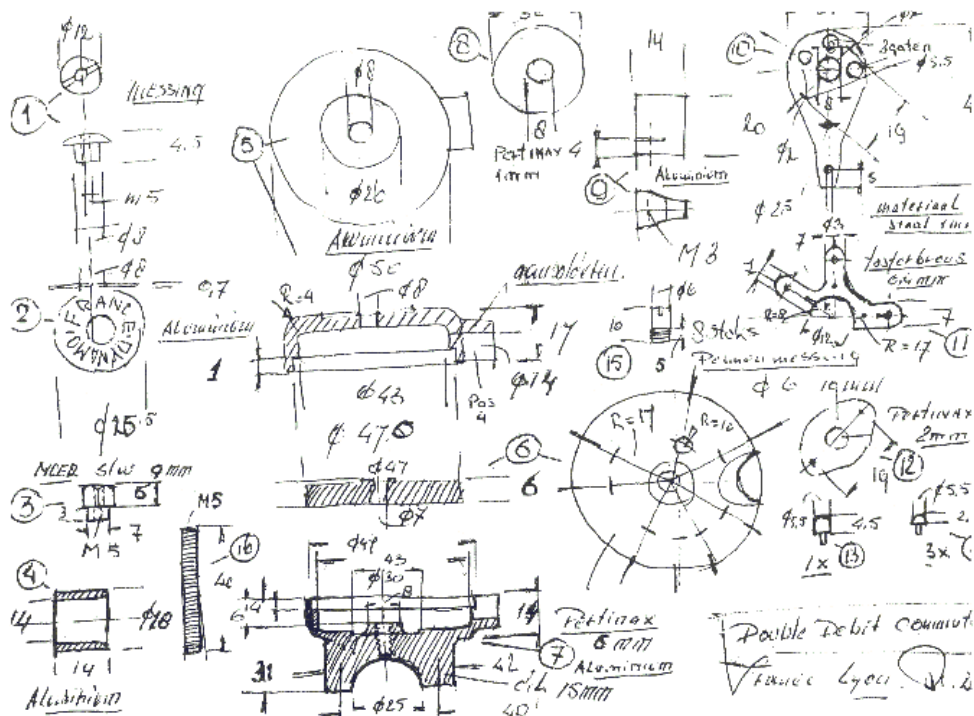


Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 34 Oktober 2000 oplage: 170

Club voor Franse motoren



Hoe bouw je een stuurschakelaar van het merk Magneto France

Stuurschakelaar Magneto France bouwtekeningen - Verslag van de jaarrit in Emmen
Alle stukken voor de jaarvergadering - Verslag NVT Woerden
Wat Kwist niet meer wist? - Museabezoek - Rit in de Auvergne

Inhoud

Van de voorzitter en de (eind) redacteur	3
Beste vrienden van de CFM; verslag van een rit in Frankrijk	5
Van de MAP, die liep heel knap; van de Kwist, die het niet meer wist; Ton, die liep als een speer, en Jonkman, die doet dat denk ik nooit meer.	6
Verslag jaarrit CFM Emmen	9
Musea in Chabrillan en Entreveau	12
Stukken voor de jaarvergadering	15,16
Bouwtekeningen stuurschakelaar Magneto France	17
Nieuwe titels CFM-Documentatie-Centrum (CFM-DC)	24

Los bijgevoegd:

- Definitieve ledenlijst met lidnummers, gesorteerd op achternaam.
- Kortingsbon voor de beurs in Barneveld 11 november 2000
- Verslag van de jaarvergadering 1999 en agenda jaarvergadering 2000

Bij de voorpagina:

*Robert Kwist nam een oude stuurschakelaar, een oude bruine envelop en ging aan het meten en tekenen. Daarna schroomde hij niet om het ding ook na te bouwen en de tekeningen aan de leden te geven.
Het beeldverslag is te vinden vanaf blz. 17.*

Afbeeldingen en advertenties op meerdere blz., behalve blz. 24, uit diverse nummers van de twee-wekelijkse krant "La Vie de la Moto" jaargang 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. 17 dec. 2000 of bel!

Van de voorzitter

We lopen al weer tegen het einde van het begin van deze eeuw aan. Het sleutelseizoen begint weer, er worden plannen gemaakt voor volgend jaar. De **Jaarrit** zit er weer op: toch wel goed weer (behalve 1 stortbui), een schitterende omgeving; leuke dingen gedaan onderweg. Het klokkenmuseum was interessant; het museum over de slag bij Heiligerlee viel mij persoonlijk een beetje tegen. De route was prachtig. Weidse vergezichten; prachtige boerderijen (en niet duur!) maar ook bossen en lintbebouwing. Ook de barbecue was prima geregeld. Het was veel en lekker. Een fijne dag, ondanks de heenreis, die mij 's morgens een forse schade aan de auto opleverde. Maar ach, laat ik u niet met mijn ellende opzadelen. Hartelijk dank aan de families Westerhof en Trechsel. Zij hadden verdiend dat er meer leden de reis naar het noorden hadden ondernomen om aan de Clubdag deel te nemen.

De **Jaarrit in 2001**: Wim Jarigsmas en Fried van Schaik hebben (stiekem gevraagd) aangeboden om de volgende rit te organiseren in de omgeving van Monnickendam, waarschijnlijk een rit waarbij we een stuk van de Zaanstreek en de bekende havenstadjes uit Noord-Holland krijgen te zien. U kunt nu alvast sparen; de datum zullen we op de jaarvergadering al vastleggen. Niets houdt u dan nog tegen! Verder hebben een paar mannen afgesproken (ikzelf ook) om in mei/juni 2002 (kijk eens wat een planning) naar Zuid-Frankrijk te rijden, daar de auto te parkeren en een **rondje Corsica** te maken met de oude zut, een reisje van pakweg 10 dagen totaal. Hoe klinkt dat? Door een samenloop van omstandigheden was de deelname van de CFM aan de **Veteranendag** in Woerden niet zo groot; ik was er zelf ook niet bij. Wel heb ik gehoord, dat het 'als vanouds' weer gezellig was.

Zo meteen alweer de **Jaarvergadering**: kort maar wel nodig. Een mooie video van Simon Wensveen over een rit in Frankrijk zal worden vertoond. Ik zou er volgend jaar zo heen rijden om mee te doen, maar ja, omstreeks die tijd is ook weer die rit in België. We zien wel.

Buiten de normale bestuurs- en verenigingszaken zal op de Jaarvergadering ook het verwerven van een **grotere onderdelenvoorraad** aan de orde komen. Op onze bestuursvergadering van 17 oktober, dus voor de jaarvergadering, gaan wij hierop verder zodat we op de jaarvergadering met een voorstel kunnen komen. Graag wachten we de inbreng van de leden af. Ook jullie komen vaak met heel goede ideeën.

Dit alles betekent weer een uitbreiding van de dienstverlening van de club; echter: we slaan als vereniging wegens in, waar we eerst even over moeten praten.

We houden u op de hoogte.

Op de jaarvergadering heb ik ook de **nieuwe catalogus** van de in Frankrijk te bestellen **onderdelen** bij mij. U kunt die inzien en ter plekke opgeven wat u wil. Goed. Ik zie u natuurlijk allemaal in Barneveld.

Greut'n uut Putt'n



... eindredacteur

In het onderwijs zijn de vakanties prima geregeld. Volgens sommigen schijnt werk slechts een hinderlijke onderbreking te zijn van de vrije tijd, maar dit terzijde. Lees over mijn type werk in dit verband ook de slotzin.

Ik heb in de vakantie veel kunnen doen aan de hobby. En het is nog aardig gelukt ook. Na alle drukte van de laatste zes jaren, de mensen die me al wat langer kennen weten waar ik door eigen schuld en onschuld allemaal in verzeild ben geraakt, heb ik in deze vakantie dagelijks tijd ingeruimd om iets aan een motor te doen. De Gnôme & Rhône CM1 350 cc kopklepper stond iedere dag te lonken op de werktafel en iedere dag werd eraan gewerkt. Tot op heden heb ik maar één dag overgeslagen. Nu verlaat ik dit schema even omdat Peu de Tout 34 eruit moet. Ik wil u nergens de schuld van geven hoor.

Het bestuur heeft sinds 2000 een jaarplanning. Het verschijnen van de Peu's staat op dat rooster vermeld. Dat bevalt tot op heden goed. Iedereen weet, ook u als lezer, waar u aan toe bent. In mijn computer groeien de diverse Peu's al lang van tevoren. Eerst is het een raamwerk maar gaandeweg komt er wat vulling. Zo kan het zomaar gebeuren dat Peu 37 al een artikel in zich heeft en de oproep voor een beurs al in concept is uitgewerkt. Toch leidt al dit plannen niet tot de beroemde "één druk op de knop". Tegen de deadline is er nog erg veel werk te doen. Ik reken per gedrukte bladzijde aan opmaaktijd 1 uur. Dus 28 bladzijden is 28 uur onbezoldigde liefdadigheid. Ik heb ooit eens in 310 uur een afgedankte Moto Guzzi in "nieuwstaat" gekregen. Dat is inclusief reistijd om onderdelen te verzamelen, zelf spuiten, zelf biezen enz. enz. Veel vervangingsonderdelen kon ik nog nieuw kopen. Vrienden hebben flink geholpen. Ik heb er maar 53 km plezier van gehad. . . .

Het zou aardig zijn als u zelf ook eens bijhield hoeveel tijd er in de diverse klussen gaat zitten. Vaak heb je er geen idee van. Valt het aantal uren mee? Dat hangt ervan af hoeveel werk te uitbestedt, hoe je het organiseert en hoeveel het mag kosten. Veel haast betekent meestal ook meer uren maken. Iemand die geduld heeft komt uiteindelijk nog wel eens aan een vervangingsonderdeel. Bovendien heb je een "bestellijst die langzamerhand wordt afgewerkt", iedere keer vind je wel wat.

Toen ik aan het prutsen was schoot me trouwens te binnen dat ik de volgende truc eens op moest schrijven. Tijdens de restauratie moeten de meeste bowdenkabels opnieuw worden gemaakt. Daar zijn nogal wat verschillende nippels voor nodig. Begin altijd met nieuwe binnen- en buitenkabels. Zo duur is dat niet en het werkt veel sneller. Zorg ook voor een collectie nippels als je die niet zelf kunt draaien. Als je geen passende kleine nippel hebt voor bijvoorbeeld de gasschuif, dan werkt ook het volgende: neem een stukje goed elektriciteitsdraad met een dunne streng draadjes (dus geen installatiedraad), verwijder de isolatie en wikkel enkele dunne koperdraadjes om de binnenkabel op de plek waar de nippel moet komen. Door meer windingen te nemen wordt de "nippel" dikker. Neem de (elektrische) soldeerbout en laat er een beetje soldeer tussen vloeien. Klaar is de nippel. Werkt prima en is sterk genoeg. Deze truc werkt natuurlijk ook onderweg als je nippel verliest. Hoogte en dikte en vorm zijn naar

hartelust te variëren. Deze truc adviseer ik niet voor de remkabel(s) en dergelijke. En grote nippels zijn beter bij de fietsenmaker te krijgen. Tenslotte nog een methode van een collega leraar als de klas nogal druk is: "Stoort het jullie als ik doorpraat?" Wat zal een zootje 15-jarigen zeggen? Of zullen ze sprakeloos zijn? Ik "zeg" in ieder geval niets meer. Veel goeie hobby-uren toegewenst en tot op de jaarvergadering. Heeft u uw E-mailadres al doorgegeven aan de CFM? Le bavard



Beste vrienden van de CFM

In een plaatselijk blaadje las ik dat er op 24 en 25 juni een tweedaagse toertocht met oude motoren was georganiseerd. Niet ver van onze camping in de plaats Obly zou gepauzeerd worden voor de lunch. Ik kon uiteraard zo'n mooie kans om veel oude Franse motoren te zien, niet voorbij laten gaan.

*Met vriendelijke groeten,
Simon Wensveen.*

Dit jaar ben ik samen met Corry met de open MG (ja een auto en geen Monet & Goyon) op vakantie in Frankrijk geweest. De streek waar we geweest zijn is het vulkanische gebied Auvergne ten zuiden van de stad Clermont Ferrand. Hier staat ook de Michelin bandenfabriek. In deze stad zijn in het verleden diverse motorfabrieken geweest.

200 motoren

Via een prachtige route door de Vogezen zijn we naar een camping in de Auvergne gereden. In een plaatselijk blaadje las ik dat er op 24 en 25 juni een tweedaagse toertocht met oude motoren was georganiseerd. Niet ver van onze camping

in de plaats Obly zou gepauzeerd worden voor de lunch. Ik kon uiteraard zo'n mooie kans om veel oude Franse motoren te zien, niet voorbij laten gaan. We reden met prachtig weer, via kleine weggetjes naar Obly waar om twaalf uur de motoren zouden aankomen. Ze arriveerden keurig op schema. Het waren er ongeveer 200 stuks en ze ronkten er lekker op los. Het was een pracht gezicht. Ik heb ongeveer 55 foto's van de meest prachtige motoren genomen. Ook heb ik met de mensen van de organisatie gesproken die mij meedeelden dat buitenlanders van harte welkom zijn.

De groep werd door een professionele filmploeg gefilmd en na betaling van FF 150,00 beloofden ze mij de videoband op te sturen. Dit hebben ze ook gedaan. Uit de film blijkt hoe gezellig het er in Frankrijk aan toe gaat en hoe mooi het landschap is. De band en de foto's met de route en adressen heb ik aan Ton Dorland gegeven zodat een en ander bij gelegenheid op een clubavond bekeken kan worden. Misschien worden er dan nog leden geprikkeld om een keer met deze tocht mee te doen. Het is zeker een aanrader.



**VAN DE MAP, DIE LIEP HEEL KNAP;
VAN DE KWIST, DIE HET NIET MEER WIST;
TON, DIE LIEP ALS EEN SPEER,
EN JONKMAN, DIE DOET DAT DENK IK NOOIT MEER.**

Reeds zie ik u denken, geachte lezers lezeressen, wat krijgen we nu, waar heeft de schrijver het over. Het mooie van dit soort verhaaltjes is namelijk dat de schrijver het in grote lijnen wel weet waar het uiteindelijk over zal gaan, maar via allerlei kronkels het wel even duidelijk zal maken. Nu las ik in de week voor Eerbeek, toch aandachtig de perikelen van onze voorzitter, in de zojuist verschenen *Peu*. Zo te lezen heeft die beste man een ruimere actieradius dan ik, die een beetje dom in de provincie rondknap, waarbij ik natuurlijk wel het geluk heb, dat mijn voorrem nog nimmer is vastgelopen, maar dat even terzijde.

Die zondagmorgen in augustus was ik reeds vroeg uit de veren. Een stralende Zon blikte mij tegemoet, en het vooruitzicht van een schitterende dag deed mij veel deugd, want ik had een nare medische ervaring opgedaan, de afgelopen dagen. Nu had ik al vaker in Eerbeek meegereden, en zij die het ook weten herinneren zich dat het allemaal begon op het grasveldje voor de Korenmolen. Alras werd binnen enkele jaren het naastgelegen weiland betrokken, wegens de massale toeloop. Voor de goede orde dient U even te weten dat ik al ruim vijftien jaar lid ben van MC.de Klassieker, en als zodanig binnen die club mijn sociale contacten heb, tot wederzijdse tevredenheid.

Dus eerlijk is eerlijk van de CFM ben ik lid geworden, om er zelf wijzer van te worden, had ik een Sparta, was ik hoogstwaarschijnlijk nooit lid geworden. Wijs geworden door de ervaringen van de vorige jaren, parkeerde ik de New Map, aangekomen in Eerbeek bekant pal voor de deur van de Korenmolen, met de zekerheid dat ik toch een van de eersten zou zijn die mocht vertrekken. Kijk ik ga natuurlijk niet mijn mooie machientje tussen de weidepollen drukken, tussen de nummers 200 en 250 om maar wat te noemen, dat is nogal een geduw om dat zompige weiland af te komen.

Nr. 7 was ik, en da was niet verkeerd, want zodoende had ik mooi het hele zootje ongeregeld achter mij. En waren de handjes van het publiek naast de weg, tenminste nog niet blauw van het klappen.

Natuurlijk had ik ze wel waargenomen, de heren Kw., Do. en Jo. Edoch het ontbrak mij even aan tijd om met hen te overleggen.

Het werd een schitterende tocht en nog voor de middagpauze bezochten we een show van stationaire motoren in Klarenbeek, daarna door naar Eerbeek voor de grote middagpauze. De New map liep werkelijk als een zonnetje, en loeide dat het een lieve lust was over 's-Herenwegen.

Na de pauze dacht ik geruisloos weg te kunnen, maar toen ik voornaam het terrein afreedt, hoorde ik zachtjes fluisteren, "We zullen hem eens even met zijn New Map", en uit mijn linkerooghoek ontwaarde ik drieën mannen op diverse Terrots.

Met een zeer brede grijns nam Ton het voortouw, en stuurde de Terrot werkelijk met doodsvrachting over de wegen. Na enige tijd passeerde mij een zekere P.J.

uit Wilp, op een foeljik mooie Terrot met dubbele pijpen. Rob was mij ook al eens gepasseerd, en kennelijk allemaal met de bedoeling om mij zwaar te ontmoedigen. Ik drukte daarom de bril nog eens even stevig op de neus, nam nog eens het zadel goed tussen de benen, en besloot er eens even op los te branden. Acht, negen, tien klassieke motoren zagen het rode geval met verbazing voorbij knallen. Paul en Rob waren al in geen velden of wegen meer te bekennen, en in de verte ontwaarde ik zowaar de heer T.D.

Die hooglijk verbaast achterom keek, bij het waarnemen van zoveel geweld, uit mijn open pijp.

Ja, dat zat hem mooi niet glad. Hem haalde ik natuurlijk niet in, want dat zou weer inhouden, dat ikzelf de bordjes moest volgen, en daar had ik dus geen zin in.

Al vrij laat in de middag arriveerden wij in Eerbeek, en binnen een half uurtje trapte ik het machien maar weer eens aan om huiswaarts te keren. Op het lange stuk tussen Brummen en Zutphen trok ik de Fransman nog eens flink los, en maakte toch zeker 80 km/h. Een dof gerommel trof mijn linkeroot, en zeer langzaam, ik benadruk zeer langzaam schoof mij een Terrot voorbij, met de bestuurder werkelijk in racepositie in het zadel. Zie daar Rob K. ook op weg naar huis.

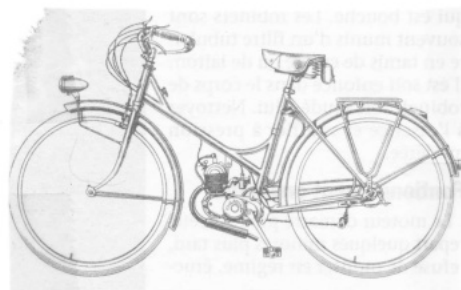
Bij het stoplicht stond ik naast hem. "Je moest toch wel even plat in het zadel Rob", sprak ik tegen hem. "ja, ja", sprak hij minzaam, anders had ik het niet gehaald,"zei hij vrolijk terug.

Ik bedoel maar beste lezers, het was gezellig, het was massaal, het was schitterend weer en de mannen op de Terrot's flikken mij dat denk ik nooit meer. <◇
Gegroet, Ben de Koning; Zutphen.

Naschrift van een ongewenst betrokkene:

Dat van die mooie Terrot neem ik in dank aan maar het feit dat ik die dag niet in de buurt van Eerbeek ben geweest doet toch vermoeden dat Ben enigszins geheel in de war is met een ander persoon. Naar de betrouwbaarheid van de rest van het verhaal kan slechts worden gegist. Daar doe ik niet aan mee.

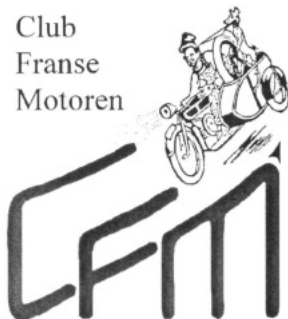
P. Jo. te Wilp.



Garin met Le Poulain motor. Ze heeft dezelfde bevestigingspunten als van l'Origan.

Jaarvergadering Barneveld 2000 oproep aan alle leden

Club
Franse
Motoren



Zaterdag 11 november 2000

**Zaal open: 13.00 uur;
Officieel deel CFM: 14.00 uur**

Daarvoor videopresentatie rit in de Auvergne (20 minuten)

Zoals gebruikelijk wordt in november de jaarvergadering gehouden van de CFM. Deze valt tegelijk met de motorruilbeurs. (stukken bijgevoegd, gaarne deze Peu meenmen indien u ze wilt raadplegen tijdens de vergadering)

Om het u zo aantrekkelijk mogelijk te maken, hebben we ook dit jaar weer een kortingsbon bij deze Peu gedaan, zodat u de beurs voor f 2,50 kunt bezoeken.

We hopen u te kunnen ontmoeten om effies lekker bij te praten. Het officiële deel duurt net zo kort als vorig jaar, dat is alvast beloofd.

Twintig minuten zullen worden gevuld met een **video van een rit** in de Auvergne, van de zomer bijgewoond door Simon Wensveen. (zie blz. 5)

(1)

Jaarrit Emmen

's Morgens vroeg was ik al met het gezin en enkele anderen richting Emmen getogen. Omdat we wel erg vroeg vertrokken, hadden we besloten om onderweg wat te ontbijten. Aangekomen bij de ijsbaan in Nieuw-Weerdinge stonden Kasper Trechsel, zijn vrouw, Henk Westerhof en dochter en enkele "personeelsleden" ons al op te wachten. Robert Kwist was de vrijdagavond ervoor al gearriveerd en werd onmiddellijk door de organisatoren van de weg geschept en werd overnachting aangeboden in een caravan. Hoezo gastvrijheid?

Ik stond nog geen vijf minuten buiten te babbelen of het trotse geluid van Robert zijn motor was al weer van verre te horen. Toen hij gepasseerd was konden we hem nog tot in Weerdinge horen. Neem van mij aan dat dat een beste afstand is. Hij moest even zijn metgezel afzetten in Emmen. Robert gebruikt zijn Terrot's als regulier vervoermiddel maar is ook een heel actief clublid. Die combinatie is uniek.

Henk+ en Kasper+ hadden de zaakjes goed voor elkaar. Toch altijd weer spannend om te zien hoeveel mensen er uiteindelijk op komen dagen. En spannend bleef het een hele tijd. Ton



Robert Kwist met goedgekeurde casque des sapeurs-pompiers

Dorland kwam in de problemen op de snelweg bij Zwolle en kwam erg laat in het Noorden aan. En hij had de route-beschrijvingen!

Ruim na tien uur vertrokken we dan toch op een geheel Franse wijze. Op schijnbaar volstrekt chaotische wijze was ineens iedereen aan het rijden. Toch weer een paar aparte motoren: Styl'son RJ2E 350 cc 1929, Terrot Motorette type B 500 cc 1919, Peugeot 1905 tweecilinder, opvallend veel Terrot's. In totaal viel de opkomst tegen. We reden met 15 motoren.

Koeien bleken direct bij de start al geen historisch besef te etaleren. In plaats van nieuwsgierig naderbij te komen blijven ze staan bij de slootkant en lopen ze uiteindelijk zo ver mogelijk het weiland in. Dat kostte de boer weer een hoop melk. Sorry. Het weer was zeer matig voorspeld maar uiteindelijk konden we het droog houden. We kwamen met zon in Heiligerlee aan. Die slag was in ieder geval gewonnen. Willem de Zwijger bediende zich in een video-presentatie van een mobiele telefoon om zijn maatjes op te trommelen om de Spanjaarden de Lage Landen uit te jagen. Dat werkte heel komisch en je liep met plezier naar de volgende monitor om te zien in welk historisch perspectief ze nu weer iets presenteerden. Uiteindelijk gaf Willem een terugblik op de 80-jarige oorlog en vond hij het jammer dat hij al zo snel was gesneuveld. Anders had ik de totale overwinning nog mee kunnen maken.

Daarna moesten we ons aan de overkant ook nog verdiepen in torenuurwerken en het klokkengieten. Erg interessant. Toen in me haastte was zo ongeveer iedereen al vertrokken. Toen tot overmaat van ramp bijna direct de routebeschrijving een keer de 1^e straat rechts aangaf terwijl we toch echt een straat verder moesten zijn, werd het voor Peter de duo en mij een leuke puzzelrit. Dat ging overigens prima. In Bourtange aangekomen bleken we het eerste te zijn. Kennelijk hebben we toch een stukje van de route afgesneden want we hadden niemand ingehaald. Al snel hoorde je iedereen aan komen roffelen en knetteren. Doordat Peter en ik kennissen net buiten het vestingstadje hebben wonen en Bourtange door ons al vaker was bezocht, hebben we van de gelegenheid gebruik gemaakt om een bezoekje af te leggen. Tevergeefs. Een briefje tussen de deur restte. Terug gekomen in Bourtange zat het verblijf er voor de meesten op. Peter besloot echter nog om twee heerlijke ijsen te kopen. Rustig likkend was de hele meute weer vertrokken en kon de achtervolging weer beginnen. We kwamen in een verschrikkelijke regenbui terecht. Een kwartier later konden we alweer opdrogen en weer genieten van een schraal zonnetje. Echt genieten dus. Alles zat erin vandaag. De motor tufte lekker door. De 500 JAP zijklepper is sterk genoeg en liep in ieder geval zó zuinig dat we de 125 km zonder benzine-problemen door kwamen. Aankomend bij de ijsbaan heb ik nog een rondje van plezier gereden. Maar nu toch wel moe.

Na een rijke barbecue (met zorg voor enkele vegetariërs) reisden we om zeven uur weer richting huis. De kinderen lagen om halfnegen in bed. Remi had zijn helm meegenomen maar het ritje op de oude plof hebben we de volgende dag maar gemaakt. Wat hij eng vond? "Helemaal niets hoor papa."

Gelachen? Ja hoor. Misschien nog wel de mooiste verspreking bij de koffie 's morgens. "Ben je alleen Henk?" Een kwiek antwoord volgt: "Nee, ik ben met de aanhanger."

In het officiële gedeelte aan het einde, maar drie minuten hoor, ("ik praat niet tegen ruggen") moest Ben Bruntink, geen lid wel de prijs van de mooiste motor in ontvangst nemen. Ik kan me herinneren dat we zo al meer leden hebben geronseld. De jury scheen ook dit jaar weer van de prins geen kwaad te weten. Gefeliciteerd Ben. De transfers had Ben door een reclame-bureau laten maken. Hij vertelde me de prijs. Ze waren mooi gemaakt en soms moet je wat. Gelukkig kon hij andere bezitters van dat type motorfiets er ook blij mee maken. Dat maakte de kosten wat draaglijker. Kinderen en partners hebben een prachtige dag gehad in de fantastische dierentuin in Emmen. ◇

Paul, Gerdy, Remi en Amie Jonkman, Peter Mosseveld en de Terrot JAP 500 sv.

(2)

Jaarrit Emmen

De omgeving lokte mij zeer om te rijden, mooie kleine wegen en leuke dorpjes. (misschien dat daarom er zoveel westerlingen in die hoek van Nederland gaan fietsen) De ontvangst was prima op een lekker ruime en rustige locatie. Lekkere cake overigens. De start was erg Frans; er wordt gestart, laat ik er maar achteraan rijden.

Over de rit zelf valt genoeg te zeggen, beter is het zelf meemaken. Na een dag motorfietsen alla 1932 ben ik net zo moe als met een moderne motor even naar Parijs. Misschien dat hier ook het besef meespeelt dat het toch allemaal minstens 70 jaar oud is. Het viel op dat de leeftijdsverschillen tussen de motoren groot was, maar dit heeft zeker de pret niet gedrukt.

Met de dames en de kinderen in de dierentuin van Emmen, kon er volop gestuurd, geremd, geschakeld en geregeld worden.

In Heiligerlee was de catering prima verzorgd. Als ik nog eens in de buurt ben zal ik zeker terug gaan naar het klokkengiet- en torenuurwerk museum. Wij danken ook Willem de Zwijger voor zijn duidelijke verslag van de Slag bij Heiligerlee.

Na Boertange werd onze waterdichtheid een weinig op de proef gesteld maar er waren zelfs hierdoor geen uitvallers. Hoogstens afvallers tijdens de barbeQ, alsof wij nog niet genoeg gestonken hadden die dag.

Met dank aan de organisatie van deze dag, wij hebben genoten. ◇

Jan-Coen Dragt, Gnôme & Rhône CM1, Petra en Maaïke.

Museum in Chabrillan

Door Chris Geelen

Tijdens mijn vakantie heb ik een mooi motormuseum bezocht in de Drôme vallei. Zoals elk jaar koop ik tijdens mijn vakantie "La Vie de la Moto" en "Motos d'Hier". In het eerste blad stond een artikel over een prive museum, wat sinds een maand of 9 geopend is. Tijdens het door worstelen van dit artikel (frans is niet mijn sterkste taal) ontdekte ik dat het in de buurt van de camping was, op een avond een telefoon cel opgezocht. Om een van de twee eigenaren te bellen, ik kreeg gelijk Camille aan de telefoon, uitgelegd dat ik uit Nederland kwam en dat ik een beetje frans spreek, daarna hem uitgelegd dat ik graag zijn museum wou bezoeken. Na veel heen en weer gepraat over dagen, kwamen we uit op vendredie om dix heurs. Om

9 uur van de camping vertrokken om vooral maar niet te laat te komen. Na Crest de borden Chabrillan volgend, het dorpje ligt als het ware tegen een helling geplakt, erg mooi. In het dorpje een postbode gevraagd waar Quartier-Saint-Laurent was, de postbode stuurde ons een klein eindje terug, het laatste woord wat de postbode zei begreep ik niet, maar dit bleek later een keien weggetje te zijn. Door een grote treurwilg kon je niet zien dat er vijftig meter van de verharde weg een boerderij stond. Na enkele aanwijzingen van de buurt bewoners, reden we als het ware dwars door de takken van de treurwilg heen om bij het museum

te komen, er was niets of niemand te zien bij deze prachtige boerderij, totdat er uit het bijgebouw een klein Bourgondisch mannetje kwam met vieze handen, dit kon niet missen. In het schuurtje stonden een stuk of vier motoren en een boel onderdelen, van hieruit gingen we naar het achterste gedeelte van de boerderij waar hij een heel mooi museum heeft. Naast een verscheidenheid van motoren, van Terrot tot BSA roundtank tot verchopperde Triumph, er stonden een 50-tal motoren, en naast de motoren erg veel accessoires. Van een kast vol met verschillende bougies tot een aantal olie blikken, een mooie werkbank vol gereedschap. Kortom een museum wat zeer de moeite waard is om te bezoeken (als je er in de buurt bent), er wordt geen entree prijs gehanteerd, bij het verlaten van het museum mag je een financiële bijdrage in de spaarpot bij de ingang doen. Tijdens mijn bezoek aan het museum vertelde ik Camille dat er bij een antiek handelaar in Die een Monet Goyon 125cc 2-takt van begin jaren 20 stond. De volgende dag kwam ik zijn vrouw tegen, met de nieuwe aanwinst voor het museum achter op de kar.

Musée de la Moto

Wie van antieke motoren houdt en in de Zuid-Franse Alpen op vakantie is, mag een bezoek aan het Musée de la Moto in het plaatsje Entrevau, langs de N202 van Digne-les-Bains naar Nice, niet missen. In twee kleine zalen staan ongeveer zestig motoren en diverse accessoires uit de periode 1926-1956. De toegang is gratis.

J. Overbeek, Kudelstaart

Nog een ander museum dat wordt aanbevolen. Dat wordt wel ver rijden, want het is vanuit Utrecht een dikke 1000 km.

Uit: Motor 19 van 27 september 2000

Ik dacht, dit is misschien iets voor in het clubblad. Zo ja, zou ik dan een extra exemplaar van het clubblad willen krijgen zodat ik dit kan opsturen naar Camille. Hij zou dit clubblad in de vitrinekast in het museum neerleggen. Succes met het clubblad, ga zo door.

Het 10^e Nationale Veteranen Treffen Woerden

De weerprofeten zaten er de 16^e september niet een klein beetje naast, maar totaal. Regen, storm en andere narigheid werden ons de avond voorafgaande aan het NVT voorgehouden. Hierdoor afgeschrikt blijkbaar, verzamelden zich vier clubleden in IJsselstein alwaar Jan van Doorn de koffie bruin en de WC's schoon had. Autoschade bedrijf v.d. Griend is en blijft een prima startpunt voor een bezoek aan Woerden.

De gehele colonne bestaande uit een L-Terrot (lopend op tweetakt race olie!), een 175 cc kk Terrot en een Monet Goyon met de beroemde onovertroffen suspension Gregoire, die allen braaf achter ondergetekende op een Beiers product aanreden. Na een alternatieve route gevolgd te hebben, volgend jaar is ons reeds een nieuwe nog fraaiere route toegezegd, kwamen wij om ca 11.00 uur bij het exercitie-terrein aan. De ingang tot het terrein was verlegd naar de andere zijde van het veld zodat de toevoeroute deels door auto's verstopt zat. Hiermee weer eens bewezen dat motoren geen files veroorzaken.

Ook de marktkramen voor iedere club waren weer aanwezig en na het tafelkleed gespreid te hebben en de vlag opgehangen, kon ook weer de traditionele Franse kaas uitgesteld worden. (na twee keer heet het een traditie)

De rest van de dag hebben wij gevuld met praten, informatie over onze club uitwisselen en rondlopen. In het totaal heb ik zeker 15 mensen van de CFM gedurende de dag ontmoet.

Er waren veel clubs die hun marktkraam perfect ingericht hadden, andere stalletjes bleven leeg en fungeerden als garderobe. Misschien slecht weer voorspeld? Het aanbod van erg veel bromfietsonderdelen viel mij nogal tegen maar de sfeer maakte erg veel goed.

Te vermelden is nog dat ons mede clublid, dhr Maarten Verkleij, met zijn Terrot HS 350cc uit 1927 geëerd werd met een vaantje "prijswinnaar 2000".

Deze entre-tube was geheel gerestaureerd vanuit erbarmelijke staat. Een leuk detail was de aanwezigheid van origineel gereedschap dat nog in het gereedschapskistje zat toen hij de motor ongerestaureerd in handen kreeg. Gijs van der Graaf kon het niet laten om de uit dikke plaat gefabriceerde speciaal gereedschappen na te meten en deze gegevens op papier te vereeuwigen. U zult er nog wel eens meer over lezen in een volgende Peu. De terugweg was minstens zo fraai als de heenweg, alleen de route was ik nu nog sneller kwijt. Terug in IJsselstein hebben wij, na het opladen van de motoren, nog een weinig nagepraat en zijn hierna tevreden over deze dag weer huiswaarts gekeerd.

Jan, bedankt voor je goede zorgen bij vertrek en aankomst.



Jan-Coen.

Blauwe kentekenplaat

Betreft de verplichte nieuwe kentekenplaat

Van: RDW mei 2000

Door: Jan_Coen Dragt

De blauwe kentekenplaat is bestemd voor historische voertuigen met een "datum eerste toelating" in Nederland vóór 1 januari 1978. Als het kenteken bestaat uit een combinatie van vier cijfers en twee letters, hoeven de platen niet te worden omgewisseld.

Voor meer informatie over het gebruik van de blauwe kentekenplaat kunt u bellen met de R.D.W.



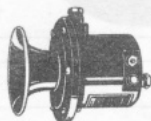
*In de jaren 30 bekommerde het merk uit
Dijon zich over de kleintjes en de groten.*

AVERTISSEURS KLAXON POUR MOTOS



KIFONET

Émail noir, 6 volts, avec collier de fixation sur le cadre. 48.
Fil et bouton avec collier-moto. 14.



KLAXET-MOTO

Émail noir, 6 volts, avec collier de fixation sur le cadre. 130.
Fil et bouton avec collier-moto. 14.

IMPORTANT

Ne pas omettre d'indiquer, à la commande,
le diamètre du cadre sur lequel doit se fixer l'appareil.

KLAXON

Société Anonyme au Capital de 2.000.000 de frs

BUREAUX & ATELIERS

39, Avenue Marceau, Courbevoie (Seine)

Adr. Télégr. : TONNOS-COURBEVOIE

Téléph. : GALVANI 20-25

POSE & RÉPARATIONS : 15, Rue Guillemin, Courbevoie

MAGASIN DE VENTE : 21, Rue Barre, Paris (8^e)

Tél. : CARNOT 39-20

B. C. Paris 188.343

Claxons

Wie kan de redactie helpen met het volgende probleem:
Een toeter heet in Frankrijk een "avertisseur". In Nederland gebruiken we vaak het woord claxon. Dat lijkt verdacht veel op de merknaam Klaxon. Het is een Frans merk uit Courbevoie (Seine) zoals de advertentie ook vermeldt.

Hebben wij in Nederland de merknaam claxon overgenomen in ons dagelijks spraakgebruik? Andere merknamen zijn ook begrepen geworden, denk aan Maggi, Bahco, Norit . . . (de spellingcontrole van deze computer herkent tijdens het typen de woorden!)

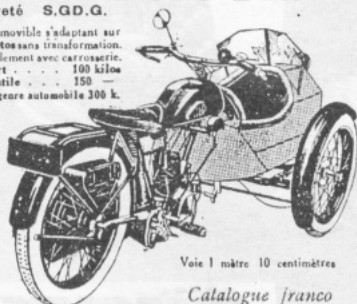
Als u wilt reageren op deze kwestie, neem dan even contact op met de redactie. Bij voorbaat dank.

Roulez en Trimoto Bert

LE TRI-MOTO-BERT

Breveté S.G.D.G.

Châssis amovible s'adaptant sur toutes Motos sans transformation.
Se fait également avec carrosserie.
Transport 100 kilos
Charge utile 150 —
Direction genre automobile 300 k.



Voie 1 mètre 10 centimètres

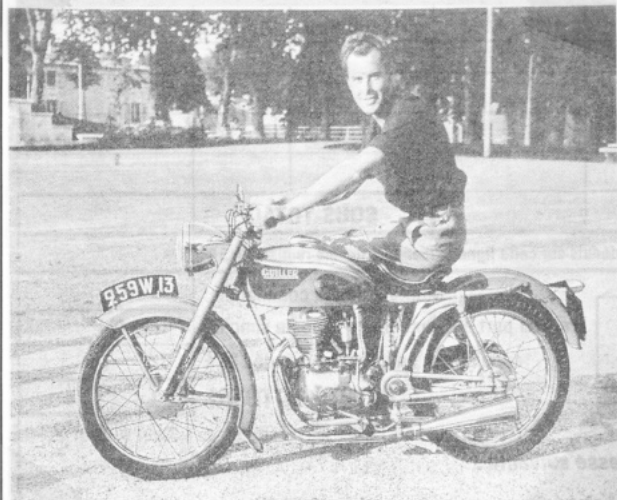
Catalogue franco

F. BERT, Constructeur 53, r. Jacquemart
ROMANS-sur-ISÈRE (Drôme)

Voici l'une des publicités qui passaient dans la presse moto d'avant-guerre. Celle-ci donne les caractéristiques du modèle de 1929.

Guiller 175 cc Sport

CYCLOMOTEURS • VÉLOMOTEURS • MOTOS



LA 175^{cmc} SPORT

SUSPENSION INTÉGRALE PAR
FOURCHE AV. TÉLESCOPIQUE
ET ARRIÈRE PAR BRAS OSCILLANT
MOTEUR AMC. TYPE
COMPÉTITION

GUILLER

GUILLER frères - Fontenay-le-Comte (Vendée)

Een bijzondere reclame van de Guiller 175 cc Sport met AMC 175 cc kopklepmotor, achtervering met schommelarmen aan weerszijden van het achterspatbord en telescoopvoorvork. Dit prachtige exemplaar uit de Vendée bracht verleiding in 1951.

GARAGE POUR MOTOS

ENTRETIEN — REVISION — MISE AU POINT

MOTOS NEUVES ET D'OCCASION - PRIX MODÉRÉS

L. CHARTIER. 8, rue Tarbé, PARIS (17^e), Gare des Batignolles

Stuurschakelaar Magneto France

Robert Kwist is niet alleen een doorzetter als het gaat om het rijden op zijn Terrots, hij is ook niet te beroerd om moeilijke klussen aan te pakken en daar anderen nog van mee te laten genieten ook.

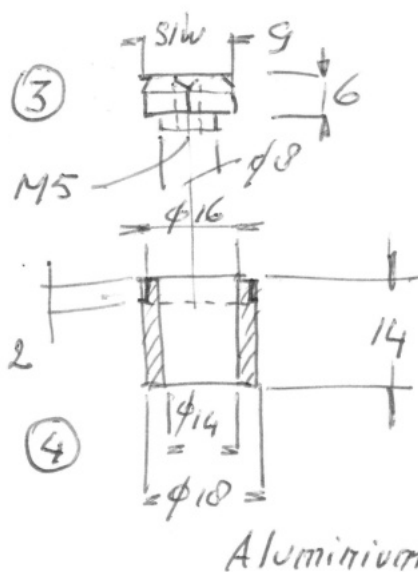
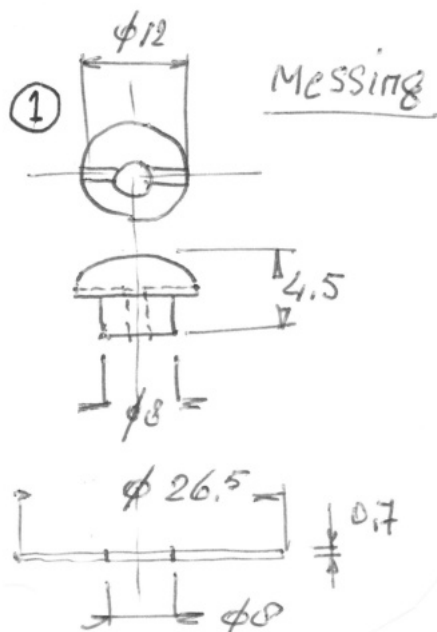
Robert heeft een oude aluminium schakelaar als voorbeeld uit elkaar gehaald, telde tot zijn schrik meer dan 30 onderdelen en is aan de gang gegaan met meetapparatuur, potlood en tekenpapier (een oude bruine envelop) en daarna met de apparatuur in zijn werkplaats. Het resultaat mag er zijn.

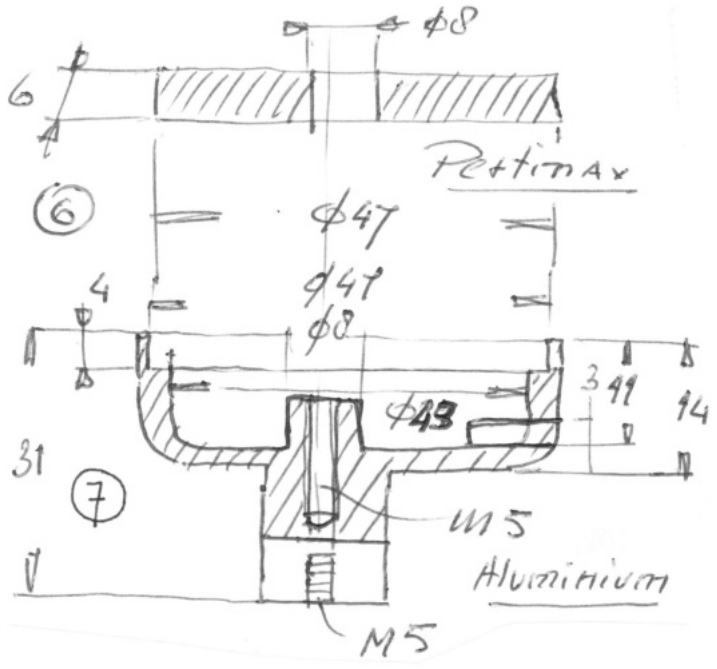
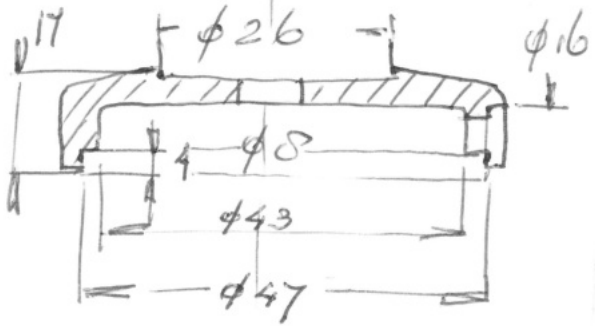
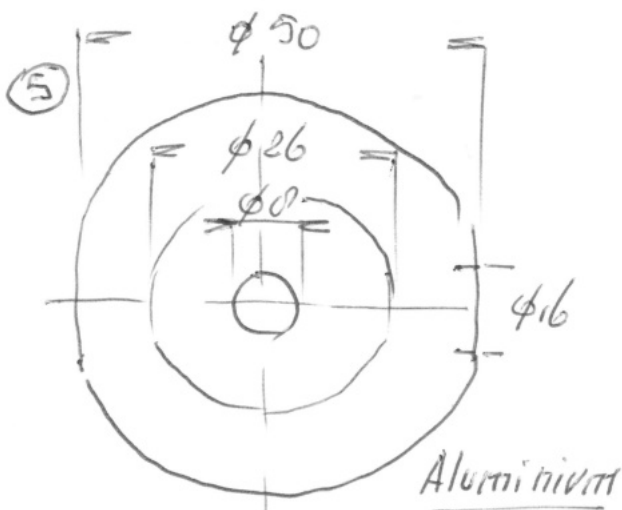
De mensen die hem een keer ontmoeten op zijn Terrot moeten met speciale aandacht kijken naar zijn stuurschakelaar en dan zal hij je vast de laatste geheimpjes verklappen . . .

Het feit dat zo'n schakelaar nu wordt nagemaakt betekent natuurlijk ook dat ze bijna niet meer zijn te vinden.

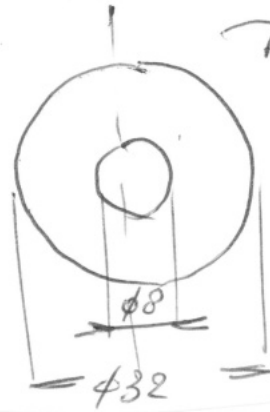


Aluminium ②



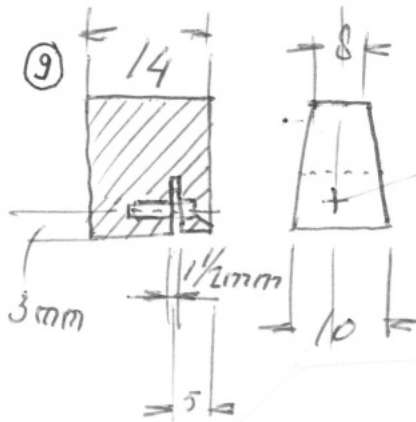


8



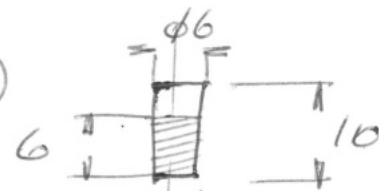
Perthax
1mm dik

9

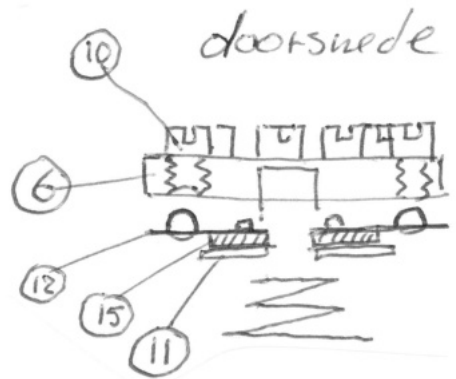


M3
Aluminium

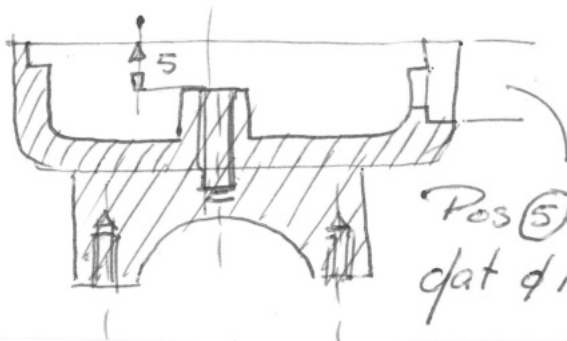
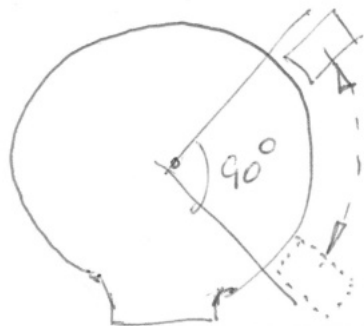
10



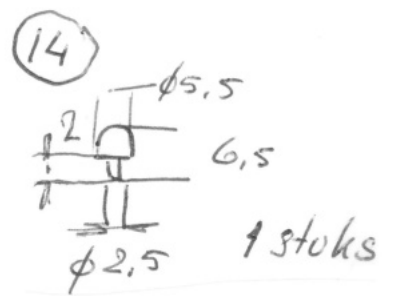
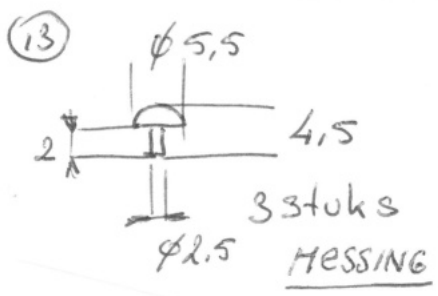
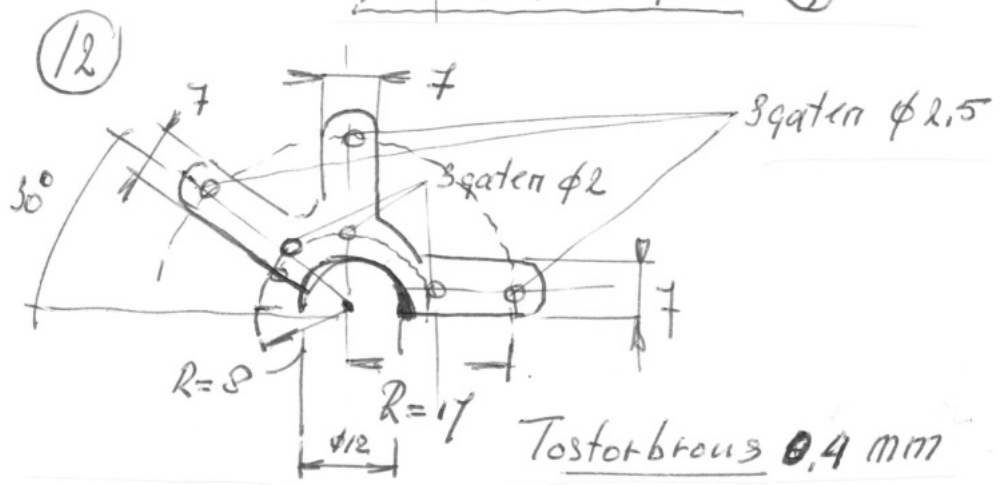
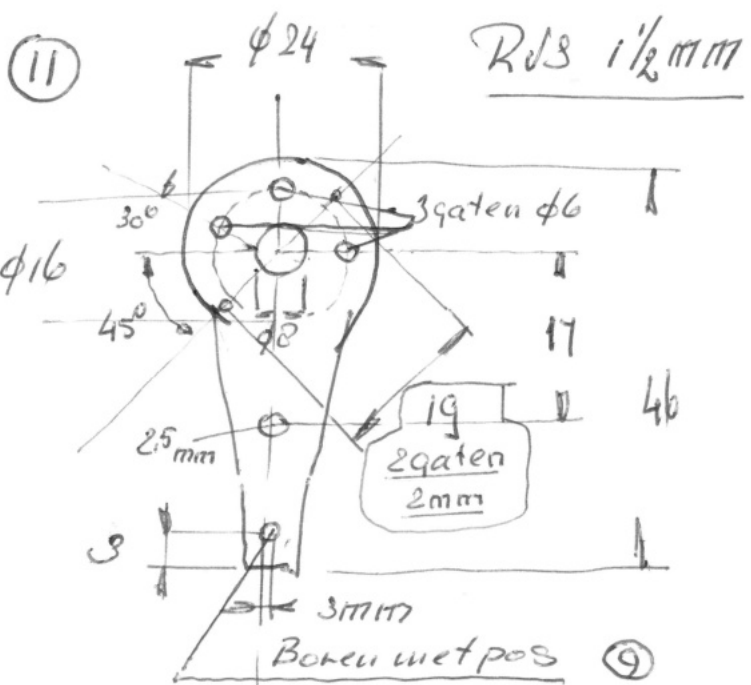
M6
messing
8stuks

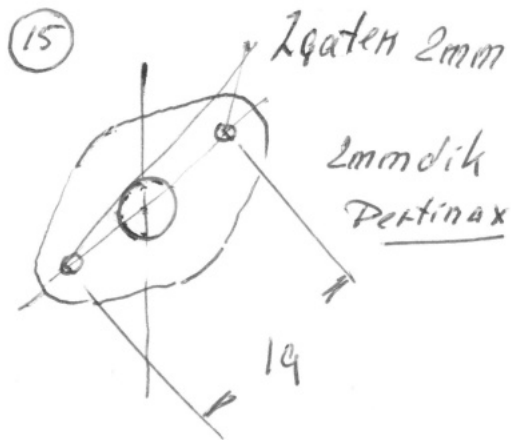


gleuf pos 7
90° wegzagen

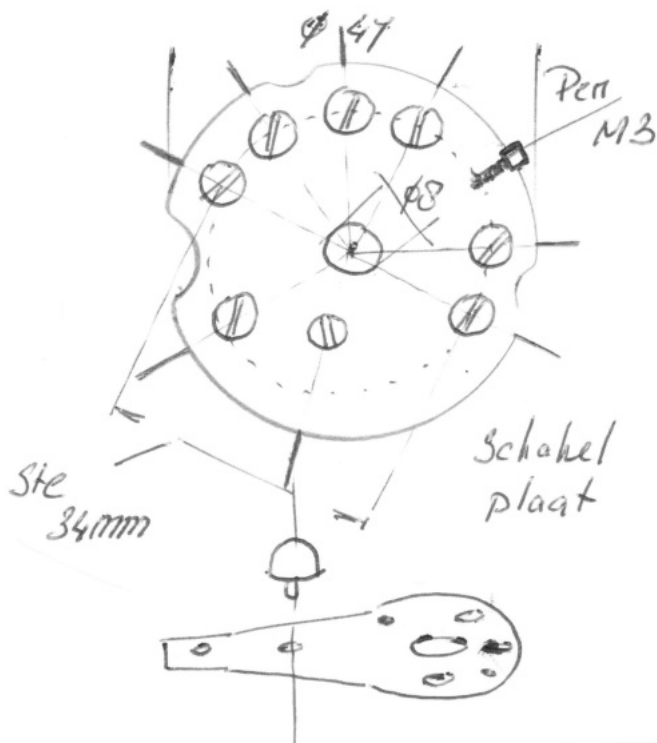


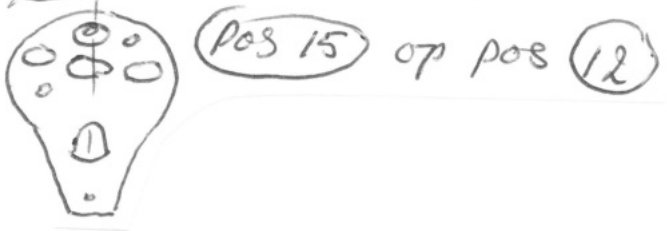
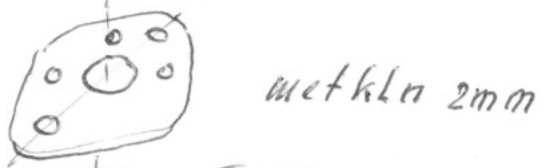
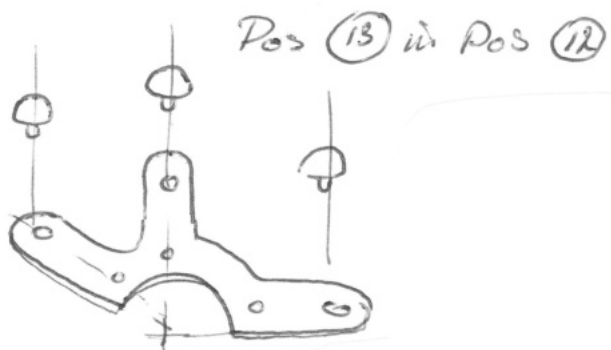
Pos 5 op pos 7
dat \varnothing 16 voor pos 4





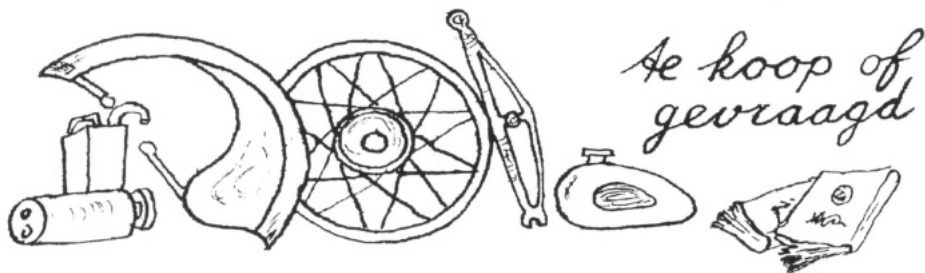
Pos (14) klinken in pos (11)



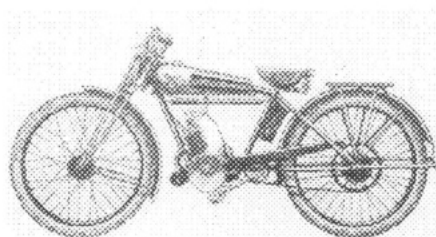


Behandel plaat
 moet corresponderen
 met contacten
 pos (12)





(Het lijkt dit keer wel de Paul Jonkman verkoophoek. U mag dit werk met liefde van me overnemen. Gegarandeerd onderbetaald!maar niet ondergewaardeerd?)



Te koop:

Een object (Terrot) zoals hiernaast is afgebeeld. De motor is ongerestaureerd en uitgevoerd met verlichting. (dynamo en schattige lampjes, niet op de afbeelding overigens, dit was/is een accessoire)
Doe een aannemelijk bod.

Inlichtingen en bemiddeling:
Paul Jonkman(055) 323.26.67

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.

Bestellen bij Paul Jonkman

Te koop:

Boek "motocycltiste" nr.76/77. Een dubbeldikke Special over de 350 cc zijkleppers van Terrot. Een uniek boekwerk voor bezitters van dit populairste Franse model motorfiets. Zeer veel informatie. Dit boek kan als goede vervanger dienen voor het uitverkochte boek van Fenautrigues voor de Terrots 350 cc. Er zijn er nog een paar.

Op = op. Prijs f 45,=excl. F 5,= verzendkosten.

Bestellen bij Paul Jonkman.

Te verkrijgen:

Nieuwste lijst van het documentatiecentrum op 3½ " diskette in WORD 97. Dan kunt u zelf snel op zoek naar gegevens die in het DC aanwezig zijn. Daarvoor gebruikt u de zoekfunctie van WORD. Het proberen waard!

Paul Jonkman

Te koop:

00-vet voor de versnellingsbak (zo dik als schenkstroop f 12,50/l) en ongedoopte **SAE30** en **SAE50 olie** (f 30,=/5l). Op diverse bijeenkomsten te overhandigen, zoals bijvoorbeeld eendaags bij de jaarvergadering in Barneveld. Wel enkele weken van tevoren bestellen en duidelijk plaats en tijd afspreken.

Paul Jonkman

Laatste toevoegingen in het CFM-DC :

Het Documentatiecentrum heeft er de laatste drie maanden weer veel mooi materiaal bij gekregen. Ook het bezoek aan het DC is goed te noemen. Steeds meer mensen weten de weg naar hun eigen clubmateriaal te vinden. Door het verspreiden van de DC-lijst via de computer blijven de leden zeer actueel op de hoogte. Indien u dat ook wilt: zoek een kennis of een buurman die u kan helpen bij het ontvangen van het materiaal. Dat zal geen probleem zijn want geld kost het (bijna) niet. Dubbeltjeswerk! De lijst bestaat op dit moment uit meer dan 70 bladzijden. Hieronder een opsomming van het nieuwste materiaal.

Motos d'Hier No. 28

- H28.1 Gnôme & Rhône X et XA 750 cc vanaf 1935; présentation-essai; beschrijving met foto's en tekeningen (11 – 13)
- H28.2 Peugeot Paris-Nice présentation-essai; beschrijving met foto's en tekeningen (30 - 32)
- H28.3 Motobécane MB4 1928 nummer 66089; informatie over de verschillen tussen een 175 en 250cc + kleine foto (2)
- H28.4 Motobécane R46C 1949 "superculasse"; foto (10; midden)
- H28.5 Wanderer V 8/kleppen; dubbele bovenliggende nokkassen begin jaren 20
- H28.6 Terrot HD 1937 met uitrusting ivm de naderende WO2; zeer kleine foto (10; midden)
- H28.7 Magnat Debon 125 kopklepper Nougier; bezit van Jacky Boeuf; tevens foto's van motor 125 DACT 125 cc (17; onder)

Motos d'Hier No. 29

- H29.1 Peugeot 125 et 175 cc à bloc moteur 4 vitesses d'après guerre; bijvoorbeeld typen 56, 156, 176TC4 1952, 176AS, 125TL4 enz. (27 – 32)
- H29.2 Favor PS 1930 350 cc zijklepper foto rechterkant met opvallend hoge tank (2)
- H29.3 Motobécane à St. Quentin; verslag en foto van een AV33 vermeld als "Kapstein" en Hollande (10)
- H29.4 Motobécane; Les prototypes ~ dans le domaine du rêve (11)
- H29.5 Peugeot P115 1934 foto linkerkant (14 boven)

Moto Legende No. 1

Moto Legende No. 104

Advertenties met een kleurenfoto van:

- a. Peugeot TCA 1952 (60; rechtsboven)
- b. BFG (60; linksmidden)
- c. BFG (62; midden)
- d. Monet & Goyon ALS3 (61; linksmidden)
- e. Motoconfort 125 LT (61; midden)
- f. Gauthier F2 250 cc 1977 (63; midden)
- g. Elie Huin AMC viertakt 125 cc (64; linksboven)
- h. Rocvale P6R 125 cc ? racemotor (64 bovenaan)
- i. Godier Genoud 1135R 1983 (65; linksonder)

In de diverse mappen:

Onderdelenlijsten van diverse leveranciers in Frankrijk M1.22

Informatie over merken: (deels in kleur gekopieerd)
Dresch folder over cardan-motorfietsen

Dresch folder uit "Het motorrijwiel en de Lichte Auto"

Bowden wire Ld. 1913; herdruk van een prachtige catalogus; aanrader!

Peugeot M24.1, M24.2; M24.18

Automoto M24.3; M24.12

Monet & Goyon M16.21 t/m 16.23; M24.13; M24.17

Motosacoche M21.8

Koehler Escoffier M21.6; M24.9

Thomann M24.4

Labor M24.5

Dresch M24.6; M24.10

Favor M24.7; M24.8

New-Map M24.11

Motoconfort M24.12

La Française Diamant M24.14

Magnat Debon M24.15; M24.16

Carburatoren M25.1

Prester M25.4

<>

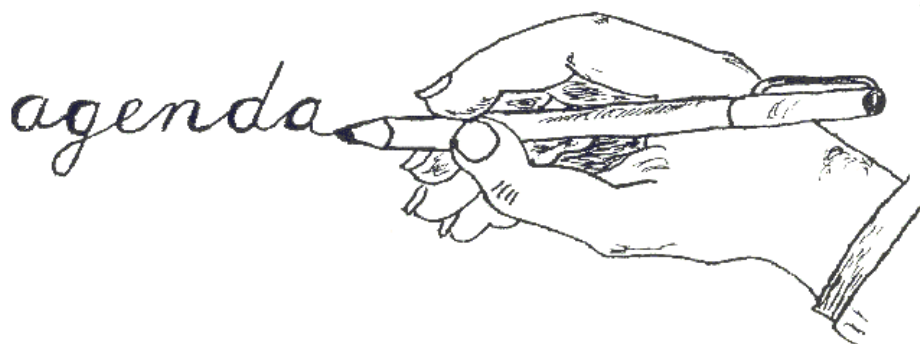
SANDUM
SIDE CARS FOR 1932

CRUISER SIDECAR **BODY ONLY**
FROM **£11-10-0** from **£6**

No extras.



SANDUM SIDECARS (Contractors to
H.M. Government),
165, Pentonville Road, King's Cross, LONDON, N.1.
Telephones: North 4623, Clerkenwell 4094 and North 0721.



11 November 2000



Onderdelenbeurs Barneveld
Tevens jaarvergadering CFM in
aangrenzende Sporthal.
Lees aanwijzingen bij de ingang.

19 November 2000

9e Oldtimer en klassieker ruilbeurs
Hamme st-Anna (B)

13 December 2000

Moto Salon (F)
Parc Floral de Paris (Ch. De Vincennes)
"Salon, expo, vente, clubs, Pièce"

13 - 14 jan. 2000



Int.Oldtimerbeurs Autotron Rosmalen
CFM Aanwezig met clubstand

Jan. of febr. 2001



Sleuteldag CFM te Bussum
Datum volgt

16-18 Febr.2001

Vehikel 2001/1 Jaarbeurs 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*:

Hans van der Grefte, Planetenbaan 42, 3951 EK Maarn. (0343) 44.12.34

Penningmeester:

Henk Kaajan, Schelpkreek 9, 8032 JE Zwolle. (038) 454.43.40

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

Ledenadministratie.:

Peter Mosseveld, de Visserstr. 20, 7331 TA Apeldoorn (055) 543.03.06

Nieuwe leden betalen vooruit per jaar (f 25, =) of vanaf 1 aug. 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 CFM-DC en de nieuwsbrieven kostendekkend in stand te houden. Per jaar wordt de hoogte van de contributie vastgesteld op de jaarvergadering.

CFM-Documentaite-centrum: (CFM-DC)

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. 17 december 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