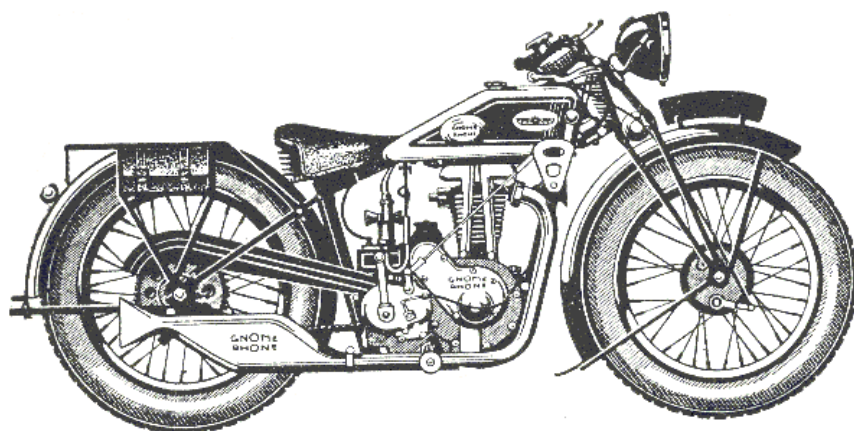
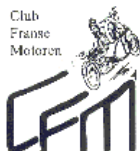


Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 37 Juli 2001 oplage: 180

Club voor Franse motoren

Club
Franse
Motoren



GNOME et RHONE, 34, rue de Lisbonne, PARIS

Terrot HS 1927 - Jaarrit CFM Monnickendam - www.pompjes.nl
Antilostrilmoer - Contactadvertenties - licentie TAS
Tankrestauratie - Nieuws in het archief - Woerden NVT

Inhoud

Frits Linde †	3
Restauratieverslag Terrot HS 350 cc 1927 van Maarten Verkleij	4
Terrot zijklepper en andere onderdelen	11
Motoclub Lorraine	12
Motorfietspompjes	12
Jaarrit CFM Monnickendam	13
NVT Woerden (de CFM is erbij)	14
Licentie Gnôme & Rhône	16
Technische contactadvertenties	18
Antilostrilmoer	19
Tankrestauratie; verslag Sleuteldag	20
Laatste toevoegingen CFM-DC	22
Agenda	27

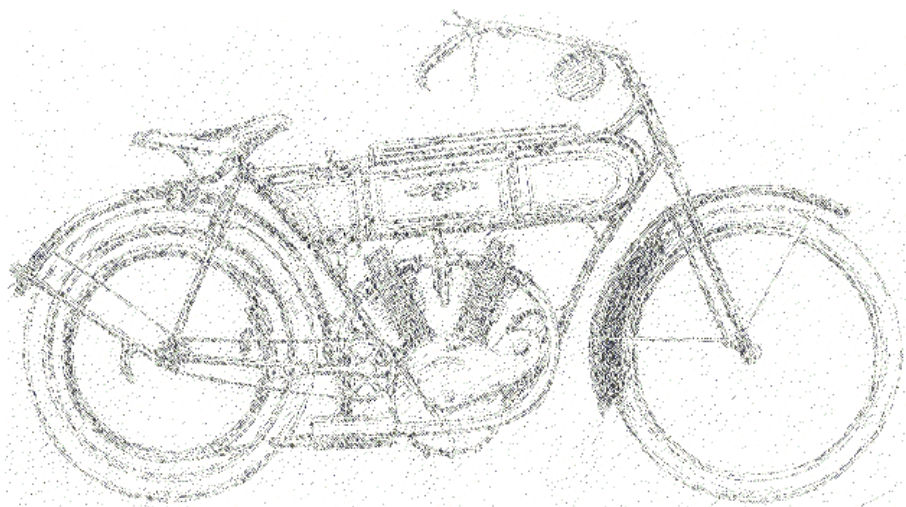
**Los bijgevoegd:
inschrijfformulier jaarrit Monnickendam**

Bij de voorpagina:

Gnôme & Rhône CM1. Let op de aansluiting van de carburateur aan het blok. De tekening is een bewerkte tekening van de zijklepper M1, de cilinderkop is nieuw ingetekend, de rest laten zitten. (zie ook blz. 19)

Redactieadres en overige inlichtingen:

P. Jonkman, Zonnenbergstraat 33, 7384 DK Wilp-Achterhoek
Tel. (055) 323.26.67
E-mail: clubfransemotoren@planet.nl
Sluitingsdatum kopij: Uiterlijk ma. 15 oktober 2001 of bel!



Magnat Debon, 450
1934

Frits

Op 10 juli is Frits Linde overleden. Bekend VMC-lid van het eerste uur en ook al lang lid van de CFM. Een groot kenner op het gebied van motoren. Ook andere historische techniek had zijn grote belangstelling. Voor Franse motoren had hij nog wat extra's, dat was altijd te merken als je ergens niet goed uit kwam. Hij kon vertellen alsof hij het plaatje van de betreffende motor voor zich op tafel had liggen. Maar Frits had het plaatje in zijn hoofd. Een bijzondere gave. Op dezelfde voortreffelijke wijze heeft hij de tekeningen gemaakt in het vorige speciale nummer van de "peu" over Magnat Debon. Daar zullen velen nu met nog meer aandacht naar kijken.

Frits stond altijd klaar om hulp te verlenen. Met zijn hese rustige stem gaf hij geduldig antwoord op al je vragen.

De Nederlandse historische motorfietsliefhebber verliest een heel wijs man.

Restauratieverslag **Terrot 350 HS 1927**

Toen de motor op een avond in oktober afgeleverd werd was mijn vrouw niet blij.

“Wat moet die hoop roest in de schuur?”, zei ze en ze wees op de motor. Het heeft maanden geduurd voordat ze positieve geluiden liet horen.

Achteraf vindt ze het toch wel leuk, maar ze wil niet achterop.

Maarten Verkleij

*De Hoeve 20,
3471 DE Kamerik.
Tel. 06-21551767*

Tijdens een bezoek in augustus 1999 aan mijn autodealer stuitte ik op een zeer oude motorfiets. Bij nadere inspectie bleek het te gaan om een Franse motorfiets uit 1927. Het exemplaar was ongerestaureerd, maar was met enig kunst en vliegwerk toch aan de praat te krijgen.

De algehele staat van de motor was roestig maar compleet.

Aangezien ik net een restauratie van een IWL-scooter met aanhangwagen achter de rug had (zie het artikel in het motorblad “Motor” van november 1999), heb ik enige weken bedenktijd gevraagd aan de garagehouder. Na rijp beraad, en met bezwaren van mijn echtgenote, ben ik toch overgaan tot de aankoop. Mijn vrouw stelde wel

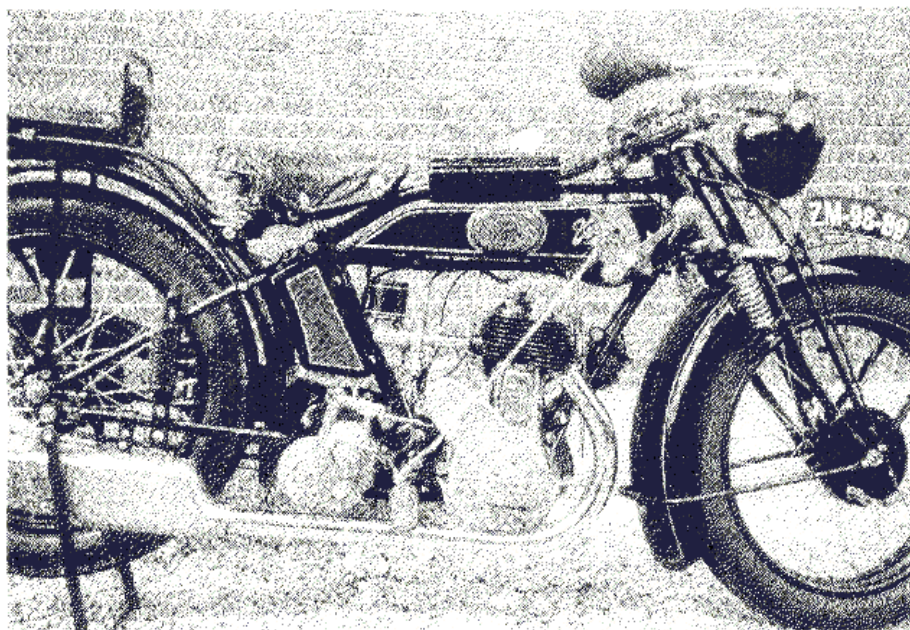
als eis dat ik mijn scooter zou verkopen. Dit heb ik ook gedaan.

Bert Willems, een motorfanaat uit Eerbeek, heeft mijn scooter gekocht. We liggen elkaar goed en het gevolg is dat hij me met raad en daad heeft bijgestaan tijdens de restauratie van de Terrot.

Gedurende “de bedenktijd” heb ik contact gelegd met het RDW te Nieuwegein. Het leek me zinvol om vóór de definitieve aankoop na te gaan welke eisen er gesteld worden aan de keuring. Keurmeesters Rick Kauerz en Jos Berendsen hebben me enorm geholpen. Men gaf aan dat er in principe papieren overlegd moesten worden. Als je aannemelijk kon maken dat je alles gedaan had om het kenteken en de papieren te achterhalen was een verklaring voldoende. Ik heb toen bij het RDW een brief laten registreren met mijn bevindingen inzake het gezochte kenteken. Hieruit bleek dat er niets meer terug te vinden was over het verleden van deze motorfiets. Nadat deze keurmeesters aangaven dat het feitelijk onmogelijk was om de originele papieren te overleggen, stond niets een keuring meer in de weg en ben ik overgegaan tot de definitieve aankoop.

Toen de motor op een avond in oktober afgeleverd werd was mijn vrouw niet blij. “Wat moet die hoop roest in de schuur?”, zei ze en ze wees op de motor. Het heeft maanden geduurd voordat ze positieve geluiden liet horen. Achteraf vindt ze het toch wel leuk, maar ze wil niet achterop.

Om de broodnodige informatie te achterhalen ben ik lid geworden van de "Club Franse Motoren" (tel. 055-220327). Dit bleek achteraf zeer nuttig men heeft immers een bibliotheek en een databank. Deze databank legt verbindingen met boekwerken. Middels een diskette, welke bij het



lidmaatschap wordt verstrekt, is eenvoudig de noodzakelijke informatie te vergaren.

Tevens heb ik vroegtijdig contact gelegd met twee bedrijven welke gespecialiseerd zijn in Engelse motoren. Dit klinkt vreemd maar de Terrot 350 HS heeft een Engels JAP-blok. Mister Jim Motoren uit Castricum, een Britse motoren specialist, (tel. 0251-679017) heeft mij enorm geholpen bij de restauratie van het motorblok. Zo heeft hij onder andere de cilinder gestraald en gecoat, passende bougies geleverd (nicuwe bougies van ongeveer 65 jaar oud) en het spaakwerk verzorgd. Opgemerkt dient te worden dat hij niet het vel over je oren trekt. Vreemd vind ik het wel, dat hij met de aanschaf van bepaalde zaken zoals de spaken e.d., veel goedkoper was dan de Club Franse Motoren.

Het andere bedrijf is Paul Postma Motoren uit Haarlem (tel. 023-327892). Dit betreft een oude rot in het vak. Deze heer heeft onder andere het originele vet voor de versnellingsbak geleverd.

De eerste stap van de restauratie was uiteraard het demonteren van de gehele motor. Dit bleek zeer eenvoudig. Men had ongeveer 40 jaar geleden de gehele motor in een soort tectyl gespoten. Alle bouten gingen zonder kracht los.

Toen de motor volledig gedemonteerd was begon de tweede klus, het reinigen van alle onderdelen. Het was de bedoeling om de motor in de oude staat te houden en niet te spuiten. Na verschillende reinigingsmiddelen uitgeprobeerd te hebben, heb ik het idee om alles volledig origineel te houden overboord moeten gooien. De zaak was niet normaal schoon te krijgen. De originele verf loste gewoon op en overspuiten was de enige remedie. Jammer dus!!

Het frame en de velgen heb ik toen maar naar een poedercoatbedrijf gebracht om te stralen en te poedercoaten. Deze delen zijn op deze manier beter beschermd tegen roest en beschadigen. Montage met bouten zal normale lak immers direct beschadigen en dat is zonde.

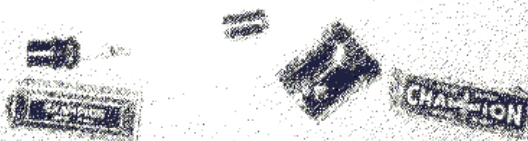
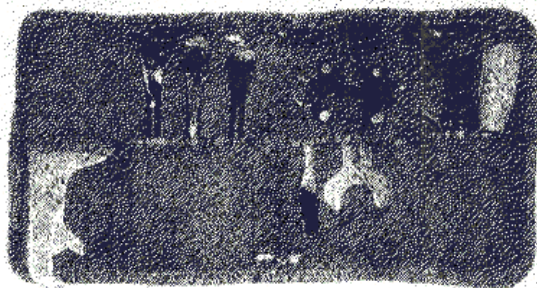
De benzinetank heb ik laten controleren op lekkage. Deze bleek lek en is gedeeltelijk opnieuw gesoldeerd. Bij de montage is deze later weer lek gegaan en is hij voorlopig gerepareerd met een epoxy-vulmiddel. Tot op heden blijft hij dicht, maar deze winter zal ik hem opnieuw moeten controleren.

De spatborden, de benzinetank en de olietank heb ik zelf gespoten. Via het Beletteringsbedrijf Matthijs de Goederen uit Woerden (tel. 0348-433884) ben ik in bezit gekomen van zeer smalle goudkleurige plakbiezen. Deze biezen hebben het voordeel dat je in alle rust de striping aan kunt brengen. Je moet goed kijken wil je zien dat het plakbiezen zijn. Daarna heb ik het plaatwerk in de blanke lak gespoten. De biezen zitten dus onder de lak. Het resultaat mag er zijn en de biezen kunnen dus niet losgaan. Zelfs de biezen op de velgen zitten recht.

Jos Pelders heeft de transfers geleverd (tel. 0416-375666).

Bij een antiekzaak vond ik een totaal gekreukelde hoorn van messing. Er zaten grote scheuren in. Na inspectie van het apparaat dacht ik: "Dat is leuk, volgens mij is hij te restaureren". Ik heb hem gekocht en heb hem voor een gedeelte moeten uitdeuken. De scheuren heb ik gedubbeld met latoenkoper. Na een polijstbeurt zag hij er weer mooi uit. Na een ontvettingsbad heb ik hem in de blanke hoogglanslak gespoten. Nu is deze hoorn de blikvanger van het geheel.

Bij navraag bleek het chroomwerk, wat zwaar in de roest zat, standaard tot ongeveer 1929 van nikkel te zijn. Na veel zoek kwam ik uit bij het chroom- en nikkelbedrijf dat vermeld staat in het clubblad van "Oud maar sterk". Ik heb toen een groot gedeelte van de te vernikkelen delen meegenomen naar Den Haag. De bouten, remstang en schakelstang heb ik thuis gelaten. Dit bedrijf heeft toen een prijsopgave gedaan van f 1600,- inclusief BTW. Om er zeker van te zijn dat ik niet teveel zou betalen heb ik ook een prijsopgave laten doen bij Tolenaar in Rotterdam. De man achter de balie keek naar de onderdelen en zei "dit is toch niet alles?". Ik zei tegen



hem dat ik thuis nog meer had en heb toen alle onderdelen gebracht inclusief de remstang, schakelstang en alle losse bouten en boutjes (± 300 delen). Tolenaar rekende voor alle delen, dus bijna twee keer zoveel werk, f 850,- inclusief BTW. Het verschil mag er zijn, dus het zal u wel duidelijk zijn dat ik alles in Rotterdam heb gelaten. Men fotografeert alle onderdelen bij inname. Toen ik na 4 weken de

nikkeldelen op kon halen, bleek het resultaat zeer goed. Zelfs de kleine boutjes waren als nieuw. De uitlaat welke zwaar verroest was leek wel nieuw. Ik ben achteraf dus zeer blij met mijn bezoek aan Tolenaar (tel. 010-4136828).

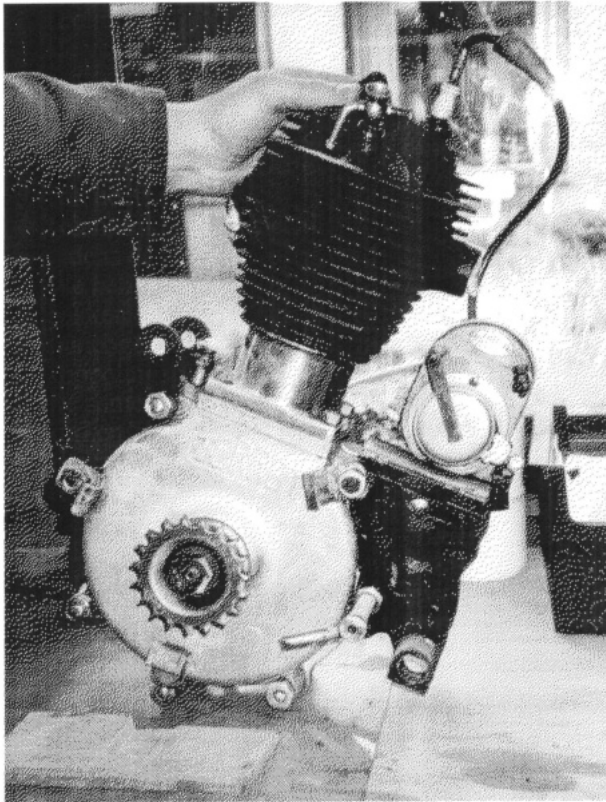
Later heeft Tolenaar, naar alle tevredenheid, ook de originele gereedschapset vernikkeld. Het is toch leuk dat deze set nog steeds compleet bij de motor aanwezig is. Zelfs de nippel voor demontage van de koppeling is nog aanwezig.

De wielnaven waren het volgende probleem. De lagering was er volledig uitgelopen. Uitdraaien was de enige remedie. Aangezien ik geen draaibank heb, moest ik dit uitbesteden. Nu zitten er onderhoudsvrije lagers in.

Het motorblok en de versnellingsbak heb ik samen met Bert Willems onder handen genomen.

Het motorblok bleek in een zeer goede staat te zijn, alleen het linker krukaslager bleek niet zo best te zijn. Via internet is een passend lager gevonden. Het lagerhuis hoefde dus niet uitgedraaid te worden.

De zuiger is nog origineel en de zuigerveren horen eigenlijk in een



Amerikaanse diesel-koelmotor.

De versnellingsbak was een geval apart. Tijdens de Vehikelbeurs van december 1999 vond ik een identieke bak. Deze bak heeft een belangrijke rol gespeeld tijdens de restauratie.

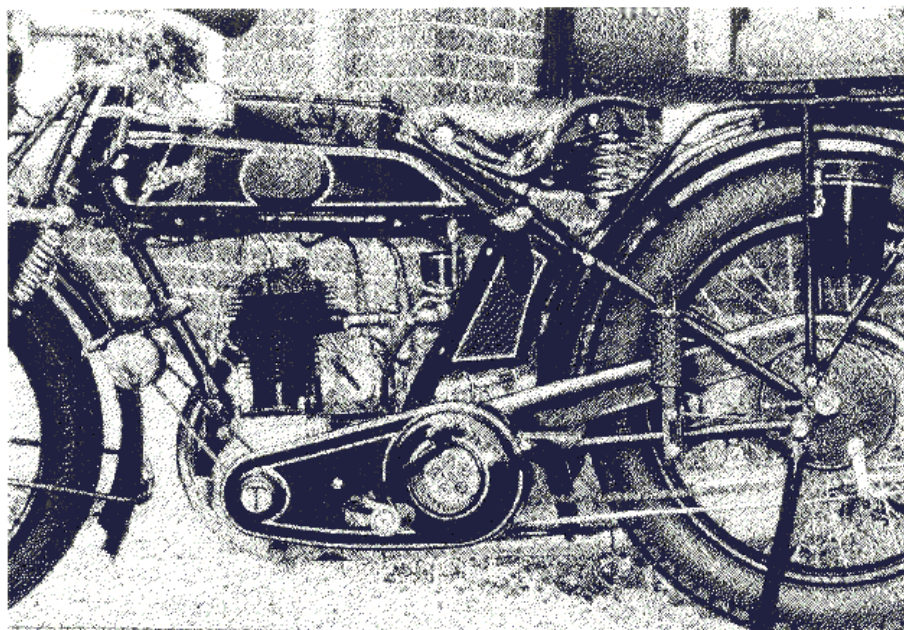
We hebben van twee bakken een goede bak samengesteld. De beste koppelingsplaten hebben we samengevoegd. De kurken blokjes waren uiteraard volledig versleten. Van schuurblokjes van de Gamma heb ik nieuwe kurkjes gemaakt. Tot op heden gaat dit zeer goed, ze slijten tot op heden nog nagenoeg niet, ondanks het aantal kilometers wat ermee gereden is. Het blijkt dus een goede en goedkope oplossing.

Het is goed dat de oude versnellingsbak volledig gedemonteerd is geweest. Bij demontage bleek dat een van de borgmoeren binnen in de bak was losgelopen. Dit had grote schade kunnen veroorzaken.

De montage van de motor verliep vlekkeloos. Ik heb een soort rijdbaar onderstel gemaakt van hout met zwenkwielen. Dit bleek achteraf zeer handig, je kunt de motor draaien zoals je wilt. Bijkomend voordeel is dat je op een hoger niveau werkt, je hoeft immers niet steeds te bukken.

Op het laatste moment zijn de wielen pas gemonteerd.

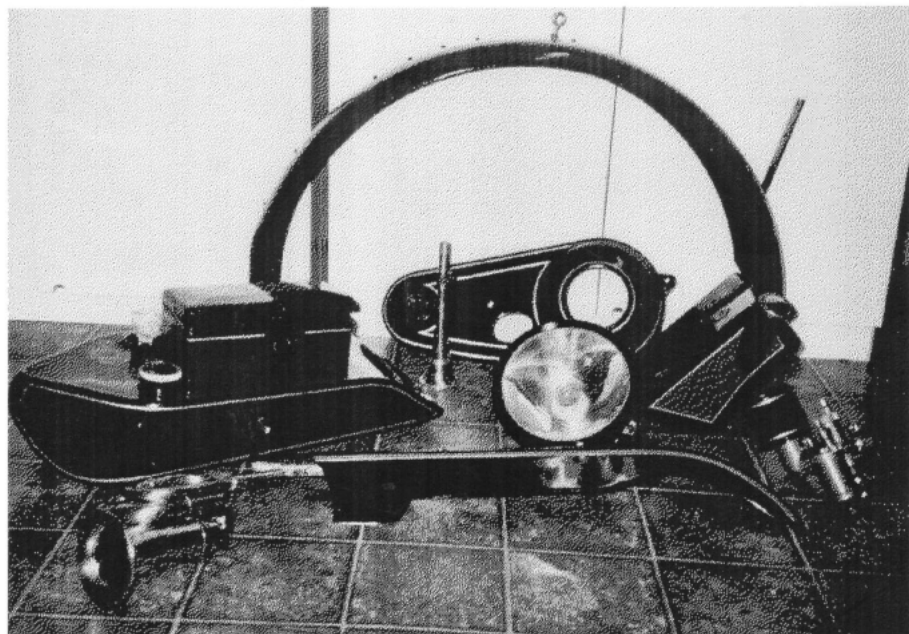
Het verzamelen van onderdelen zoals de handvatten, de rubberen kniedoppen op de tank en de stelschroef op de carburateur leverde nog



hoofdbrekers op.

Handvatten kon ik bestellen via de Club van Franse Motoren tegen een prijs van ongeveer f 120,- per stel. De kniedoppen kon ik niet meer bestellen. Ik heb toen besloten om de kniedoppen en de handvatten voorlopig van kurk te maken. Aangezien ik vroeger surfplanken heb gemaakt, mocht dit geen probleem zijn. Nadat ik de betreffende onderdelen in model geschuurd had, heb ik ze geschilderd met een mix van zwarte verf en blanke lak. Na de derde verfbeurt heb ik ze direct overgoten met keukenzout. Het zout trekt dan ik de natte verf. Nadat ze 24 uur gedroogd hadden, heb ik ze met water afgespoeld. Het zout lost dan op en er ontstaat dan een ruw relief. Op deze manier maakte ik vroeger anti-slip op surfplanken zonder dat er gewichtstoename ontstond. Daarvoor gooide men schelpenzand over de verse verf.

Voorlopig kon ik dus rijden zonder dat ik de originele delen had.



De gespoten grote onderdelen. Let op de carburateur met het luchtfilter. Een opvallend kenmerk van dit type motor. Het filter zit onder een hoek van 90 graden aan de carburateur. De biezen zijn in de goede kleur "gedrukt" en als transfers op de onderdelen geplakt. Een fraai resultaat.

Nadat alles was gemonteerd kon het proefrijden beginnen, tenminste dat dacht ik. Ik kreeg hem niet aan de praat. Toch maar weer contact gelegd met de Club Franse Motoren. Wat bleek, men had een handleiding, welke in het Nederlands vertaald was. Uit deze handleiding bleek dat ik een verkeerde startprocedure volgde. Je moest de ontsteking op de helft zetten. De vonk van de ontsteking is dan het felste. Dit heb ik toen uitgeprobeerd en het was een koud kunstje om hem te starten. Twee keer trappen en lopen.

De keuring was geen probleem. De keurmeester duikelde mijn brief van 1999 op uit het archief. Hij las hem aandachtig door en zei: "Dat is duidelijk, keuren maar". Nadat de motor op het einde van de keuring nog even gelopen had, was de opname in het kentekenregister nabij. Even naar

de Douane en klaar was Kees. Twee weken later ontving ik het felbegeerde kentekenbewijs.

Tijdens het Veteranentreffen 2000 in Woerden leerde ik iemand kennen die de originele handvatten en de originele kniedoppen te koop had. Deze heb ik gekocht voor een nette prijs. Deze man heeft ook een stelschroef voor de carburateur gemaakt. Hiervoor nog mijn dank.

En nu rijden maar.



Terrot zijklepper onderdelen

Hans van der Gref en Paul Jonkman bieden onderstaande onderdelen aan. Om avondrust over te houden volgen hier de spelregels voor informatie in volgorde van voorkeur: ●per E-mail: pagar.jonkman@planet.nl met vermelding "informatie onderdelen" ●of vanaf 4 sept. elke dinsdag tussen 20.00 en 21.00 uur telefonisch. Op andere momenten zijn we "niet thuis". ●U kunt tenslotte ook een brief schrijven met een gefrankeerde retourenvelop. Adressen: zie ledenlijst en achterkant peu Voor alle duidelijkheid: dit is geen activiteit van de CFM.

Peugeot "zwaar" voorvork● AY voorvork● Automoto 250/350 lat voorvork● Favori/Alcyon voorvork● Terrot motorblok ● Soyer motorblok● Terrot versnellingsbak● M&G versnellingsbak MB versnellingsbak● BG versnellingsbak● Alcyon versnellingsbak● C.Ricard versnellingsbak● Burman versnellingsbak● Terrot type L/F versnellingsbak● Terrot versnellingsbak-zijdeksel● Terrot deksel distributie● Terrot versnellingsbak-assen● Terrot kopklepper uitlaat● Terrot demperaluminium●Terrot demper staal●Terrot zijklepper uitlaat● Terrot spatbord Confort● Terrot spatbord H● Terrot spatbord + bagagedrager● Terrot L kettingkast● Terrot F + E tank● Peugeot tank● Motobécane tank● Terrot naaf nieuw● Terrot wiel van voor 1930● Terrot L frame 1928● Terrot F achterframe + bagagedrager● Terrot kleppendeksel● Terrot F + L kleppenlichter● Terrot F + L gereedschapstrommel● Terrot ETD + L stuurdeksel● Terrot ETD koppelingsplaat kurk● Terrot kickstarteras nieuw● Terrot lateraalveer voorvork● Terrot olieleiding nikkel nieuw● Terrot remdeksel● Terrot assortie kleppen● Terrot price assen nieuw● Terrot ETD as nieuw● Terrot kleptoren● Terrot bougietoren● Terrot uitlaatmoer● Terrot voorveerschommel● Terrot koppelingsanker nieuw● Terrot aandrijfandwiel nieuw● Terrot 500 cc schommelas● Terrot ETD kickstarter● Terrot kickstarter ?● Magnat Debon deksel● Terrot ETD voorveer nieuw● Terrot koplampsteun● Magnat Debon benzinedop● Terrot benzinedop compleet● Terrot lichtschakelaar● Terrot lateraalveer voorvork● Terrot kickstarterveer● Terrot diverse typen veren● Terrot diverse versnellingsbaktandwielen● Terrot inlaatspruitstuk● Terrot veerdeksel kickstarter● Terrot 2 1/2 tandwiel● Terrot standaard voorkant● Terrot standaard achterkant● Terrot M wiel 600 x 55● Terrot nokkenas ● Terrot krukas nokkenastandwiel.
(Indien geen nadere aanduiding → meestal Terrot zijklepper type H)

Moto-Club Lorraine Veilles Gloires

Correspondentie van Rien Neels met MC Lorraine:

Bonjour

**Normalement la bourse aura lieu le dimanche 21 octobre
le rallye d'automne aura lieu soit dimanche 23 ou 30
septembre, tu recevras
les invitations en temps voulu
Au mois de juillet, il y aura un site web sur le club et
tout sera dedans
A bientôt**

Pascal BEURAIN

6, rue des capucines. 54760

LANFROICOURT.

Tel dom. 03.83.31.84.81.fax. 03.83.17.53.28

www.motorfietspompjes.fr

Via wat E-mailcorrespondentie geeft Rien Neels de CFM de volgende tip:
Bandenpompjes voor motoren zijn nog te vinden in België in Ranst, daar is
de beurs van de Verfrakken. Vehikel in Utrecht kan trouwens ook een pomp
opleveren. Rien snuffelde nog wat op het net en wilde ons de volgende
adressen u niet onthouden:

<http://perso.libertysurf.fr/tcp/go.htm> leidt naar de Terrotclub in de
Pyreneeën.

www.ifrance.com/TERROT-DIJON/ verwijst naar onderdelen, bouwjaren,
gegevens enzovoort.

Tenslotte belooft Rien om een lijstje maken van websites die hij zoal heeft
gevonden. Misschien is het dan nog wel zo aardig om een selectie te maken
en de beste sites te beschrijven. Het documentatiecentrum heeft al het een en
ander aan kennis over het web in haar bezit. Rien heeft een uitdraai
gekregen van die gegevens.

Jaarrit CFM Monnickendam

Zaterdag 8 september 2001

verzamelen vanaf 9 uur

De jaarrit 2001 belooft zeer interessant te worden. De ontvangst is in Monnickendam vlak bij het water vanaf 09.00 uur.

Rond 10.00 uur gaan we rijden in twee groepen, een langzame en een snelle. Voor- en achterrijders zullen ons begeleiden. We rijden natuurlijk een stuk langs de dijken en door de polders, waar we ons tot ver beneden het N.A.P. laten afzakken. Via een kopje koffie in Scharwoude (ook voor de volgers) rijden we naar Hoorn, een heel gezellig stadje. Aldaar gaan we naar het Spoorwegmuseum en gebruiken we de lunch. Mochten belangstellenden zich, buiten de motoren om, verder willen verpozen biedt Hoorn een zeer gezellig centrum. We vervolgen de rit met een verrassingstocht door de Schermer, Purmer, ... hoe was dat rijtje ook alweer?

Na in totaal ongeveer 100 km te hebben gereden eindigen we ongeveer 16.30 uur weer in Monnickendam, waar we aansluitend een warme maaltijd hebben. In principe zal het eten ongeveer om 7 uur afgelopen zijn. Natuurlijk is deelname aan de maaltijd vrij. Deelname is 15 gulden kosten per persoon, de maaltijd is 25 gulden.

De deelname staat ook open voor niet-leden, mits voorzien van een Franse motor. Zij betalen f 20, voor de deelname.

Voorinschrijving is noodzakelijk voor de organisatie; de betaling doet u bij aankomst 's morgens op de startplaats in Monnickendam, dit is dus anders dan de jaren hiervoor.

Gezien de enthousiaste verhalen uit voorgaande jaren en het feit dat we van veel leden bericht hebben gehad dat hun motor 'eindelijk klaar' is gaan we uit van een grote opkomst. Het wordt heel apart.

Een inschrijfformulier is los bij deze peu bijgevoegd. Contactpersoon Peter Mosseveld

NATIONAAL VETERAAN TREFFE

HET EVENEMENT VOOR MOTORRIJWIELLEN TOT 1970

- Voor motoren, scooters & bromfietsen
- Sterrit
- Kaasrit

15
september
2001

- Clubstands
- Onderdelenbeurs
- Eten, drinken & muziek
- Nostalgische steer

Klassiekers GRATIS toegang!!

van
9^h

EXERCITIETERREIN
WOERDEN

INFORMATIE 0348-460214

Club
Unie
Motoren

CFTM



Houdt u de laatste zaterdag van de zomer, 15 september 2001, al vrij in uw agenda? Voor het elfde Nationaal Veteraan Treffen. Meer dan duizend klassieke motoren, brommers, scooters en solexen tot 1970 maken het door kastanjabomen omringde terrein voor één dag Nederlands grootste openlucht museum...

De sterrit

U rijdt met uw klassieker naar Woerden. U kunt natuurlijk ook met een club of met vrienden rijden. Het samenkomen van al die klassiekers in Woerden is altijd weer een unieke gebeurtenis! (voor veteran liefhebbers die van ver komen met auto en aanhanger: parkeer de auto buiten Woerden en rij naar het Exercciterrein met uw klassieker, de koffie en een broodje staan voor u klaar!).

Een leuke beurs

De beurs is toegankelijk voor iedereen, naast de vaste handelaren komen er veel gewone liefhebbers. En dit maakt het aanbod op deze beurs wel zo interessant.

De "car-boot-sale"

Op de beurs, vanuit de achterklep van de auto worden spulletjes verkocht. Men kan zo met de auto de beurs op rijden, na afloop sluit u uw kofferbak, en klaar is kees! Dit aanbod geldt alleen voor particulieren (kleinere grondplaats).

Lekkere hapjes en drankjes

Speciale zorg zal bij deze elfde editie weer besteed worden aan de drankjes en hapjes zodat u straks, op het terras, kunt genieten van al die prachtige klassieke voertuigen...

Kaasrit

Voor diegenen die nog zin hebben om een stukje te rijden in de omgeving van Woerden, in het Groene Hart, is er een leuke Kaasrit. Bij pech wordt u snel geholpen!

Informatie

Voor informatie kunt u een boodschap inspreken op 0348 - 460214. U wordt dan z.s.m. teruggebeld. Of u kunt een e-mail sturen naar:

nationaal.veteraan.treffen@hetnet.nl

Bezoek ook onze website: **www.nationaalvetaaantreffen.com**

We hopen u met klassieker (gratis toegang!!!) of als bezoeker te zien...op

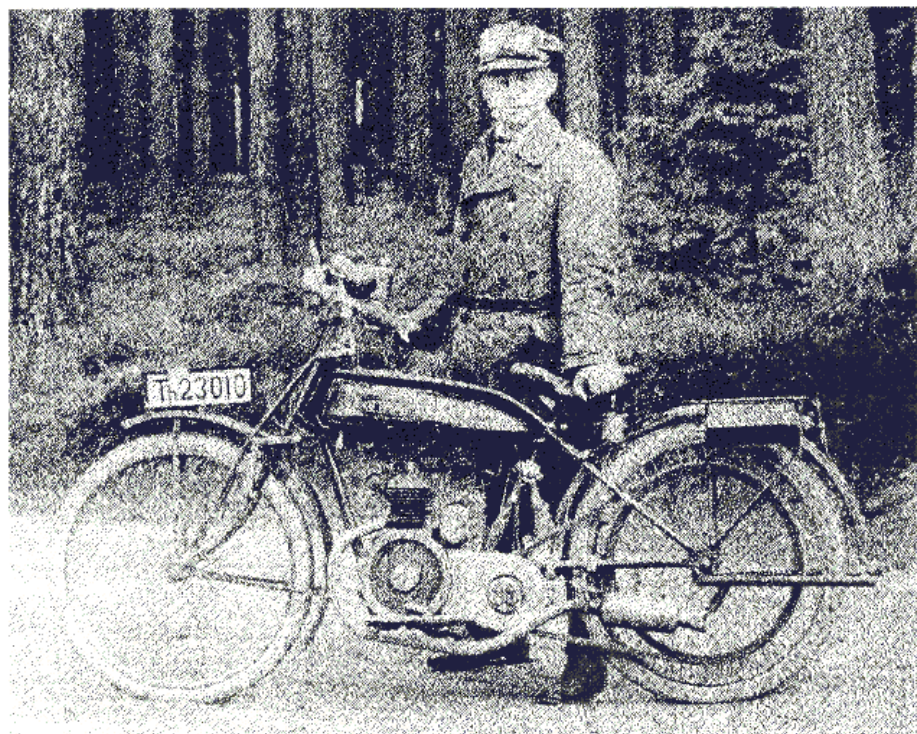
Zaterdag 15 september in Woerden!!!

Gnome & Rhône

Een moeilijk onderwerp is het in licentie bouwen van "andermans" motoren. Wist u dat Terrot Gnome & Rhône's in licentie heeft gebouwd? En dat deze Gnome & Rhône's spatborden kregen van Terrot? Dit is weer eens een voorbeeld waaruit blijkt dat ik zeer bescheiden moet zijn over mijn kennis van de Franse motorfiets-industrie. Je bent al gauw geneigd om te denken dat je met een niet origineel model te maken hebt, terwijl het zo bijzonder is dat je het product verwerpt als "gebakkie van de maand". Onkunde is niet iets om trots op te zijn.

Een ander mooi voorbeeld stond in het clubblad van de VMC No. 438 van september 2000. Arie Vermeulen heeft een foto te pakken gekregen van een T.A.S., Trumpf-Ass, Fahrradwerke

A.G. in Saarbrücken. Het feit dat de afbeelding iets weg had van een Franse motorfiets, soms vergis je je erin maar vaak zie je het toch in één oogopslag, zorgde ervoor dat ik met nieuwsgierigheid het hele stukje las. Het verhaal zit als volgt in elkaar: T.A.S. bouwde deze 175 cc zware tweetakt motorfiets in

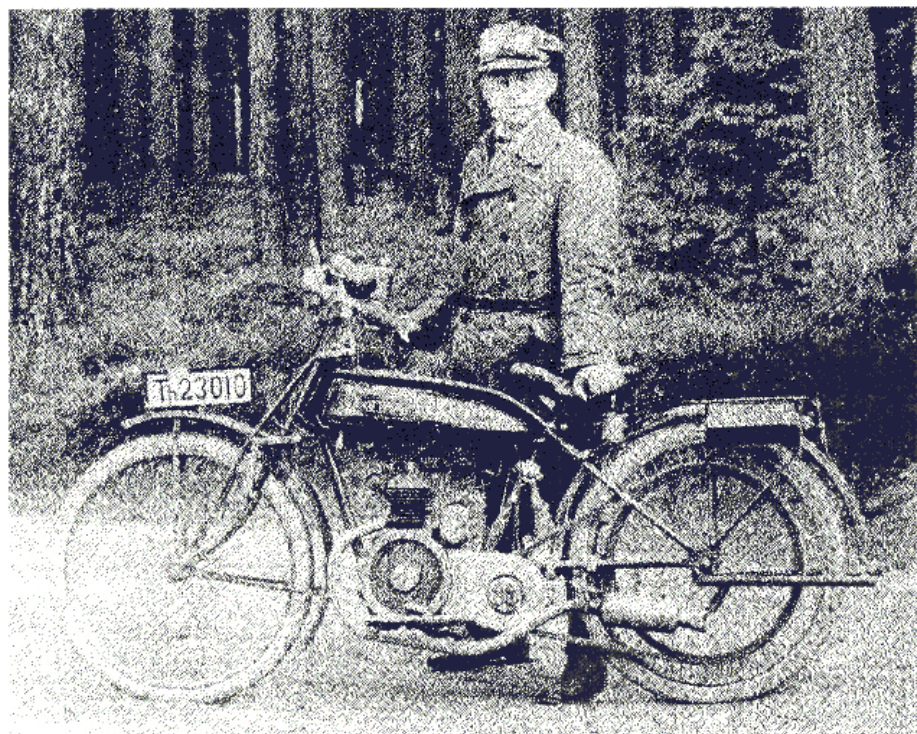


Gnome & Rhône

Een moeilijk onderwerp is het in licentie bouwen van "andermans" motoren. Wist u dat Terrot Gnome & Rhône's in licentie heeft gebouwd? En dat deze Gnome & Rhône's spatborden kregen van Terrot? Dit is weer eens een voorbeeld waaruit blijkt dat ik zeer bescheiden moet zijn over mijn kennis van de Franse motorfiets-industrie. Je bent al gauw geneigd om te denken dat je met een niet origineel model te maken hebt, terwijl het zo bijzonder is dat je het product verwerpt als "gebakkie van de maand". Onkunde is niet iets om trots op te zijn.

Een ander mooi voorbeeld stond in het clubblad van de VMC No. 438 van september 2000. Arie Vermeulen heeft een foto te pakken gekregen van een T.A.S., Trumpf-Ass, Fahrradwerke

A.G. in Saarbrücken. Het feit dat de afbeelding iets weg had van een Franse motorfiets, soms vergis je je erin maar vaak zie je het toch in één oogopslag, zorgde ervoor dat ik met nieuwsgierigheid het hele stukje las. Het verhaal zit als volgt in elkaar: T.A.S. bouwde deze 175 cc zware tweetakt motorfiets in

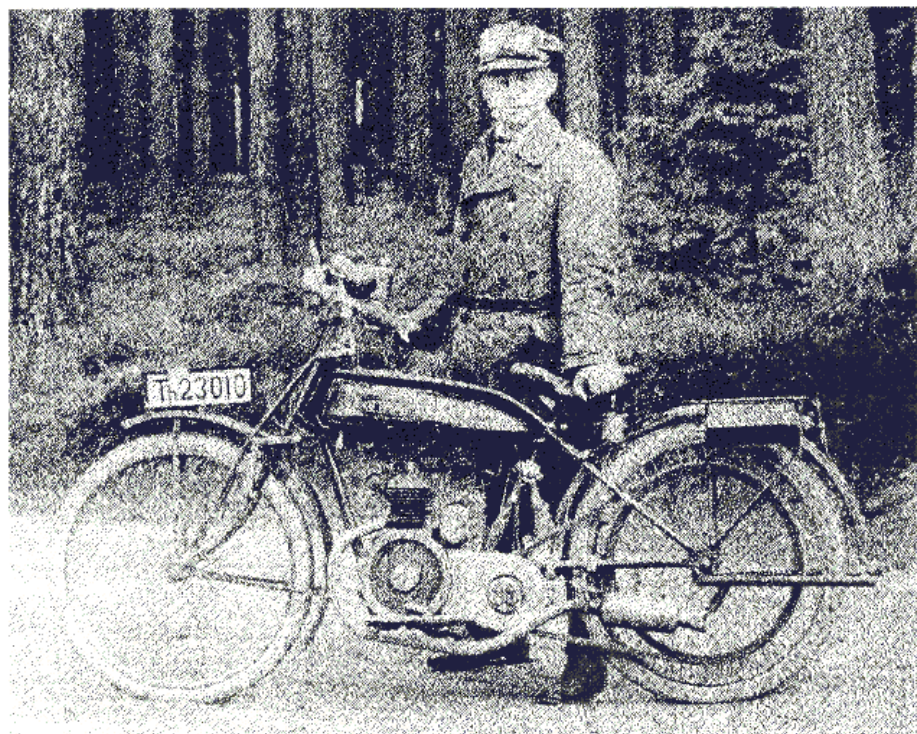


Gnome & Rhône

Een moeilijk onderwerp is het in licentie bouwen van "andermans" motoren. Wist u dat Terrot Gnome & Rhône's in licentie heeft gebouwd? En dat deze Gnome & Rhône's spatborden kregen van Terrot? Dit is weer eens een voorbeeld waaruit blijkt dat ik zeer bescheiden moet zijn over mijn kennis van de Franse motorfiets-industrie. Je bent al gauw geneigd om te denken dat je met een niet origineel model te maken hebt, terwijl het zo bijzonder is dat je het product verwerpt als "gebakkie van de maand". Onkunde is niet iets om trots op te zijn.

Een ander mooi voorbeeld stond in het clubblad van de VMC No. 438 van september 2000. Arie Vermeulen heeft een foto te pakken gekregen van een T.A.S., Trumpf-Ass, Fahrradwerke

A.G. in Saarbrücken. Het feit dat de afbeelding iets weg had van een Franse motorfiets, soms vergis je je erin maar vaak zie je het toch in één oogopslag, zorgde ervoor dat ik met nieuwsgierigheid het hele stukje las. Het verhaal zit als volgt in elkaar: T.A.S. bouwde deze 175 cc zware tweetakt motorfiets in



licentie van de Gnome & Rhône-fabrieken. Volgens Arie Vermeulen werden daar veel Gnome & Rhône's gebouwd. In Saarbrücken heel bekend, verder een zeldzame verschijning.

Bestudering van de Gnome & Rhône-bijbel "l'Histoire des Motocyclettes Gnome & Rhône" leverde niet veel op. Het zou om een licentie kunnen gaan van een type H2.

Als we naar de details op de foto kijken, dan valt de onverzorgd gevormde uitlaat op. De pijp is niet mooi gevormd en de demper hangt er scheef bij. Het zou me niet verbazen als dit begin twintiger jaren model al enige jaren in dienst is geweest en al de nodige veranderingen heeft ondergaan. De riem naar het achterwiel is goed te zien, de spaghetti ter hoogte van de knieën is weer het bewijs dat de motor al een leventje achter de rug heeft.

In het VMC artikel werd verder nog vermeld dat T.A.S. motoren bouwde van 1923 tot en met 1931.



D 36

BATTERIES

USL

- Etanchéité parfaite, même aux plus grandes vitesses.
- Résistance absolue aux vibrations et aux chocs répétés.
- Grande capacité et longue durée.

CATALOGUE
franco sur demande.

C^h AUTOX
12, RUE D'AGUESSEAU
PARIS (VIII^e)

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Technische contactadvertenties

Zoals jullie weten is het doel van de vereniging vooral het elkaar helpen en stimuleren bij het restaureren dan wel in stand houden van onze Franse motorfietsen. Daarom is op de Sleuteldag aangekondigd om in de Peu een nieuwe rubriek te starten: DE TECHNISCHE CONTACTADVERTENTIE. Hierin kunnen clubleden om hulp vragen of hulp aan een ander aanbieden. Heel vaak merk je namelijk dat met de kennis of de vaardigheid van de een de ander heel snel kan helpen. De bereidheid om elkaar te helpen blijkt altijd weer zeer groot. Met deze rubriek wordt het wat gemakkelijker vraag en aanbod bij elkaar te krijgen en zodoende nog meer plezier uit onze hobby te halen. Plaats een advertentie in de volgende Peu!!!

Opzet:

GEVRAAGD / AANGEBODEN:

- Naam:
- Adres:
- Telefoon / email
- HULPVRAAG:



NOUVEAU PRIX
36
FRANCS

La nouvelle K. L. G. Type K. 1

pour toute voiture normale, résiste à la chaleur et à l'encrassement. Elle fait un usage 8 à 10 fois plus long que toute autre bougie.

Il est de votre intérêt de monter des

BOUGIES K.L.G.

MONTEZ-LES - OUBLIEZ-LES!

Vente en Gros - S^{ie} A^{me} KIRBY-SMITH, 73, rue Laugier - PARIS

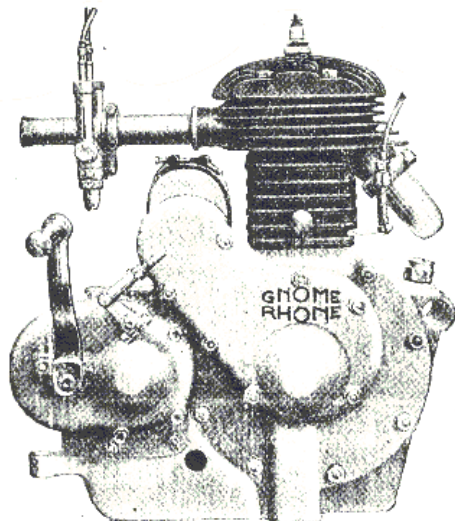
Antilostrilmoer

Behalve een mooi woord voor galgje is het ook een aardig artikel voor mensen met een tikkeltje gevoel voor Frans chauvinisme. Op de dag dat de Concorde weer voor het eerst het luchtruim kiest, welk land zou ooit op zo'n verliesgevend prestige-project nog geld stoppen, juist op die dag nieuws ook ander nieuws uit de (vliegtuig)industrie. Dit nieuws uit een Frans blad werd opgepikt door PT Industrie Nr.1 - 2001.

Bouten en moeren van vliegtuigmotoren worden gewoonlijk geborgd met een ijzerdraadje om te voorkomen dat ze lostrillen. Het doorknippen van het draadje bij elke onderhoudsbeurt en het aanbrengen van een nieuw draadje kost echter veel tijd - en een los draadje kan de motor óók ruïneren. Het Franse bedrijf JPB Système is er na zeven jaar in geslaagd een zelfblokkerende moer en een zelfafremmende bout te ontwikkelen. Het gewicht laag houden was de grootste uitdaging. Motorenfabrikant Snecma heeft inmiddels een grote order geplaatst.

Uit: l'Usine Nouvelle, nummer 2760, 14 december 2000.

En die motorenfabriek, die kennen we. De Snecma is die fabriek van militaire vliegtuigen, een pootje in de burgerluchtvaart, de bouwer van de motoren van de Concorde en is het conglomeraat dat is voortgekomen uit o.a. de beroemde Gnôme & Rhônefabrieken. En daar krijgen sommige mensen dan toch weer een beetje een warm gevoel van.



Le bleu-moteur « Gnome-Rhône ».

Verslag Sleuteldag

onderdeel: tankrestauratie (Rob Kwist).

Op onze type motoren zitten tanks die over het algemeen uit messing zijn gemaakt. Men was in die tijd nog niet zo goed in staat om ijzeren tanks te persen zonder dat haarscheuren in het materiaal ontstonden. Bij messing treedt dit probleem minder snel op.

Bij de restauratie is het aan te bevelen de tank uit elkaar te halen vanwege:

- lekkages (d.m.v. tankcoatings repareren is vaak geen structurele oplossing),
- je veel makkelijker in staat bent deuken te verwijderen,
- de tank opnieuw gesoldeerd kan worden. De oude soldeer is erg broos geworden en gaat vaak later alsnog barsten.

Kortom, advies: uit elkaar dat ding!

1. Zorg er voor dat de tank geen benzineresten meer bevat. Spoel hem bijvoorbeeld met heet water en Drecht goed door. Laat ook de tankdop eraf bij het uit elkaar solderen.

Bodem:

2. Zorg dat de stalen bodem geheel blank wordt gemaakt. Bijvoorbeeld d.m.v. stralen.

3. Vertin daarna het gehele oppervlak. Het gemakkelijkste is het gebruik van tinpasta. Na verhitting en uitwrijven met een doek ontstaat een dun laagje tin.

4. Gaten in de bodem kunnen gerepareerd worden door het opsolderen van stukjes metaal (eventueel klinken). Solderen met *zilvertinsoldeer!*

Bovenkant:

5. Eventueel laten verwijderen van de chroomlaag.

6. Uitdeuken kan het beste m.b.v. een ijzeren mal en een houten hamer. Het beste is te werken op een lap leer om wegglijden te voorkomen. De deuk moet van buiten naar binnen toe worden weggeslagen. Dus niet, want de verleiding is groot, in het midden beginnen!

7. Reparaties van kleine oneffenheden en/ of scheuren in het messing kunnen m.b.v. zilversoldeer plaatsvinden. Hierna mag beslist geen chemische verwijdering van chroom plaatsvinden aangezien het *zilversoldeer* dan weer verdwijnt!

In elkaar zetten:

8. Allereerst moet de rand van de bovenkant worden vertind.

9. De klinknagels aanbrengen in een verzonken randje zodat daarna de kop van de nagel weggeslepen kan worden.

10. Solderen van de tank met zilvertinsoldeer m.b.v. een soldeerbout. Deze bout dient zeer heet te zijn en kan het beste in een gasbrander worden heet

gestookt (bv. gasformuis). De rand goed voorzien van S39 en de soldeerdraad in de rand leggen, de tank kantelen en met de bout laten smelten.

11. Na het solderen de tank vullen met water en onder druk zetten (kurk voorzien van een ventiel en oppompen m.b.v. een fietspomp) tot ongeveer 1 atmosfeer. Hierbij moet je oppassen dat de tank niet vervormt.

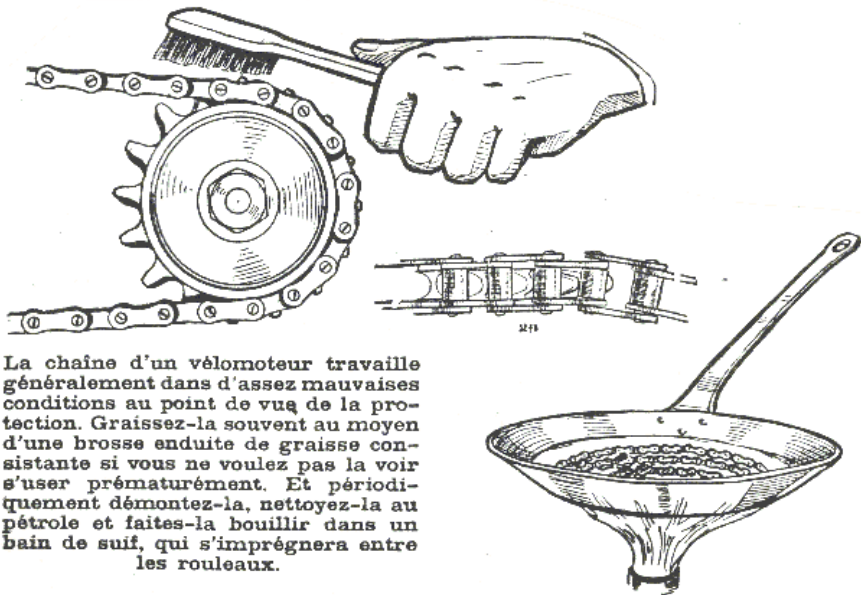
Bij ijzeren tanks wordt het hele verhaal verschrikkelijk lastig aangezien deze vaak gelast zijn. Als er deuken in zitten is het mogelijk om m.b.v. een knabbelschaar een gat in de bodem te knippen zodat je kan uitdeuken. Dit dient uiteraard later weer te worden dichtgelast.

Het ontroesten van een tank kan het beste door een liter petroleum gemengd met scherp zand of aquariumgrind in de tank te doen en hem op een betonmolen te binden en vervolgens een hele tijd te laten draaien.

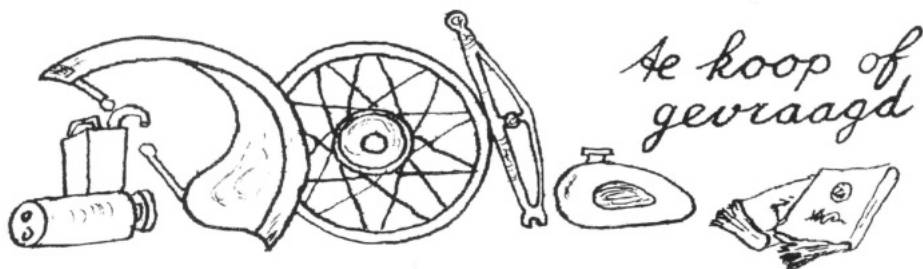
Al met al zeer veel werk maar de moeite waard. Je zal niet de eerste zijn die denkt dat de tank wel goed is en hem voorziet van prachtig spuitwerk. Helaas, tijdens de eerste proefrit blijkt de tank lek te zijn en je kan hem alsnog uit elkaar gaan halen.

Succes!

Rob Stevelmans



La chaîne d'un vélomoteur travaille généralement dans d'assez mauvaises conditions au point de vue de la protection. Graissez-la souvent au moyen d'une brosse enduite de graisse consistante si vous ne voulez pas la voir s'user prématurément. Et périodiquement démontez-la, nettoyez-la au pétrole et faites-la bouillir dans un bain de suif, qui s'imprégnera entre les rouleaux.



*te koop of
gevraagd*

Te koop bij de CFM:

l'Histoire des motocyclettes Gnome & Rhône; Auteur Daniel David; tot stand gekomen door de Franse Gnome & Rhône-club Een prachtig boek met een compleet overzicht van alle typen die dit beroemde merk heeft gemaakt. Veel foto's, een deel is in kleur. Om ten volle van dit boek te profiteren dient u het Frans machtig te zijn. (zie B28 in "Laatste toevoegingen in het CFM-DC)

Laatste toevoegingen in het CFM-DC :

Het verhaal wordt heel eentonig: het documentatiecentrum heeft er de laatste drie maanden weer veel mooi materiaal bij gekregen. Het beste kunt u dit nalezen via de lijst die via E-mail wordt verstuurd. Indien u ook op de hoogte wilt blijven: zorg voor een computer (van 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 computer zelf niet helaas! De lijst bestaat op dit moment uit meer dan 80 bladzijden.

Uit de materialen die de laatste tijd beschikbaar komen durf ik de stelling wel aan dat we in Frankrijk over meer dan 500 merken kunnen spreken. Via een weddenschap zou ik misschien gestimuleerd kunnen worden om waar te maken wat ik beweert. Het is heeeeeeel veel mensen. Neem de lijst met namen in B28 en MR63 maar eens door. Gurtner een motormerk? Ach, ze hebben ook hele motorfietsen gemaakt. Wie probeerde niet een graantje mee te pikken tussen de grote drie? Veel merken (etiketten) hebben geen lang leven gehad. Het maakt het voor ons allemaal wel heel boeiend en ingewikkeld.

Hier volgt een opsomming van het nieuwste materiaal, te beginnen met drie boeken:

B28

Gnome & Rhône l'Histoire des motocyclettes; Daniel David / Alain Chapeau; Uitgegeven door l'Amicale des motos ~. Volledig overzicht van alle ~ producten tot en met de rol van de Snecma heden ten dage; op blz 246 en 247 alle modellen en

hun jaren van productie in tabelvorm. Het boek bevat veel foto's, ook gedeeltelijk in kleur, tekeningen, affiches. [A4-258]

1. Gnôme & Rhône; afbeeldingen van ~ typen tot WO2:
2. Gnôme & Rhône; afbeeldingen van ~ typen na WO2:
3. Follis; de relatie met ~ (203 – 206)
4. Motavia, Motavit, Follis (207 – 212)
5. Gnôme & Rhône; afbeeldingen van ~ typen na WO2 (vervolg):
6. Gnôme & Rhône; omzettinglabel naar Motavia (223)
7. Gnôme & Rhône typenoverzicht naar jaartal (246 – 247)

B29

Restauration des motos anciennes, tome 1; La ~; Les prémices, La partie cycle; J-Y Fenastrigues; eigen uitgave; ISBN 2-9507023-3-3 [A4-230]

Boek met veel tekeningen, veel tekst en veel snuffelwerk op het gebied van frame's, vorken, wielen, spatborden en alle onderdelen die daarbij horen. Het bestaat uit twee gedeeltes: 1) premisses, 2) het rijwielgedeelte. Vanaf blz. 46 is er een opsomming van de ontwikkeling van motorfietsen met o.a. afbeeldingen van:

1. a. Guerry 1904 4 takt. (47) b. Automoto 1900 tricycle (47) c. Chapelle frères 1900 (48) d. L'Invicta 1903; motor tussen de framebuizen (48) e. Benoit Gonin met Anzani 2 ½ HP met dubbele snuffelklep en kop-uitlaatklep (49) f. Moto Réve expositie 1913/1914; prachtige foto (49) g. La Cyclette 1922/1923 tweetakt 98 cc h. Gnôme & Rhône D2 tekening (51) i. Moto Leloir tweecilinder (51) j. San Sou Pap / Rovin 250 cc tweetakt 1929 (51) k. Quidet 350 cc tweetakt tekening prototype; schijnt nooit gemaakt te zijn. (53) l. Moto Train 350 cc M7 1929 viertakt (53) m. Ratier L7 (55) n. BFG (62) o. Voxan, Midual (63)
2. Kentekens vanaf 1928/april 1950 en systeem vanaf april 1950 (68 – 69)
3. Silenéchappement évé; advertentie van een demper met regelbare geluidssterkte door een pedaal (177)

B30

Restauration des motos anciennes, tome 2; La ~; Les prémices, Le moteur, La transmission; J-Y Fenastrigues; eigen uitgave; ISBN 2-9507023-4-1 [A4-230]

Boek met veel tekeningen, veel tekst en veel snuffelwerk op het gebied van motoren en overbrengingen en onderdelen die daarbij horen.

1. Gnôme & Rhône CV2 500 cc; tekening rechterzijde (5)
2. Peugeot P515; tekening motorblok rechterzijde (13)
3. Gnôme & Rhône D3 500 cc; tekening motorblok distributiezijde (16)
4. Lutétia; tekening motorblok (19)
5. La Cyclette 1920; tekening motorblok (19)
6. Pauvert 350 cc; roterende inlaat; tekening (24)
7. Aubier & Dumme; doorsnedetekening motorblok (25)
8. Rochet-Roland 656 cc 1909; afbeelding motor rechterzijde (29)
9. Sublime 350 cc 1947 kk; afbeelding motorblok en motor (31)
10. ABC; tekening motorblok (32)
11. Gnôme & Rhône AX2 800 cc jaren 30; tekening (32)
12. Koehler Escoffier V-twin 1934; tekening linkerzijde (36)

13. Gnôme & Rhône M1; tekening blok distributiezijde (47)
14. Gnôme & Rhône CM1 in race-uitvoering met uitvergroete koelvinnen bij de kop; foto (49)
15. AMC 250 cc kk ; opengewerkte grote tekening (52)
16. Anzani 25 HP à distributeur rotatif 1909 détail distributeur (58)
17. Train 350 cc à sabots (drijftollen) (58)
18. Bailleul; Microma, Bert; drie merken met verschillende systemen van "ademhaling" (59)
19. Chaise 100 cc tweetakt; grote tekening met voorbeeld van blok met (groot) vliegwiel (106)
20. Carburateurs: a. Amac / Amal 140 – 142) b. Gurtner (144 – 145) c. Phenix 1896 (146) d. Claudel (146 – 147) e. Longuemare (148) f. Cozette (149) g. Zedda (149) h. La Cyclette (150) i. Zenith (150 - 151)
21. Musées; lijst met musea (212 – 213)
22. Technische woordenlijst Engels-Frans vv (220 – 226)

In de mappen:

- M26.4 Voxan;
 M26.1 Styl'son;
 M26.2 Styl'son;
 M26.3 Power-seal
 M26.4 75 jaar motorleven in Nederland; Han Harmsze; 1904 – 1979. **Wie heeft me dit boek geleend? Ik wil het graag terug geven maar ik weet echt niet meer aan wie. . .**
 M26.10 Aleyon
 M19.2 Solex "van der Heem"
 M26.12 Griffon 1906

H34. Moto's d'Hier No. 34

- 1 Jack Sport; ~ 500 ~ 1929 met LMC 500 cc LMC blok en Staub versnellingsbak; présentation/essay; ets. Corbeau; relatie met motocyclettes Utilia; verhaal, 6 foto's en 1 tekening van het blok. (14-15)
- 2 Chateau-Thierry; La course de ~ 1902, 1903, 1905; artikel met 6 foto's waaronder Clément 4 cilinder (11 boven), Philibert met enorme koelvinnen op de kop (11 midden)
- 3 Bon' Avion; foto van een ~ 1927 met Zürcher 250 kk blok. (12 bovenaan)
- 4 Ultima type A 1923; in musée à Labege, een museum dicht bij Toulouse; foto linkerkant (24 onderkant); het museum wordt beschreven.
- 5 Manon 1900; clip-on motor; in musée d'Encamp in Andorra; foto linkerkant (25 onderaan); het museum wordt beschreven.

H35. Moto's d'Hier No. 35

- 1 Koehler Escoffier 500 cc V 1926 "Mandoline" refabricage (10 – 12)
- 2 Musée personnel de Joël Roure à Puisserguier, 34; "L'art et la manière"; beschrijving van een museum dicht bij Béziers. (3)
- 3 Captivante; La ~; = "de boeiende"; 100 cc jaren 50 Ets. A. Jeunet à Dôle Jura; inbouwmotoren Mistral, NSU, Lavalette, VAP; beschrijving kleine regionale fabriek. (25 - 27)

- 4 Lambert; Claude ~; "Un beau parcours sportif"; coureur actief in de jaren 60 en 70 voornamelijk met zijspannen. (29 – 32)

H36. Moto's d'Hier No. 36

- 1 New Map BYSS 500 cc kk1932; présentation; beschrijving met 6 foto's en een advertentie (18 – 19)
2 Aluminium solderen; Lumiweld; artikel (4 – 5)
3 Monet & Goyon Pullman; "Née trop tôt. (12 – 14)
4 AMC; Les moteurs ~; "Dans le livre des records"; geschiedenis van deze motorenbouwer, met name jaren 50. (24 – 25)

H37. Moto's d'Hier No. 37

- 1 Deronzière 1914; présentation/essay; prachtige restauratie met veel bijzondere details, bv foto van een carburateur Grouvelle & Arquembourg (17 – 19)
2 Monet & Goyon; fam. Gagnaire verzamelt en restaureert ~ en zijn kenners van dit merk; portrait. (6 – 7)
3 Idéal-Moto met AXA 350 cc tweetaktblok; restauratieverhaal van een motor van een onbekend merk (28)
4 Motobécane mobyscooter 1955; présentation/essay; verhaal met veel foto's, een elektrisch schema en enkele onderdelentekeningen (29 – 32)

RT56 Revue Technique Motocycliste No 56; november 1952

- 1 Jonghi II 250 cc (voorzijde kleurenfoto en 33 – 41)
2 Typenoverzicht 1952; tekening, enkele gegevens en prijzen, bv Française Diamant, Génial lucifer, alma, Gima, Radior, Ravat, DS Malterre, Favor, Alcyon, Guiller, Automoto, Macquet, Elic Huin, Vallée, Ut, Follis, Cemec (21 – 30)
3 Mobylette; "la bicyclette motorisée"; grote advertentie (binnen achterzijde)
4 Bernardet Scooter; "Un équilibre parfait exige . . . une tenue de route parfaite"; grote advertentie (achterzijde)
5 SABB tweetaktblokken met en zonder geforceerde koeling ("soufflerie"); "constructeurs les ets. R. Brihan vous présentent . . ."; grote advertentie (ii)
6 Radior; advertentie met tweetaktblok (iii)
7 Terrot cyclorette 50 cc en OSSD 250 cc; twee afbeeldingen; grote advertentie (v)
8 Morel VBS50, bobine; grote advertentie (vii)
9 René Gillet motocyclettes 250 cc; advertentie (vi)
10 P. Vallée présente la gamme complète des productions; dubbelgrote advertentie motocar, tri-scooter, YD53, AM530, PO53, MS51, MSS51, cyclomoteur, scooter. (viii – ix)
11 Motobloc vélomoteur et motocyclettes usines Vichy, dépôt et service d'exportation Paris; grote advertentie (x)
12 Plastibotte; plastic overlaarzen tegen de regen; grote advertentie. (xii)

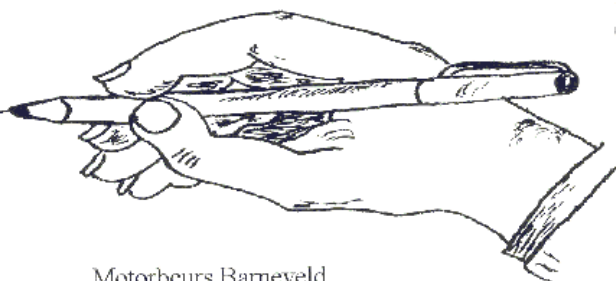
MR63 Moto Revue; No. 63; 1 november 1920

1. Train; les moteurs ~; pour toutes applications types 500 en 800 tweetakt en 2000, 3000 en 4000 viertakt; allen water of luchtgekoeld; grote adv.. (i)
2. Soyer; advertentie met afbeelding van een tweetakttype (3)
3. Cyclauto; Le “~”; advertentie met afbeelding (2)
4. Dunlop; advertentie met tekening doorsnede hielband waaruit een motorrijder komt rijden. (iv)
5. Zénith carburateur; advertentie met afbeelding ~ en van een vliegtuig (v)
6. Cedos ? 2tmotor; oogt als luxe lichte Magnat Debon uit die tijd (viii)
7. Salon Anglais; tekening plattegrond van de Engelse Salon met daarin alle merken en de grootte van hun stands (412)
8. L'industrie motocycliste en bochie (de motorfietsindustrie in moffenland); 1 koloms artikel; de schrijver zijn zorg uit over de Duitse ontwikkelingen op motorfietsgebied. Er schijnt zelfs een motorfiets te zijn gesignaleerd met een 5 cilindermotor in het achterwiel van het merk Megola . . . (414)
9. Claudel carburateurs; grote advertentie met afbeelding (binnenzijde achterblad)
10. Perfecta; magnéto; grote advertentie achterzijde zonder afbeelding maar met een opsomming van de behaalde successen in 1920. (achterzijde)

MR110 Moto Revue; No. 110; 15 oktober 1922

1. DFR; grote advertentie
2. Rovin; advertentie afbeelding van een bicyclette à bloc-moteur Train (xvi)
3. Les vélomoteurs; beschrijving, vaak met afbeelding van lichte motorfietsen, typevermeldingen worden niet gegeven (510 – 519; tabel 522 – 523)
Cyclette, Leloir, Monet & Goyon, Vélotouriste, Rovin, Vélomotor, Blanche Hermine, Automoto, Sicam, Louis Clément, Peugeot, Marant, Alleluia, Gurtner, Cyclotracteur, Française Diamant, Thomann, PS, Labor, Anzani, Roto Sim, Goliath, Stella, Micromoteur, Lutetia, Claude Delage, Prester (524), Famocyclette (524)
4. Les motos et les sidecars; beschrijving, vaak met afbeeldingen, typevermeldingen worden niet gegeven. (525 – 538) Soyer (527 – 528), Magnat Debon, Griffon, Supplexa, Terrot, Lutèce, Viratelle, Ultima, Aleyon, DFR, Cedos (533), Ultima, RM (535), Oriol, Gnôme & Rhône (536), René Gillet, BCR (538)
5. Les moteurs pour motos et cyclecars (540 – 544); Train (542), Ballot, Villiers, JAP, Anzani (544), Blackburne (544).
6. Train, La construction des moteurs ~; bladzijde vullend artikel over een blokmotor met twee versnellingen en koppeling. (571)
7. Monet & Goyon; les productions; le Super Velauto, la cycleclette, la motocyclette; met afbeeldingen, daarnaast grote advertentie met de 2 HP. (572 – 573)
8. Leloir; advertentie met tweetakt blokmotor van 1 ¾ HP en viertakt Anzani 2 HP 175 cc.
9. Micromoteur; advertentie met tekening.
10. Soyer; advertentie met afbeelding
11. Lutetia; afbeelding van motor boven achterwiel; advertentie.
12. Hutchinson; grote advertentie (binnenzijde achterkant)

agenda



- | | | | |
|--------------------|----------|---|--|
| 28 | Juli '01 | | Motorbeurs Barneveld
op Circuit Harselaar-Oost |
| 19 | Aug. '01 | | Toertocht Eerbeek |
| 24-26 | Aug. '01 | | Vehikel 2001/2
Jaarbeurs Utrecht |
| 8 | Sept.'01 |  | Jaarrit CFM Monnikendam |
| 8-9 | Sept.'01 | | Oldtimer onderdelen Beurs
Maaseik (B) |
| 15 | Sept.'01 |  | Nationaal Veteraan Treffen
Woerden |
| 22 | Sept.'01 | | Motormarkt Assen |
| 10 | Nov. '01 |  | Onderdelenmarkt Barneveld
tevens jaarvergadering CFM |
| 30 nov.-2 dec. '01 | | | Moto Salon Parc floral de Paris
Chateau de Vincennes (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:

*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, Muntersdonk 17, 7326 BD Apeldoorn (055) 543.03.06

Nieuwe leden betalen f 33,= of vanaf 1 aug. f 49,50 voor 1½ jaar.

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

Contributie 2001:

f 33,=. 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 ma. 15 oktober 2001 of bel!

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

E-mail-adres: clubfransemotoren@planet.nl