, maar het geeft wel weer hoe snel en efficiënt er gewerkt kan worden.

Club
Franse
Motoren



Het Documentatiecentrum van de CFM (CFM-DC) maakt sinds kort gebruik van deze mogelijkheid. Als er belangrijke nieuwe wijzigingen zijn opgenomen in de lijst, dan wordt de lijst direct doorgestuurd naar alle CFM-leden met een E-mailadres. En dat kost de vereniging niets. En de leden verder ook niet. Deze lijst is trouwens ongeveer 40 A4-velletjes dik.

Indien u in het bezit bent van een E-mail-adres via uw werk, privé of bijvoorbeeld via uw burens of kinderen, dan is het raadzaam om het E-mailadres door te geven aan de CFM. Dan kunnen wij belangrijke informatie snel en goedkoop aan u doorsturen. U kunt daarvoor schrijven of bellen maar nog mooier is als u een E-mail naar onderstaand adres stuurt. Dan hebben wij het adres automatisch in ons bezit. We beloven u zorgvuldig om te gaan met uw gegevens en spaarzaam gebruik te maken van uw E-mailadres. <>

E-mailadres voor de CFM: pagar@capitolonline.nl

Paul Jonkman

← *Advertentie uit Moto Revue 1932 voor vloeibare pakking van l'Hermétic*

Sleuteldag Bussum 26 februari 2000

Sleuteldag, AutoMoto, Internet, Netwerken. Na ruim 25 jaar geen motor te hebben 'gezien', kruipt het bloed toch waar

Geen Ducati Mach III 250 desmo 1966 meer. Wel een Automoto A9 (1929) gekocht bij Frans Bakker. Je bent francofiel of niet.

Door:

*Ad Heersche
Peter Hendrikx
John Blauwendraat
Jancoen Dragt
Hans van der Gref*

Mijn eerste 'veteraan' sleutelmotor heeft mogelijk tientallen jaren niet gelopen. Wel een koplamp maar geen bedrading, wel een kop maar niet geen lekke koppakking, wel een dynamo maar geen aandrijving. Dit is allemaal oplosbaar met geduld, creativiteit en de hulp van CFM'ers.

Na een eerste maal een **Sleuteldag** te hebben bezocht, weet je dat er collega's zijn met dezelfde soort vragen. Uitwisselen van informatie, snuffelen, namen en adressen, vergeelde documenten, onder hoogspanning luisteren naar 'elektrische' deskundige Jaap Wildeboer, praten, kijken. Gewoon plezierig en ontspannen. Uit de lijst met merken en typen het antwoord krijgen op de vraag welke CFM'er ook een Automoto rijdt.

Internet:

Dat is in 2000 ook niet alles, maar wel un peut de tou(s) les moyens de recherche. Wat is de herkomst van de vermelde namen M. Vouillet, geschilderd op het spatbord van mijn AutoMoto, en van M. Labrosse -A-ST. Germain Loire, op de console op de benzinetank? Wie zijn, beter, waren deze personen? De plaatselijke doctor of de burgemeester of de motorbouwer zelf? Stamboomonderzoek via Internet om te achterhalen wie deze personen 'achter' de motor zijn of waren. We hebben het toch over l' héritage culturel de la France! Dat is ook un peut du goût! (een kwestie van smaak)

En als Internet vol files zit, dan hebben we nog de zijklepper om via rustige landweggetjes naar de 'roots' in Frankrijk te zoeken waar deze motor ooit heeft geleefd.

Netwerken:

Enkele dagen nadien een emailtje ontvangen van John Blauwendraat voor nadere informatie over www -adressen voor Peugeot. Via Paul Jonkman met CFM lid van Trechsel over zijn en mijn Automoto gesproken. Hij kent ook nog iemand met een A9. We gaan elkaar informatie toesturen. Kortom deze 'Sleuteldag' was wat mij betreft een succes. En ik hoop ook voor de collega's die ik ontmoet heb. Met dank aan de organisatoren!

Ad Heersche

Een leuke jaarlijks terugkerend evenement voor leden, dat door het uitbreiden van de onderdelen markt (vooral door het meenemen van "eigen werk") een kleinschalig en

knus karakter krijgt. Wel zal het elk jaar een probleem worden om sprekers te vinden die een goed verhaal kunnen vertellen.

Dit jaar was moi vooral ondersteboven en verbaasd door een 3 schoens remtrommel. Dit model werd getoond met éééén oplopende schoen en twee volgers. Vast erg interessant maar geen succes daar er weinig navolg bekend is.

Onze Peugeot-clubonderdelen werden nieuwsgierig besnuffeld en de verkoop van de algemene zaken liep voorspoedig.

Vooraf de vlag met mast, zoals het kaartje vermeldde, mag apart genoemd worden. "Lapje nederlandsch driekleur verkeerd om aan spaak zou toepassender zijn". De aanwezigheid van diverse motoren was zeker geen onbelangrijke factor om de gesprekken op gang te brengen en te houden.

We moeten wel opletten op de staat van ontbinding of lekkage. (ivm schoonmaken) Tot slot wil ik over de benaming sleuteldag nog kwijt, zonder negatief te lijken, dat de enige sleutel die ik die dag in mijn handen heb gehad mijn huissleutel was.

Jancoen Dragt

De sleuteldag in Bussum was voor mij het eerste "echte" contact met de mannen achter en bij de CFM. Ik heb een geweldig interessante dag gehad, met een vriend van mij, die ik als introducee had mee genomen. De verhalen van de sprekers hadden zeker ietsleerzaams en ik heb zowaar ook nog een trofee mee naar huis genomen in de vorm van een oude dokterstas. Toe vallig had ik een week eerder nog zo lopen dubben in een rommelwinkeltje of ik de oude dokterstas, welke daar lag, zou kopen. Maar ik had het niet gedaan en had achteraf wel spijt. Je kent dat wel: "waarom zit ik toch zo op mijn centen als ik dat tasje toch leuk vind". Maar wie het laatst lacht, lacht het best want op de dag in Bussum had ik het voor de helft. Ik heb op deze dag iemand gesproken en beloofd een kopie te maken van een verhaal over een spanningsregelaar van een BMW 1cilinder. Helaas ben ik zijn naam en adres kwijt geraakt. Het was iemand uit Limburg. (reeds geregeld; redactie)

Ik weet zeker dat ik volgend jaar weer ga .

John Blauwendraat

Als nieuw lid was de Sleuteldag 1999 mijn eerste echte ontmoeting met de leden van de CFM. Het fijne van zo'n hele dag is dat je de tijd hebt om even de kat uit de boom te kijken, om daarna links en rechts je eerste contacten te leggen met "lotgenoten". Toen ik laat in de middag in mijn auto weer naar het zuiden afzakte was ik verbaasd hoeveel nieuwe kennis en contacten je op zo'n dag kunt verzamelen. De waarde hiervan voor mijn restauratieproject bleek pas in de tijd erna.

Je kunt dus begrijpen dat de Sleuteldag 2000 hoog op mijn verlanglijstje en daarom met dikke letters op mijn kalender stond.

Dus vroeg uit de veren en richting Bussum. Toen ik rond 9 uur het wijkcentrum binnenstapte was de harde kern van de club al aanwezig en lagen onderdelen en het documentatiecentrum al keurig klaar. Na het regelen van het inschrijfgeld en de lunch ben ik mij eerst gaan vergapen aan de door de club aangekochte Peugeot onderdelen. Deze mochten door de leden voor zeer scherpe prijzen worden meegenomen. Helaas

voor mij heb ik geen Peugeot maar een Terrot dus mijn geluk gezocht bij de onderdelen die werden aangeboden door de andere leden. Bingo! Nieuwe armpjes voor aan mijn voorvork, een kettingwiel voor de magneetaandrijving en een fitting voor in de koplamp gekocht. Deze dag kon niet meer stuk. Ondertussen was het de hoogste tijd om een plaatsje te zoeken in de zaal want Dhr. Wildeboer was gestrikt om ons te onderrichten over de elektriek aan onze motor. Ik wist van vorig jaar dat deze man boeiend kan vertellen over een onderwerp dat voor mij nog veel geheimen bevat. De rest van de morgen is voor mijn gevoel omgevlogen en was het tijd voor de lunchpauze. Het ideale moment om onder het genot van koffie en een broodje de uitgestalde motoren te bewonderen en hierover te filosoferen met andere clubleden. Na de middag behoorde ik tot de groep die van Paul Jonkman uitleg kregen over de mogelijkheden die het documentatiecentrum van de club ons biedt. Ook kregen we een beetje inzicht in hoeveel werk het is om het DC voor de leden toegankelijker te maken en de mogelijkheden die de computer ons hierbij geeft. (Ik heb inmiddels thuis op mijn eigen computer met bewondering gekeken naar het resultaat van de arbeid die binnen de vereniging op dit gebied is verricht. "CHAPEAU".) Na een korte koffiepauze wisselde ik naar de groep die door Dhr. van Schaik werd geïnformeerd over de diverse soorten remmen die voor motorfietsen bestaan. Tevens kwam de restauratie van remmen en wiellagers uitvoerig aan bod. Hoeveel informatie kan een mens op een dag verwerken? Bij mij was in ieder geval aan het einde van de middag het maximum bereikt. Na het nuttigen van een heerlijk stukje kaas en een glaasje rode wijn was het hoogste tijd om afscheid te nemen en moe maar voldaan huiswaarts te keren.

Bedankt en tot volgend jaar.

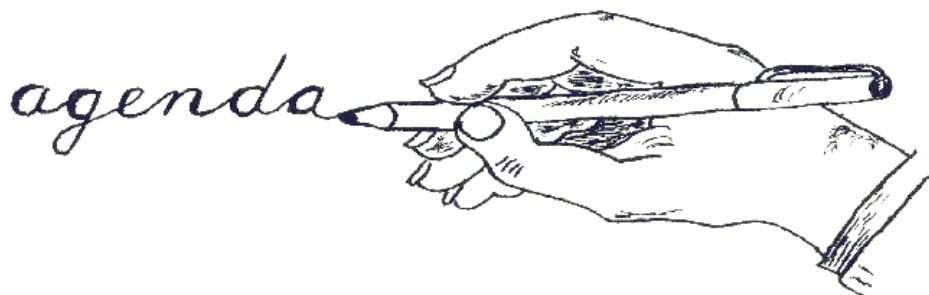
Peter Hendriks

De sleuteldag op zaterdag 26 februari mocht zich weer verheugen in een grote opkomst: zo'n 35 CFM-ers waren naar Bussum gekomen. Al vroeg werd de handel naar binnen gebracht waaronder een aantal complete motorfietsen (een mooie Alcyon kopklepper bijvoorbeeld, en een Peugeot in veel 'jus') en niet te vergeten een deel van de CFM-Peugeot-onderdelen.

's Ochtends gaf de heer Wildeboer 'acte de présence' met een verhandeling over dynamo's en ontstekingen, waarbij veel persoonlijke vragen werden beantwoord. In de middag gaf Fried van Schaik meer duidelijkheid over remmen en naven, met onder meer remvoeringen, geweven of geperst, geplakt of geklonken. Paul Jonkman tenslotte gaf inzicht in het steeds uitbreidende documentatiecentrum: mooie info én een handig opzoeksysteem. Met een wijntje en een kaasje werd de dag op passende wijze afgeloten. Een aantal mensen heeft suggesties gegeven voor onderwerpen voor een volgende Sleuteldag, of aangegeven dat ze een lezing kunnen verzorgen over een bepaald onderwerp. Hier kunnen we mee aan de slag voor volgend jaar. In overleg met de sprekers willen we dan ook graag een meer praktisch onderdeel in het programma opnemen. Als u nog ideeën heeft, geef deze dan vooral aan ons door!

Hans van der Gref

<>



22 april 2000	Oldtimer Centrum Select Joure Museum en beurs	
29 april 2000	Auto-, Moto-, Documentatie- en Modellenbeurs Heerenveen	
6 - 7 mei 2000	Bourse Motos Musée Moto -Vélo du Pont du Gard (F)	
20 - 21 mei 2000	Montlhéry (F) Beurs, race, expositie CFM kampeerweekend (+ appartement) bij Parijs	
10 - 12 juni 2000	Beurs Bockhorn (D) (Bij Wilhelmshaven)	
17 juni 2000	Peugeot onderdelenbeurs CFM Wilp Achterhoek, Zonnenbergstraat 33 CFM-leden 10.00 - 12.00 uur. Andere belangstellenden na 12.00 uur.	
18 - 20 augustus 2000	Vehikel 2 Utrecht	
26 augustus 2000	Zevende jaarrit CFM (plaats volgt nog)	
16 september 2000	Motormarkt Assen	
16 september 2000	Nationaal Veteraan Treffen Woerden. De CFM is erbij.	
15 oktober 2000	Bourse Motos Musée Moto -Vélo Pont du Gard (F)	

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

Alg.bestuurslid*: Jancoen 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
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.

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 zo. 18 juni 2000 of bel!

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

E-mail-adres: PAGAR@CAPITOLONLINE.NL

Fax: (020) 874.19.54