

Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 35 Januari 2001 oplage: 180

Club voor Franse motoren



est un produit

CASTROL



C'est tout dire

Sleutelen 10 maart 2001 - Gnôme & Rhône in het Nederlands
Uitvoerig antwoord op onschuldige vraag over claxons - Wie helpt wie?
Restauratieverhaal Ruud Brek - Ted verlaat de club

Inhoud

Van de voorzitter	3
Gered van de schroothoop	5
Nederlandse vertaling Gnôme & Rhône materiaal	7
Wie helpt wie	8
Aanvulling en verbetering ledenlijst CFM	9
Un peu du toeter	10
Opzegging lidmaatschap Ted Swaalf	14
Museumbezoek Chabrillan	15
Sleuteldag 10 maart 2001	16
Oproep standleden Rosmalen Oproep tot betalen contributie	17
Te koop/gevraagd	18
Laatste toevoegingen CFM-DC	19
Agenda	23

Los bijgevoegd:

Gekleurd herinneringsformulier met verzoek tot betalen contributie 2001.

Bij de voorpagina:

Advertentie uit 1932; Moto Revue.

Redactieadres en overige inlichtingen:

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

Tel. (055) 323.26.67 Fax. (020) 874.19.54

E-mail: clubfransemotoren@planet.nl

Sluitingsdatum kopij: Uiterlijk ma. 12 maart 2001 of bel!

Van de voorzitter

Nog een paar dagen en het eerste jaar van de 21^e eeuw zit er weer op. Maakten we ons pas geleden nog druk om de viering 2000 (zwaar overtrokken), nu zijn we al weer een jaar verder.

Mijn eigen overpeinzingen?

Het is heel snel gegaan. Mijn eigen VUT nadert. Mensen zijn ons persoonlijk ontvallen; anderen kampen met ernstige ziekten; ik zie mensen lijden aan een “burn-out” op een relatief jonge leeftijd. Paul zegt hier nog iets over in deze

peu. Iedereen is druk-druk-druk. Waar gaan we heen? Steeds meer druk op de ketel? Steeds meer presteren in een kortere tijd, in een wegwerpmaatschappij, waarbij ik de indruk krijg dat het wegwerpen niet alleen geldt voor gebruiksartikelen, maar ook voor mensen. Kijk maar eens om u heen wie er allemaal letterlijk en figuurlijk op de tenen lopen.

Juist in de huidige tijd is het o zo belangrijk geworden om, behalve je familie, vrienden om je heen te hebben; mensen die met je huilen en lachen volgens Toon Hermans. Mensen die je op tijd onder de arm grijpen, maar ook

mensen die wij moeten helpen en dragen. Koningin Beatrix heeft het juist in haar Kerstboodschap verwoord. Misschien lijk ik wel een beetje emotioneel; ben ik ook.

Juist in deze tijd is het o zo belangrijk een hobby te hebben waarin je jezelf kunt 'onthaasten' en je tot rust komt in het dagelijks rennen. Wanneer je in het schuurtje op je dooie gemak een carterdeksel zit te polijsten of weer die carburateur uit elkaar haalt.

Juist in deze tijd is het o zo belangrijk om met vrienden en bekenden samen te komen bij een gezamenlijke happening om te rijden op ons trotse product, te kletsen over restaureren, sleutelen, onderdelen verzamelen. Of je dan een klein zijkleppertje hebt of een zware hardloper, doet totaal niet ter zake.

Onze hobby krijgt naar mijn mening in ons leven een steeds belangrijkere functie; onze vereniging probeert die functie inhoud te geven.

In dit verband vind ik het sneu te horen dat er zodanige problemen zijn met het circuit Montlhéry, dat de belangrijkste oldtimerdagen in Frankrijk in de lucht hangen. Een of andere instantie vindt dat het circuit te onveilig is om een “homologation” te verstrekken.

Wij houden u op de hoogte.

Zoals dat gaat met providers: ze houden er mee op of fuseren. In ieder geval, het E-mail-adres is veranderd. Het oude adres gaat eruit dus hoe sneller u uw elektronische adresboek aanpast, hoe beter het is. Het nieuwe adres luidt:
clubfransemotoren@planet.nl
Het oude adres blijft ook nog enige tijd werken!

Ik wil iedereen bedanken voor zijn of haar inzet voor de vereniging en wil u allen, met uw dierbaren, een vooral gezond, gelukkig en rustig 2001 toewensen. Wees lief voor elkaar. Vraag u, met mij, af wat werkelijk belangrijk is. Tot ziens in Rosmalen.

Greut'n uut Putt'n



Gezien op Vehikel najaar 2000: f 25.000,= (Tot aan de witte pilaar) Koopje!

† November 2000

Via de secretarie van de CFM ontving de redactie in november het trieste bericht van het overlijden na een fatale ziekte van **Gerda Evers**, vrouw van Floor Evers. We hopen dat de CFM wat troost en verstrooiing kan bieden in de toekomst. Velen zullen met je meevoelen als ze horen wat jij, je gezin en bekenden is overkomen. We hopen dat je de kans krijgt om dit verdriet te verwerken. En als we als club weer iets voor je kunnen betekenen, dan staan we klaar.
Paul Jonkman

Gered van de schroothoop”

Het was vorig jaar november, toen er bij ons verder in de straat een man kwam te overlijden en daarna ging de familie zijn grote verzameling oud ijzer opruimen. Tonnen ouwe troep zag ik in een grote container verdwijnen. Toen ik daar zo de tuin inliep zag ik tot mijn grote verbazing tegen de schutting de schamele verroeste resten, zonder wielen van een stukje nostalgie (zie afbeelding) wat bij nader speurwerk van Franse afkomst moest zijn. Onvoorstelbaar, een ontbrekende zuiger, kickstarter, dynamo, inlaatspruitstuk etc. Ik had ook al snel in de gaten dat het om een “lateral” ging en dat sprak mijn “4 temps” gevoel aan en terstond besloot ik dat ik het wilde hebben. Even later vond ik de wielen en in de voormalige moestuin vond ik een oude verroeste broodtrommel met zowaar de carburateur en nog een aantal onderdelen van de distributie voor het zo “broodnodige” levenselixer van deze machine.

Door: Ruud Berck
Tel nr. 0416-352537


Graag wil ik mij aan u voorstellen, mijn naam is Ruud Berck en ben woonachtig te Drongelen aan de Bergse Maas. Ik ben 49 jaar oud, van beroep metselaar en doorstoken van het ongeneeslijke motorvirus.

Mijn vrouw en ik rijden voor ons gevoel al vanaf de beeldenstorm en zijn daarbij altijd nog rasechte kampeerders. Wel was enige luxe voor mijn vrouw een vereiste en daarom zijn we al heel snel zijspan gaan rijden om zo een grotere tent en dergelijke mee te kunnen nemen. De eerste was een Ural en zijspanrijden beviel wel maar al heel snel gingen we uitkijken naar een BMW en het werd een R90/6 met een Hollandia zijspan en kort daarna een nieuwe R100/7 met Watsonian zijspan. Hier beleefden we 16 jaar veel plezier aan. Nu rijden we alweer 9 jaar een EML ST-1100 combinatie, ongetwijfeld door velen onder jullie een Tupperwaere motor genoemd maar een bere goede machine. Mijn vrouw rijdt een Honda CB 400F van 1977 en verder heb ik in de begin van de tachtiger jaren een Matchless/BSA opgebouwd tot een MABSA classic racer met een G 85 CS motor. We zijn 27 jaar lid van de Ned. Ver. Zijspanrijders.

Mijn grote passie gaat uit naar klassiekers en bij toeval trof ik bij mij in de straat een Terrot aan in een toestand terrible. Voordat ik met mijn Franse story begin, wil ik eerst alle bestuursleden en met name de redactie bedanken voor de verzorging van het lidmaatschap en de schitterende handleiding “Terrot Guide de Graissage”.

Het was vorig jaar november, toen er bij ons verder in de straat een man kwam te overlijden en daarna ging de familie zijn

grote verzameling oud ijzer opruimen. Tonnen ouwe troep zag ik in een grote container verdwijnen. Toen ik daar zo de tuin inliep zag ik tot mijn grote verbazing tegen de schutting de schamele verroeste resten, zonder wielen van een stukje nostalgie (zie afbeelding) wat bij nader speurwerk van Franse afkomst moest zijn. Onvoorstelbaar, een ontbrekende zuiger, kickstarter, dynamo, inlaatspruitstuk etc. Ik had ook al snel in de gaten dat het om een “lateral” ging en dat sprak mijn “quatre-temps” gevoel aan en terstond besloot ik dat ik het wilde hebben. Even later vond ik de wielen en in de voormalige moestuin vond ik een oude verroeste broodtrommel met zowaar de carburateur en nog een aantal onderdelen van de distributie voor het zo “broodnodige” levenselixer van deze machine. Na enig overleg heen en weer over de prijs kon ik alles meenemen voor f 350,- en dat vond ik een redelijke prijs want het was echt een schroothoopje.

 *Een nieuw leven, een klein wonder, het klinkt zo gewoon, maar is voor ons zo heel bijzonder.*

Mariela Heijne en Kees Colijn melden de CFM de geboorte van hun dochter: Marlieke Isolde Colijn.

We wisten niet dat Kees behalve restaureren ook een dochter zou begeren.

*Het motto wordt:
Al wat Kees nu doet,
een beetje hobby moet!*

Gefeliciteerd!

Mijn vrouw deelde mijn enthousiasme en een week later heb ik de handel opgehaald en had ik thuis de boeken klaargelegd om precies het type te kunnen identificeren. Het inspectiedeksel van de versnellingsbak en het frameplaatje verraadden dat het om een Terrot type PU ging maar nog niet de cilinderinhoud.

Toen heb ik de boring gemeten en de slag berekend kwam ik uit op $59 \times 82 = 225\text{cm}^3$.

Intussen deed mijn vrouw het speurwerk op Internet en vond daar de sites van Terrot Dyon waar zij allerlei technische informatie van kon downloaden en uitprintte. Daaruit bleek dat mijn berekening klopte.

Even heb ik me afgevraagd waar ik in hemelsnaam aan begon maar nu bijna tien maanden verder zie ik flink resultaat van al die uren die ik doorbracht in de garage. De tank heb ik

gedemonteerd, uitgedrukt en opnieuw geklonken en afgesoldeerd. Alles is gestraald, vernikkeld en verchroomd en gelakt. Ik kocht een complete koplamp, eigenlijk alleen voor de rand en helaas raakte die zoek bij het verchroombedrijf. Vele telefoontjes mochten niet baten, de rand is niet meer terecht gekomen. Wat moet je daar nu mee? Zijn er meer mensen die zo'n ervaring hebben? Ik benaderde de CFM om de ontbrekende onderdelen te bemachtigen en ben zodoende ook meteen lid geworden. Ik heb in die tijd hele prettige contacten opgebouwd en veel goede adviezen gekregen. Ik hoop in de toekomst kennis te

maken met clubleden en met mijn gerestaureerde Terrot aan evenementen deel te nemen.

Tot slot nog een vraag naar de volgende onderdelen van de Terrot PU bouwjaar ± 1933:

1. dynamo + bevestigingsbeugel
2. nummerplaat voorspatbord liefst met TT logo
3. stuurdemperknop
4. inspectiedeksel koppeling
5. achterremstang
6. pick-up voor magneet "Lavalette"
7. fixeerbout in kroonplaat
8. twee tankpads "Terrot"
9. twee handvatrubbers
10. één insteekhandel
11. één bout m.b.t. achterkettingspanner
12. accurek
13. afdek-cover voor dynamo aan koppelingkast

The image shows the classic Castrol logo, which consists of the word "Castrol" in a stylized, bold, black font with a white outline. The letters are slightly slanted and have a thick, rounded appearance. The logo is set against a light, textured background.

Beste Ruud:

Het een en ander moet nog wel te bemachtigen zijn bij onze clubleden. Eventueel zou je ook onderdelen kunnen lenen om ze zelf na te maken. Ik weet uiteraard niet hoe handig je bent. De redactie kan je ook wel wat adressen geven van mensen die je verder kunnen helpen. Ik hoop dat je direct na het verschijnen van deze peu telefoontjes krijgt.

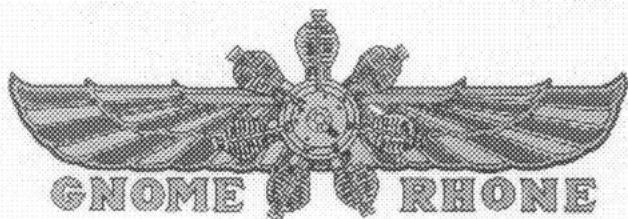
In ieder geval bedankt voor je spontane en goede verhaal.

PJ

Gnôme & Rhône V2 / VC2 500 en X 750

Jan-Coen Dragt heeft een prachtig document gemaakt van 43 bladzijden over de Gnôme & Rhône V2 & VC2 500 cc en X 750 cc.

Omdat het geheel Nederlandstalig is, is het voor de vele liefhebbers in onze club een goed idee om contact op te nemen met de redactie. We willen proberen om er in één druk af te zijn door met voorinschrijving te werken. Inclusief verzendkosten kost u dit boekwerkje f 20,-. De verzending zal over ongeveer twee maanden plaats vinden. Inschrijven per E-mail werkt het handigst, maar een telefoontje naar Paul Jonkman (zie achterkant boekje) is ook goed. Vooruit betalen s.v.p. Bezoekers van de Sleuteldag op zaterdag 10 maart kunnen zich de verzendkosten van f 5,- besparen door te vermelden dat je het daar meeneemt.



Wie helpt wie?

Gijs van der Graaf

Gijs van de Graaf is een keer in contact gekomen met een lid uit onze club met een Terrot L. Door tijdgebrek kon Gijs op dat moment niet veel meer doen dan wat telefonische adviezen geven. Hij wil echter nog een keer contact opnemen maar weet niet meer met wie hij heeft gesproken. Hij is benieuwd of de man verder is gekomen met zijn tips en heeft nu eventueel wat meer tijd om eens wat te helpen. Gijs van der Graaf(0180) 41.06.55

Henk Rikken

Henk Rikken heeft een HSSR uit ± 1931. De motor loopt niet lekker stationair en hij verdenkt de carburateur. Er zit een AMAC sport-carburateur op met verstelbare sproeier. Wie kan voor Henk de gegevens opzoeken over de carburateurs die op dit type horen? Misschien is er ook een deskundige buurtgenoot die eens een keer bij Henk gaat kijken.

Henk Rikken (076) 521.11.19

Vraag aan Henk: Vroeg jij in Barneveld naar een Duits boek over Franse motoren? Neem dan even contact op met de redactie.

CFM helpen

Wie kan de CFM helpen met het opbouwen van een internet-site? Duco Bosma, Maarten Hertog, Hans van der Voort en Paul Jonkman zullen zich in deze materie verdiepen. Mogelijk heb jij ook goeie ideeën of technische kennis. Ook de inhoud moet gemaakt worden en onderhouden. Vergaderen? Welnee, per E-mail.

Duco Bosma

Duco Bosma kwam met het idee om de originelen van de CFM toegankelijker te maken door de bubs te scannen en op een CD te zetten. Geen slecht idee uiteraard. Prachtige kleurenplaten op je scherm. Maar dat eist tijd en inzet van enkele leden. Wie zou het digitaliseren van het materiaal ter hand willen nemen?

Ben Bruntink

En dan hebben we Ben Bruntink. Een hele aardige man met een lichte afwijking. Hij spaart alles van Styl-son. Als u iets bijzonders vindt, klop dan bij hem aan. Ben kan beter suikerzakjes gaan sparen maar of dat net zoveel voldoening geeft?

Cees van Alphen

Cees van Alphen komt graag in contact met bezitters van een Peugeot 105 en/of 107. Daar wil hij nog veel meer van weten. En volgens mij weet hij er al heel wat van.

John van de Warenburg

Dan hebben we ook nog John van de Warenburg. Die vraagt zich af wie er een Peugeot 111 in zijn bezit heeft en hem daar bij kan helpen. Een eigenaar van een vergelijkbaar model dient zich natuurlijk ook even kenbaar te maken, zeker als het om een buurtgenoot gaat.

Maarten Verkley

Maarten Verkley had tijdens de jaarvergadering een set "biezen" bij zich. Hij had die laten maken bij een reclame-bedrijf in Woerden. Hij heeft dat aanwezige leden laten zien. Dat zag er goed uit. Voordelen van dit systeem zijn: je laat de biezen op breedte maken, zoveel als je nodig hebt en in de juiste kleur.

Informatie kun je via Maarten krijgen of je neemt direct contact op met het bedrijf. Ze weten ervan. Het adres zal worden opgenomen in de lijst met interessante adressen voor de club.

Matthijs de Goederen, Postbus 511, 3440 AM Woerden. (0348) 43.38.84, e-mail: goedesign@wxs.nl Maarten Verkley.

Dhr. Helmink

Dhr. Helmink stuurde per fax een museum-idee. Dat idee is voor de wat oudere leden niet onbekend maar voor alle nieuwe mensen binnen de club wil ik het niet onthouden:

Château Savigny-les-Beaune (dit ligt enkele kilometers ten Noorden van Beaune). Mr. Pont verzamelt behalve sigarenbandjes ook gevechtsvliegtuigen, motoren, Abarths race-auto's en modelvliegtuigen. Het kasteel met de tuin is ook prachtig en bij de ingang werd mij eens toevertrouwd dat wijn, pardon Bourgogne, de hoofdzaak was. Je kunt dus een bus verdwaalde toeristen tegenkomen die tegen 11 uur in de gelagkamer een wijnproeverij doen. Ga er kijken met goed weer. Het is een ideale afstand om in een dag te rijden vanuit Nederland.

Aanvulling en verbetering van ledenlijst CFM

Doorn, J. Th. van, Mereveldlaan 53, 3454 CB De Meern, (030) 666.70.83	199811-01
Veld, M., Pashegge 77, 7103 BM Winterswijk	200011-02
Hal, H. van, Schanspoort 25, 4791 HA Klundert	200001-04
Neels, M.H. ,Margrietlaan 8, 5165 TA Waspik. (0416) 31.20.01	200009-02
Verkleij, M.J.H., De Hoeve 20, 3471 DE Kamerik. (0348) 40.22.23	200002-02
Melenhorst, J.B. ,Lepelaar 25-27, 7671 WJ Vriezenveen.	200012-01
Verheyen, H. , Roggeveld 1, 6942 MB Didam. (0316) 22.73.05	200011-03
Haar, A.H. van de, Mulderslaan 61, 3905 GB Veenendaal. (0318) 54.34.66	200012-05

Un peu du toeter?

*Tistochookwat, die vraag van de hoofdredacteur in *Peu de Tout* nummer 34 op bladzijde 15. Zelf met de neus op het archief zitten en dan met zo'n vraag komen. Het zal wel te maken hebben met de aard van onderwijsgeevenden: altijd hun toehoorders aanzetten tot studie en zelfwerkzaamheid om zo door ijver en vlijt te komen tot een hoger kennisniveau en breder inzicht in de bestudeerde materie. Oftewel de nieuwsgierigheid willen prikkelen. Wat dat betreft is dat bij mij niet zo moeilijk, hoewel de nieuwsgierigheid allereerst het waarom van de vraag betrof en niet zozeer de vraag zelf.*

Door: Wim Janssen te Oss

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

Het leek me gewoon een fantasienaam voor een elektrisch ding dat met een druk op de knop herrie maakt.

Maar ja de nieuwsgierigheid was gewekt en zo werd het een onderwerp van gesprek aan tafel.

"Claxon, Klaxon, Klakson....."?

"Staat ie verkeerd afgesteld of is de spanning te laag, dan hoor je "Klak" wist ik.

"Aha en "son" is Frans voor geluid "zei m'n echtgenote. Simpel dus.

Even door fantaserend ontstond het volgend beeld:

Jean Claude Leblanc woonachtig te Courbevoie heeft geen zin meer in kramp in zijn vingers die hij krijgt van 't knijpen in een rubberbal als hij z'n aanwezigheid kenbaar wil maken en zit al dagen in zijn schuurtje aan iets te prutsen. Als z'n vrouw vraagt of 't een beetje lukken wil (komt voor) mompelt ie wat onduidelijk: "Klakson, klakson. (Hij is op dat moment niet zo erg spraakzaam,

Even terug naar peu 34:

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?

Anderere merknamen zijn ook begrepen geworden, denk aan Maggi, Bahco, Norit... (de spellingcontrole van deze computer herkent tijdens het typen de woorden!

omdat z'n tanden nog wat los zitten sinds de laatste keer dat hij van z'n Terrot viel)

Zij, z'n vrouw dus, treft even later haar buurvrouw, die nog laat licht zag branden in het schuurtje en, enz, enz, enz Als na veertien dagen z'n tanden weer vast zitten en het apparaat naar behoren werkt, weet iedereen al hoe dat ding heet. Zoiets dus

HOOFDSTUK XI.

DE OVERIGE ELECTRISCH GEDREVEN ORGANEN VAN DEN AUTOMOBIEL.

Behalve de hiervoor beschreven elektrische inrichtingen, treft men op een modernen automobiel nog tal van andere dingen aan, voor wier werking electriciteit noodig is.

In de eerste plaats komt dan de verlichting, die in het volgende hoofdstuk afzonderlijk zal worden beschreven, terwijl verder nog aanwezig zijn, een elektrische hoorn, een ampèremeter, een claxon, een elektrische richtingwijzer, een elektrische inrichting, die aan de achterzijde van den wagen een stopsignaal in werking brengt, waardoor de bestuurders van voertuigen, die achter den automobiel rijden, gewaarschuwd worden, dat de wagen vóór hen zal stoppen of remt, enz.

Beschrijving van al deze toestellen in de verschillende uitvoeringen zou te ver voeren, waarom zal worden verstaan met het verklaren van het principe, waarop enkele van deze toestellen berusten. Achtereenvolgens zullen dan de elektrische hoorn, de elektrische claxon en de ampèremeter worden behandeld.

De elektrische hoorn.

De elektrische hoorn berust op hetzelfde principe als de elektrische schel, met dit verschil, dat de klopper niet slaat op een bel, doch op een triplaat of membraan, die daardoor in trilling geraakt en een toon voortbrengt.

In fig. 165 is dit schematisch weergegeven. De stroom, die door een drukknop wordt toegelaten, komt door leiding *a* op steischroef *b* en gaat vervolgens over veer *c*, die van een ankertje (stukje week ijzer) is voorzien naar de wikkeling *e*

soort van elektrische signaalgever had ik wel verwacht te vinden. Maar helaas. Buiten de elektrische deur en telefoonbel werd aan lawaaimakers blijkbaar nog niet gedacht.

Meer informatie werd gevonden in 'n boekje met de titel: De electro techniek van den Automobiel (1926), geschreven door A.J. Gelderblom, Ingenieur van den Militaire Verlichtingdienst van het Regiment Genietroepen.

Hoofdstuk 11 geeft duidelijk aan dat er verschil is tussen een elektrische hoorn en een elektrische claxon (een sirene is weer iets anders), en ook dat de eigenaar van zo'n ding nu al zo'n 75 jaar het risico loopt bij gebruik daarvan in de

Heel aannemelijk dacht ik, maar hier is de redactie waarschijnlijk niet tevreden mee, die wil vast meer diepgang in zo'n onderzoek.

Uitgaande van de gedachte dat een claxon een elektrisch ding is werd een oud hand boek (1893) geraadpleegd.

De titel luidt: De electriciteit hare opwekking en hare toepassing. Hierin wordt in 900 bladzijden vermeld wat anno 1893 zoal mogelijk was met elektrische stroom, en dat is best verbazingwekkend.

Elektrisch stemmen, elektrisch opereren, en zelfs faxen (verzien), om maar wat te noemen, was al mogelijk.

Hoewel de automobiel nauwelijks bestond was er wel al de elektrische trein, tram, en zelfs boot dus een

van twee electromagneten, om over de massa van den hoorn weer terug te gaan naar de batterij.

Zoodra de stroom doorgaat worden de weekijzeren kernen *f* van de electromagneten bekrachtigd en trekken veer *c* met het ankertje aan. Hierdoor wordt de stroomovergang van stelschroef *b* naar veer *c* verbroken en de electromagneten worden stroomloos; de kernen *f* verliezen hun mag-

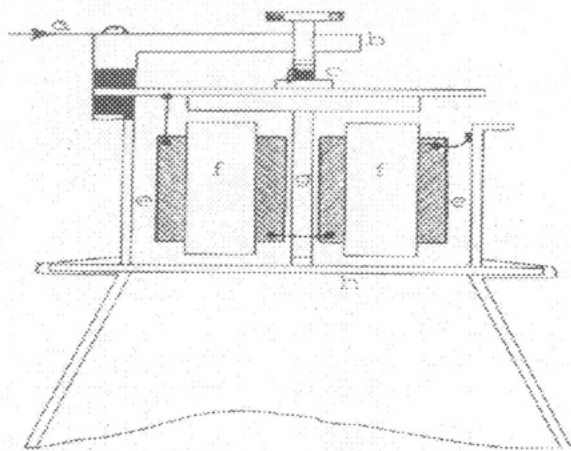


Fig. 105.

netisme en veer *c* met anker wordt losgelaten. Daar nu het contact tusschen *b* en *c* weer is hersteld, gaat de stroom weer door en wordt veer *c* met anker opnieuw aangetrokken, enz. Deze veer met anker is dus in voortdurend trillende beweging.

Deze trillende beweging wordt nu door middel van staafje *g* overgebracht op membraan *k*, waardoor deze ook in trillende beweging geraakt en een toon voortbrengt, die door den trechter van den hoorn wordt versterkt.

De elektrische claxon.

De elektrische claxon is geheel anders ingericht. Wel wordt ook hier weer een membraan in trilling gebracht, doch de trillende beweging van deze plaat wordt veroorzaakt door een schijf, die aan den ontkruk van nokken is voorzien. Deze schijf, die gedreven wordt door een kleinen electromotor, doet de nokken bewegen langs een uitstekend gedeelte van de trilplaat, of langs de trilplaat zelf, welke hierdoor wederom een toon voortbrengt, die hooger is naarmate de snelheid van de nokschijf grooter is. Doordat de electromotor niet onmiddellijk op toeren komt, zal de claxon geen gelijkblijvend toon voortbrengen, doch van een lagen toon overgaan op een hoogen om na loslaten van de drukknop weder met een lagen toon te eindigen.

Binnen de kom van een gemeente mag de elektrische hoorn wel, de claxon niet voor signalen worden gebezigd. Daar de elektrische hoorn gewoonlijk zooveel geluid geeft, dat de claxon ook voor buitenwegen kan worden gemist, geraakt deze laatste langzamerhand in onbruik.

bebouwde kom de koddebeier achter zich aan te krijgen. Daarbuiten, (kippen van de leg, paarden op hol, koeien die geen melk meer geven. . .), geen bezwaar! Wie heeft er zo'n ding?

Het lijkt me te zwaar en te groot en een te grote stroombron te vragen om ooit op een motorfiets gebruikt te zijn. Minstens kort na 1926 is de claxon dus in onbruik geraakt want waarom zou je twee akoes-

tische apparaten op je voertuig monteren? De naam blijft blijkbaar wel. Dus: "Ik klaxonneer en niet" ik hoorn"of " ik hoorn elektrisch"

Er zijn heel wat eigennamen gebruikt voor een werkwoordvorm. Bijvoorbeeld:

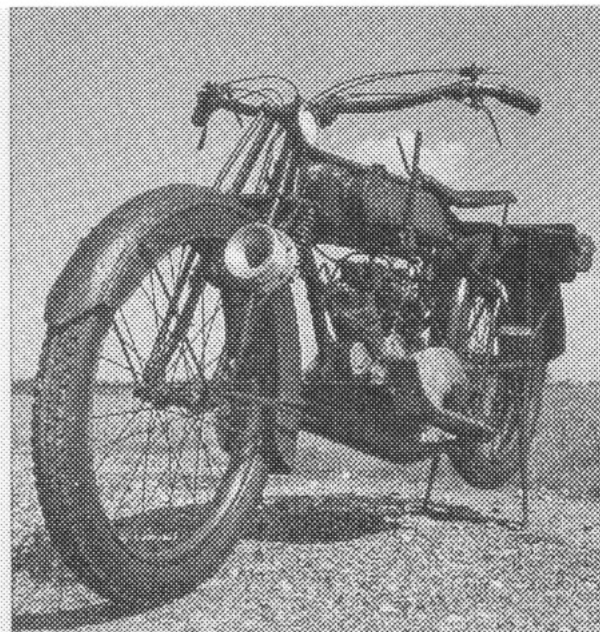
Dhr Schoop	schoperen
Dhr Pasteur	pasteuriseren
Dhr Parker	parkeriseren
Dhr Galvano	galvaniseren
Dhr Weck	(in)wecken

Dat er voor de elektrische hoorn ook een mechanische vorm bestaan heeft vond ik in *The Classic Motorcycle* 1990 en 1994. In een overzichtsartikel over knijptoeters, mechanische hoorns en elektrische hoorns voor motorfietsen worden allerlei merknamen genoemd.

Period accessories like this klaxon horn survived with the Moto Réve. It is stirred into life by a friction roller acting on the tyre.

De handbediende mechanische hoorn werd o.a. gemaakt door Cowey, Cooper-Stewart en jawel, ook door Klaxon. De werking daarvan komt overeen zoals beschreven door ingenieur Gelderblom.

Een ander artikel beschrijft een Moto-Reve uit 1914, origineel en ongerestaureerd, welke voorzien van was van een mechanische hoorn die werd aangedreven door een wielje op de voorband en bediend door een bowdenkabel gestuurde inrichting. Hard rijden betekent dus veel decibellen, logisch toch? In het Engels heet het ding ook klaxon.



In het Terrot boek van Claude Reynaud staat bij de rubriek "Supplements et Accessoires" naast de Cornet-avertiseur (20 francs) ook de Cornet-tenor-Cicca (à friction) 250 francs 1931 en 1932.

Nogal een prijsverschil. Is dit zo'n voorwielband aangedreven klaxon? Of is het zoiets als die sirenes die je wel eens op politie-Harley's ziet?

Hoewel wij claxon met een C schrijven wordt in oude woordenboeken zoals Kramer 1946 en Koenen 1942 aangegeven dat de herkomst Engels is, en de uitspraak klekson en later klakson

Is meneer Klaxon soms ooit verhuisd? Of heeft hij een filiaal geopend? Een feit is dat de Engelse industrie hun producten ook in Frankrijk goed kwijt konden, denk maar aan Dunlop-velgen, JAP blokken, AMAC carburateurs, Bowden-handels enz. Of ze werden er in licentie geproduceerd.

Conclusies:

- ◆ De werking van een claxon is anders dan een klaxon.
- ◆ De herkomst is hoogstwaarschijnlijk niet Frans maar Engels. Of toch niet? ◇



LE BOUCHON DE RÉSERVOIR
A FERMETURE RAPIDE OU FILETÉ

adopté par la majorité de constructeurs :
Gnome-Rhône, Monet-Goyon, Ravat, Dollar, Soyer,
Ultima, Radior, Utilia, Rhony'x,
New-Map, Durandal, Lucifer, etc,

M. RAULT, Fabricant, 27, Rue Seignemartin — LYON

*M. Rault; fabrikant van benzinetankdoppen
voor de merken die vermeld zijn.*

Beste mensen van de CFM

Even een berichtje dat ondergetekende het aankomende jaar geen lid meer wenst te zijn van de Club Franse Motoren. Op dit moment heb ik geen Franse motor meer maar ik moet toch nog even mijn waardering uitspreken voor het voor-treffelijke clubblad "Un Peu de Tout". Alle nummers die ik in mijn lidmaatschaptijd mocht ontvangen heb ik nog in mijn bezit. Heel veel geluk met de club toegewenst. Hoogachtend, Th. M.J. Swaalf, Haarlem.

Museumbezoek Chabrillan

Door: Paul Jonkman

In peu 34 blz. 13is al gesproken door Chris Geelen over dit kleine museum. We zijn met het gezin enthousiast geworden en er is besloten om er een dag aan te wijden. (je zit in Frankrijk ook niet zomaar in de buurt) Het ligt in het Noorden van de Drôme ten Westen van Crest. De man werkt overdag en is bereid om je vanaf Crest voor te rijden naar zijn huis. Nou, dat is helemaal niet nodig. Het huis ligt niet in Chabrillan zelf (bergdorpje) maar aan de andere kant van de weg tegenover de voetbalvelden. De naam van de straat staat zelfs aan de hoofdweg. De man is vreselijk enthousiast en spreekt goed Engels. Er is veel te zien. Meer verklap ik niet maar een echte liefhebber gaat zelfs twee keer. Wedden? Hij kan ook helpen met documentatie van motoren waar wij niets van weten. We hoeven maar contact met hem op te nemen. Noem dan de naam van de CFM.



**MUSEE DE LA MOTO ANCIENNE
QUARTIER SAINT LAURENT
26400 CHABRILLAN**

**Recherche toutes motos anciennes, pièces ou
épaves, état et marques indifférents; ainsi que tout
objet ou document s'y rapportant.**

**contact : Camille POURTIER , tel: 04 75 62 71 72
Fernand BOUVAT , tel: 04 75 40 62 58**

Sleuteldag 10 maart 2000



De Sleuteldag 2000 wordt als vanouds gehouden in Bussum. Wederom inschrijving van te voren, telefonisch of schriftelijk bij Hans v.d. Greft of bij Ton Dorland. (Voor gegevens zie achterzijde van deze peu) Betalen bij binnenkomst. Na de inschrijving ontvangt u een routebeschrijving. Opgave zo mogelijk voor 2 maart!!! De zaal is open om 09.00 uur. We beginnen om 10.00 uur. Tijdens de morgen kunt u weer opgeven wat u als lunch wilt gebruiken.

Revisie

Het is de bedoeling om het beursgedeelte uit te breiden; meer ruilobjecten en onderdelen. Kijk eens wat nu op de schappen en in dozen hebt liggen en neem dit mee. U vangt er wellicht geld voor en een ander is weer gelukkig.

Hilbert Beverwijk gaat ons iets leren over motorenrevisie: krukassen, zuigers, cilinders spelingen enz., met een aantal voorbeelden goed en fout. Heeft u zelf een probleem met een revisie of wilt u iet laten beoordelen, neem het dan mee!

Carburateurs

Frans Albers houdt een verhaal over de oude carburateurs; geen Amacs, maar carburateurs uit de voor-twintiger jaren (bijvoorbeeld de oppervlaktecarburateur).

Verder komt de restauratie van benzinetanks aan de orde. Neem uw eigen tank eventueel mee en laat u van advies dienen.

Paul Jonkman laat ons de nieuwe aanwinsten zien van het **documentatie-centrum**. Heeft u zelf nog documentatie, die in het archief opgenomen kan worden, zijn wij u hier dankbaar voor. Het kan dan worden gekopieerd en verwerkt. Ook foto's e.d. zijn welkom.

Denkt u van te voren alvast na over de rondvraag?

Middagprogramma:

In de middag wordt het gezelschap in twee groepen verdeeld.

Er komt een **vragen-forum**.

Een andere groep gaat starten met “**meten voor beginners**”. Als u in het bezit bent van een **multimeter**, neem deze dan mee. Gevorderden hebben hier niets aan. Het gaat om “leken” op elektriciteitsgebied die elektrische storingen op willen zoeken en sneller willen werken met elektriciteit. Het doeltreffend kunnen werken met een multimeter voorkomt gecompliceerde teleurstellingen.

Dus . . .

Wederom een gevarieerd programma! We kunnen ons niet voorstellen, dat u dit kunt missen.

>

(Alle programma-onderdelen zijn onder voorbehoud)

Het ziet er naar uit dat het heel druk gaat worden en dat we dit jaar de groeps-grootte-grens gaan halen. Als er teveel deelnemers zijn, dan moeten we de laatste teleurstellen.

Opgeven kan alleen bij de secretarie van de CFM of via het E-mailadres die op de achterzijde staat vermeld. **Entree f 10,=**. Betalen kan aan de zaal.

Tot ziens in Bussum.
Ton Dorland



Oproep Standleiden Rosmalen

We willen clubleden van de CFM in de gelegenheid stellen om deel te nemen als standlid. Vorig jaar is dat de vrijwilligers goed bevallen.

Opgeven bij Rob Stevelmans (055) 522.11.70 voor 7 januari. U kunt kiezen voor de zaterdag of de zondag. Vol is vol.

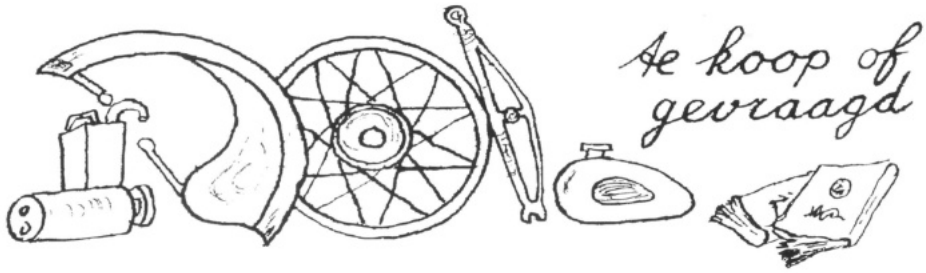
Oproep tot betalen contributie



Afgelopen jaarvergadering in Barneveld (47 leden; ongeveer 15 overige belangstellenden) is unaniem besloten om de contributie te verhogen. De redenen daarvoor zijn in de vergadering uitgelegd en kunt u nalezen in uw stukken bij peu 34.

Door de contributieverhoging lopen we ook meteen weer in de pas voor volgend jaar: EUR 15,=. Dat is omgerekend f 33,= We hopen dat alle leden zich met de verhoging kunnen verzoenen en dat we geen ledenverlies om deze reden op zullen lopen. We zullen er weer nuttige dingen voor doen voor de club. Bij voorbaat dank voor uw vertrouwen dat u in ons stelt.

Indien u uw hobby heeft beëindigd of een andere richting inslaat, gelieve een afmelding achter te laten per e-mail of een telefoontje naar de ledenadministrateur. (Peter Mosseveld; eventueel antwoordapparaat inspreken)



Te koop gevraagd:

Franse tweecilinder viertakt.

Dhr. Booy, Plagweg 9, Empe. (0575) 47.64.86. Tevens vraagt de heer Booy naar de kleurstelling van zijn Française Diamant. Wie heeft er kleur-informatie over dit merk?

Te koop:

Peugeot TA57, 1953

In goede originele staat met kenteken.

Vraagprijs f 2500,00

Erik Krook lidnr.199709-01, telefoon 0481 433257, Email ekrook03@freeler.nl

Te koop bij de CFM:

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

Französische Motorräder; Firmengeschiede, 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 "motocyclettiste" 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 Fenastrigues voor de Terrots 350 cc. Er is er nog één. Op = op. Prijs f 45,=excl. F 5,= verzendkosten.

Bestellen bij Paul Jonkman.

Te koop:

Door omstandigheden moet ik mijn motoren verkopen.

Terrot ETM 125 cc kopklepper 1954 met kenteken gerestaureerd.

Terrot ETD 125 cc kopklepper 1954 gerestaureerd.

Monet & Goyon M2VS Sport TT 232 cc ± 1954 met zeer speciale achtervering.

Prijs voor de motoren n.o.t.k.

Dhr. J.T. Molenaar, Zavelveldweg 8, Panheel. Lidnr. 199601-06.

Tel. (0475) 57.15.24

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 32,50/5l). Op diverse bijeenkomsten te overhandigen, zoals bijvoorbeeld bij een Sleuteldag of Jaarrit. Wel enkele weken van tevoren bestellen en duidelijk plaats en tijd afspreken. Paul Jonkman

Te koop:

Moto-Morini 350cc v-twin, snelle en stoere Italiaan. Nederlands kenteken. Vaste prijs f 2950,= bouwjaar 1980. In goede staat, opstappen en wegwezen.

Tevens **MZ 250cc bouwjaar 1973** compleet met Nederlands kenteken, vaste prijs 750,=.

Zelfgemaakte **houten bok** om motorfiets op te repareren. met olie opvang bak en vakken om materiaal in op te bergen. Vaste prijs f 150,=.

Bel voor informatie met Raymond Willems 043-408-3576 (Maastricht)

Laatste toevoegingen in het CFM-DC :

Het Documentatiecentrum heeft er de laatste drie maanden weer aardig wat mooi materiaal bij gekregen. Ook het bezoek van het DC is goed te noemen.

Opvallende tendens de laatste tijd is, dat nieuwe leden eerst een kijkje komen nemen en zo meteen de CFM beter leren kennen.

Zoals ik de vorige keer ook al schreef: 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 76 bladzijden (A4-liggend).

Hieronder een opsomming van het nieuwste materiaal. Paul Jonkman ◊

Moto's d'Hier No. 30

H30.1 Motobécane SP Spéciale 50 de 1968; présentation/essay (14-16)

- H30.2 Manettes; enkele foto's vanniet alledaagse manettes o.a. van Monet & Goyon LS4 1934 (3)
- H30.3 Terrot HSSO1 1929 350 cc kopklepper; présentation/essai (6-8)
- H30.4 Monet & Goyon Automouche 1924; foto linksvoor (12; middenonder)
- H30.5 Magnat Debon DACT 500 cc racer J. Nougier 1938; foto linkerkant (17; midden)
- H30.6 Nougier; vier racers van J. Nougier ; foto, alle motoren goed van de linkerzijde te zien (17; boven)
- H30.7 Gnôme & Rhône D4; foto van rechterbovenkant (18; linksboven)
- H30.8 Monet & Goyon M2VO, M2VOR, 1955 – 1956, nadere uitleg over enkele typen en afbeelding van een 232 (19)
- H30.9 DFR LS 1934; foto en uitleg in tekst (24; midden)
- H30.10 Peugeot 55 TN triporteur 1952; foto (25; rechtsonder)
- H30.11 Poirier moteur Ydral 1947 tricycle; foto (25; rechtsonder)
- H30.12 Circuit d'été; als in 1925; Blagnac Moto Rétro; 75^e verjaardag van het ~; verslag met diverse foto's van deze retro-race 12 uur/450 km:
- a. Gnôme & Rhône D4; twee foto's (26 midden en onder)
 - b. Magnat Debon 350 cc kopklepper racer; foto van 17 augustus 1930 (27; boven)
- H30.13 Motobécane 99Z 1978; foto (28; linksonder)

Moto's d'Hier No. 31

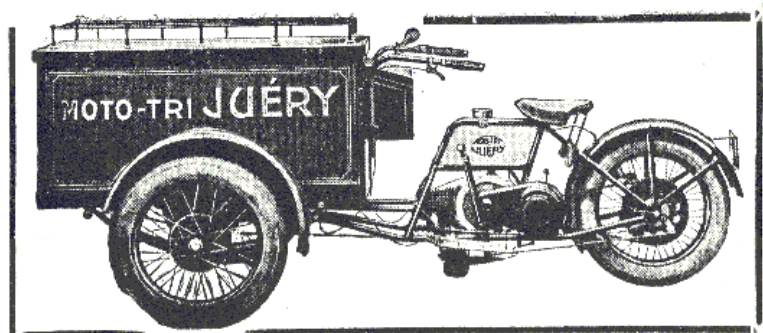
- H31.1 Myriam 500 1930 Chaise kk 350 cc extern vliegwiel; présentation/essay (4-6)
- H31.2 Capitaine Gérard vouwfiets 1914-1918; foto (9; rechtsonder)
- H31.3 Motosacoche; verslag van een verzamelaar Eric Woffler; diverse typen rijdende ~ met foto's; 310BL 1932, 250 LC10A 1922, 410 500 cc 1930, 311BL 1929 (12-13)
- H31.4 Peugeot 125 et 175; dossier; à bloc moteur 4 vitesses d'après guerre; slot. (28-32)

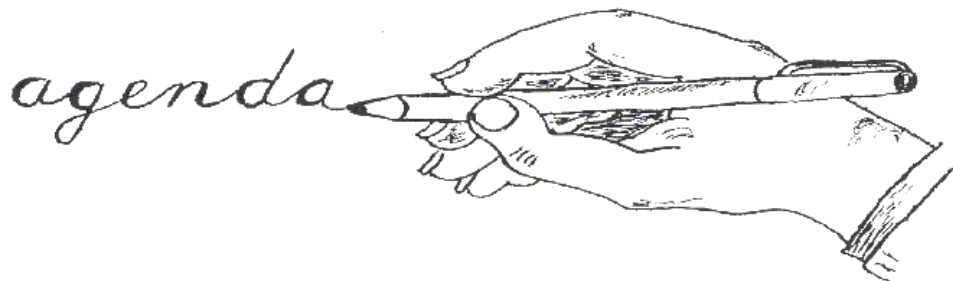
H31.5 Chapleur; vente du musée ~; mededeling over een verkoping met aankondiging datum (19)

Moto's d'Hier No. 32

- H32.1 René Gillet à suspension arrière 1929 met Bernardet zijspan; présentation/essai ; Une latérale infatigable; tekeningen, foto's + beschrijving (4-7)
- H32.2 Jonghi type H 125 cc sv 1952; kleine foto linkerzijkant; deels gerestaureerd; opvallende voorvork. (2, middenlinks)
- H32.3 Koehler Escoffier à moteur Rudge construite 1930 pour Georges Monneret; foto linksvoor. (12; midden)
- H32.4 Musée; Le ~ "Motos d'Antan" 10700 Semoine ten westen van Nancy; du travail d'orfèvre; beschrijving en foto's van:
- a. Gnôme et Rhône CV2
 - b. Dresch 1930 500 cc
 - c. New Map avec moteur New Map
- H32.5 Griffon 4 vitesses; twee "geheimzinnige machines, gefotografeerd voor een winkel jaren 50; met korte beschrijving (17; rechtsonder)
- H32.6 Motobécane E 250 cc; twee zeer kleine foto's van beide zijden. (21 boven-midden)
- H32.7 Gnôme et Rhône R4S 1957 125 cc; La R4 des sportifs; présentation/essai; tekeningen, foto's + beschrijving (25-27)
- H32.8 Gnôme et Rhône; Michel Baptiste; La passion des 125 ~; portrait van een coureur in de jaren 50 en 60; veel foto's en een verhaal (29, 30, 32)
- H32.9 Prestar; foto van (lichte motor-)fiets met motor Le Poulain; naar schatting 50 cc jaren 50; foto linkerzijde (31; rechtsboven)
- M25.6 Peugeot P210S van 1936; Description et Conseils pour l'Entretien + begeleidende correspondentie met ~ museum te Sochaux. (Van Jan Rotman) [A4-20]
- M25.7 Motobécane Diversen; modellenoverzicht; le nouveau bloc-moteur type S 1935 (M804; kopie van JW. Pieterse) [A4-7]

- M25.8 Motoconfort MC2B, D4, MB1, D4, MC1, MC7, D1 1927, E, ERS, magneet Novi; samenraapsel materiaal: onderdelenlijsten, reclame-materiaal. (kopie JW Pieterse) [A4-13]
- M25.9 Radior:
- ~ BSC, BSSC, CSSC; advertentie en kopie ? [A4-2]
 - ~ moteur Nervor 110 type B 1932; ~ 350 JAP 1931; ~ 125 tetra 1952 [A4-1]
 - ~ JAP ATC 350 cc; BSSC, ASSC, advertentie [A4-1]
 - ~ modèles 1930; ATC, ASC; supplements; conditions générales de vente [A3-2]
- M25.10 Radior; Numéro spécial; la gazette du club du vieux guidon No.5; lang artikel over het merk ~; (kopie van JW. Pieterse) [A4-9]
- M25.11 Gnôme et Rhône onderhoudsboek types V2 en CV2 500 cc en type X 750 cc 1937; vertaling JC Dragt december 2000 [A4-43]
- M25.12 Rhony`x 350 cc 1929 Stainless ST 35 motorblok; “~ en détresse” = hulp gezocht voor een Rhony`x; vertaald artikel uit LVM met foto linkzijdig, de vliegwiellant; tevens matige copieën van een ~ JAP 350 uit 1929. (Van: Wim Versteeg) [A4-4]
- M12.6 Kervolinc; guide de graissage motocyclettes 1927; boekje met kleurvoorplaat; de olieschema's in rood/zwart gedrukt, geeft technische gegevens voor motoren uit 1924, 1925, 1926 en 1927; er worden merken genoemd die zeer onbekend zijn. (origineel) [A5-68]
- M17.20 Motobécane & Motoconfort 125 cc latérales; démontage, entretien, description, réglage, dépannage (origineel in zeer goede staat) [A5-68]





13-14 januari 2001



Int.Oltimerbeurs Autotron

Rosmalen CFM Aanwezig met clubstand

3 februari 2001

Motorbeurs Hoogeveen

10-11 februari 2001

Moto Rétro Wieze (B)

9-18 februari 2001

Rétro-Mobile Parijs (F) Porte de Versailles

16-18 februari 2001

Vehikel 2001/1 Jaarbeurs Utrecht

24 februari 2001

Motormarkt Schilde (B)

10 maart 2001



Sleuteldag CFM te Bussum

31 maart 2001

Motormarkt Hardenberg

7 april 2001

Ruilbeurs Barneveld

29 april 2001

Motorbeurs Leuven (B)

24-26 augustus 2001

Vehikel 2001/2 Jaarbeurs Utrecht

8 september 2001



Jaarrit CFM Monnickendam

15 september 2001

Nationaal Vetsraan Treffen Woerden.

22 september 2001



De CFM is erbij met clubstand.

Motormarkt Assen

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:

*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 EUR 15,= (F 33,=) of vanaf 1 aug. EUR 22,50 (f 49,50) voor 1½ jaar.

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

Contributie 2001:

EUR 15,= (of f 33,=) Per jaar wordt de hoogte van de contributie vastgesteld op de jaarvergadering.

CFM-Documentatie-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 ma. 12 maart 2001 of bel!

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

E-mail-adres: clubfransemotoren@planet.nl

Fax: (020) 874.19.54