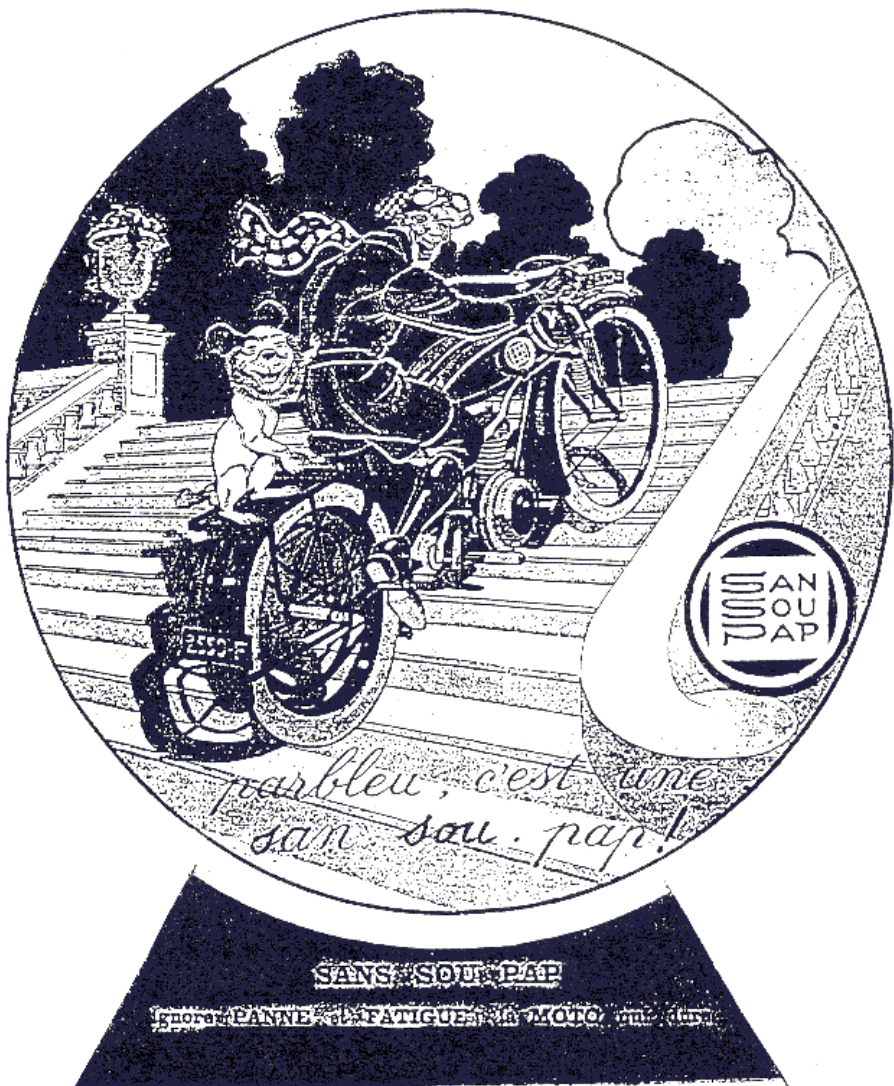


# Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 39    Januari 2002    oplage: 180

## *Club voor Franse motoren*



Allemachtig, het is een San Sou Pap - Un peu nerveux  
Tips: Trompen en rabarber - "Vrij op verkeerde momenten"  
Sleuteldag Bussum - CFM hoopt op slecht weer . . .

## Inhoud

Allemachtig, het is een. . . San Sou Pap! . . . . .	3
Een rabarberkuurtje (tip voor het behandelen van aluminium-delen) . . . . .	15
Un peu nerveux (kennismaking met de nieuwe secretaris) . . . . .	16
Trompen . . . . .	17
Op verkeerde momenten vrij (Rien Neels, restauratie en bouwvergunning) . .	18
Prijsverhogingen . . . . .	19
Ton Rietbergen schrijft . . . . .	20
agenda . . . . .	21
Laatste toevoegingen in het CFM-documentatiecentrum . . . . .	22
te koop of gevraagd . . . . .	23
Contributie en informatie Sleuteldag . . . . .	24

### Los bijgevoegd:

- **Memovel ter herinnering betalen contributie 2002**

---

### *Bij de voorpagina:*

***San Sou Pap; allemachtig het is een San Sou Pap, negeert pech en vermoeding; de motor die volhoud.***

---

### **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 vrijdag 8 februari 2002 of bel!**

# Allemachtig, het is een .....

## San Sou Pap!

*Sans Sou Pap, negeert pech en vermoeiing; de motor die volhoud.*

### **Een bezoek aan San Sou Pap. Een die komt, .. en die snel komt.**

Ze komt snel omdat de vraag van de klanten daar op aandringt. Die klandizie vraagt de nieuwe motorfiets waar de Heren Desouches en David nauwelijks een jaar geleden debuteerden omdat ze pleziert, omdat ze degelijk is, omdat ze een gigantisch boeket lauwerkransen heeft veroverd in de beproevingsritten van dit seizoen en omdat ze belooft door te gaan haar tegenstanders van zich af te slaan en zich definitief een vaste positie zal verwerven.

We hebben de knetterende prent van de machine van Desouches-David in de inhoud van onze verdwenen vakbroeders 'Motocyclisme- Automobilisme' van 25 Mei gezien. René Vincent, de beminlijke humorist, heeft ons haar met grote spoed een met bloemen bezaaide trap bestijgend laten zien. Met een glimlach op de lippen leek de bestuurder op rolletjes te gaan. Heeft men het belang van het comfort en de wegligging van de kleine motor niet overdreven? Wij geloven van niet, want onmiddellijk kwam het succes de stelling van de karikaturist bevestigen.

Daar de vragen van het publiek aan Moto Revue steeds dringender werden zijn wij naar het huis van Desouches en David gegaan en hebben om onze lezers te berichten gevraagd naar de kenmerken van dit kleine wonder dat de naam San Sou Pap draagt.

Het was daar, in Pantin, dat we de fabriek van de Parijse vestigingen van Desouches-David vonden waar de San Sou Pap wordt gemaakt. Als oud huis, vol met technische ervaring, besloot ze haar machtige middelen te gebruiken om een mooi, klein merk in seric te produceren. En daarin is ze niet al te onaardig geslaagd.

We zeiden dat haar middelen machtig zijn; het resultaat daarvan is dat de San Sou Pap geheel in Pantin wordt vervaardigd, garantie voor evenwicht en samenhang in het bouwwerk.

Aluminiumgieterij, bewerkingswerkplaats, spuitrij, kwaliteitscontrole-afdeling, montage en teststation; alles is deskundig geplaatst en opgenomen.

Dit laatste bolwerk van de fabriek is uiterst cigenaardig om te bezoeken: het is trouwens daar waar de motoren, na fabricage, op de testbank beproefd worden



Administration et Usine :  
114, BOULEVARD DE VALMY  
COLOMBES (SEINE)

en na volledig goedbevinden in het frame worden gemonteerd en meegenomen worden op de weg om nog een tweede serie zware testen te ondergaan.

Het frame, het buigwerk, het laswerk, het zandstralen, het verfwerk en de montage gebeuren in de werkplaatsen van de constructeurs.

Het resultaat daarvan is dat de fabricage gevolgd en gecontroleerd wordt in alle stadia met een permanente zorg dat niets de fabriek verlaat dan machines, volmaakt tot in de puntjes, om zo een absoluut perfecte loopbaan te krijgen.

Wij kunnen ons hier niet te zeer laten remmen door een te technische beschrijving, maar we kunnen wel aangeven dat de cilinder en de zuiger tijdens het gieten speciaal worden behandeld en dat deze twee delen voor en na de fabricage worden gecontroleerd.



Les nouveaux tarifs  
PIÈCES DÉTACHÉES  
vous apportent une  
**BAISSE IMPORTANTE**  
demandez-les à  
**MOTO-COMPTOIR**  
QUI NE VEND QUE LES PIÈCES D'ORIGINE  
— SEULES DONNANT SATISFACTION —  
Agent exclusif **J. A. P.** **PARIS** 167, Bd Péreire  
Wagram 83-45

De krukas, een essentieel onderdeel van de motor, is van staal met een hoog chroom-nikkel gehalte. Gehard, getrokken en gevormd voor en na de fabricage, vervolgens gericht, biedt hij weerstand aan iedere beproeving. Het is een onderdeel dat speciale aandacht vraagt omdat hij verschrikkelijke schokken te verduren krijgt.

Desouches en David zijn gelukkigerwijs geïnspireerd geweest vol oplettendheid te zijn bij dit essentiële deel van de motor. De twee astappen van de krukas zijn gemonteerd met drie kogellagers en het big-end wordt gevormd door een rollenlagering van hoge precisie.

Het aluminium deel van de motor wordt in een vorm gegoten in de fabrieken zelf, met een werkwijze die aan de rand van perfectie grenzen.

De ontsteking wordt verkregen van een speciale hoogspanning-magneetspoel, welke speciale loftuiting verdiende bij de demonstratie op de Saison 1927.

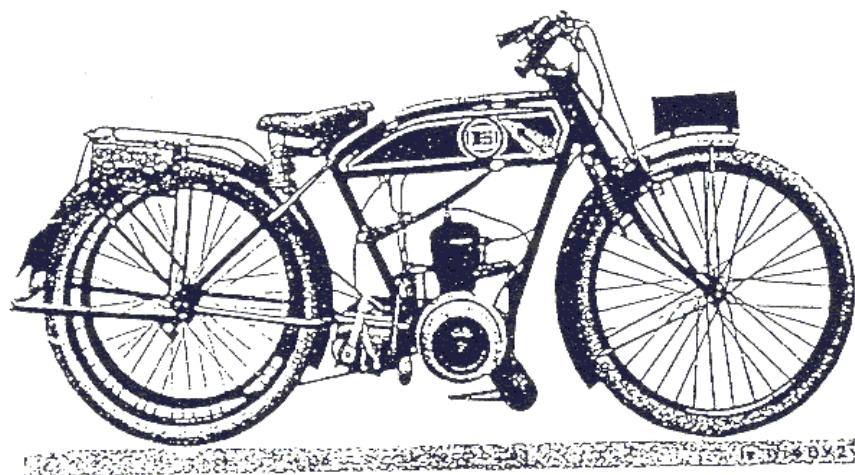
## **San Sou Pap stelt het publiek vier types voor.**

Elk van deze types is voorzien van een motor van 175 cc.

Het type PA (Pedalier Amovible) bestaat uit een motorfiets die met pedalen wordt aangereden.

Het pedaalstelsel van dit model is verwijderbaar gemonteerd met een tegenplaat, gelijk een versnellingsbak, die het mogelijk maakt dit type om te bouwen naar een motor met versnellingsbak, op ieder tijdstip en zonder enige modificaties uit te voeren aan het frame van de machine.

Het idee is geniaal en zou vele jonge liefhebbers tot aanschaf kunnen doen besluiten.



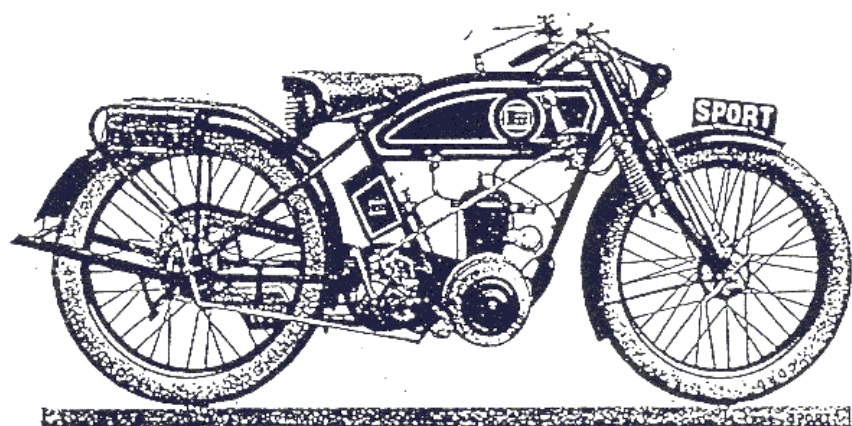
### *Het model ketting - riem.*

Het type BV2 met riem, uitgerust met een tweeversnellingsbak, kickstarter en koppeling, hij is alom bekend. Hij wordt compleet geleverd met robuuste bagagedrager, metalen trommel, leren tas, gereedschap en luchtpomp aan het frame.

Het type BV2 chaine-chaine, een broertje van het voorgaande model, maar met een overbrenging van de versnellingsbak naar het achterwiel middels een ketting.

Het type Sport, met hoog-rendement-motor, dubbele smering en speciaal voor de snelheid versterkt frame, voorzien van extra versterkte banden 650 x 65 of ballonbanden 650 x 75.

Dit model is identiek aan die, die meegedongen heeft in de grote beproevingsritten van het jaar en die de eerste plaats in het algemeen klasment van Parijs-Pyrénées-Parijs, de klassieke wegrace van Moto Revue, heeft veroverd.



### *De nieuwe sport: ketting - ketting met stuurdemper.*

De snelheid die men met het type Sport kan halen bereikt 90 kilometers in het uur, met een verbruik van ongeveer 3 liter. Mag men meer verlangen van een 175 cc?

Dit model heeft trommelremmen in achterwiel en voorwiel, een stuurdemper, schokbrekers enz....

Het is de groottoerisme-machine bij uitstek.

### **De lauwerkransverzameling van San Sou Pap is reeds overweldigend.**

San Sou Pap, nauwelijks begonnen, heeft dit jaar deelgenomen aan drie grote beproevingsritten en met welk een succes!

In de Bol d'Or, 24 uren race, is de motor San Sou Pap, na tijdens de eerste 13 uren de kop van haar klasse te hebben gehad, als tweede geëindigd, afgelegd waren 1493 km, de afstand van Parijs naar Madrid met 62,2 km per uur en de records van 1925 en 1926 werden hiermee geklopt. Voor een debuut is dat een meesterstuk.

Op het circuit van Beneden-Seine, een lange-afstand-beproevingsrit omstreken wegens ondeugdelijke wegen gedurende een afgrijselijke tijd, heeft San Sou Pap vier machines ingezet waarvan twee amateurs: Deze vier machines klasseerden zich zonder enige strafpunt ex aequo als eerste, de beker van de 'Seine-Inferieure' veroverend, de kwaliteiten van snelheid, regelmaat en standvastige fabricage van dit merk aantonend.

Tenslotte behaalde San Sou Pap in Parijs de 'Pyreneeën-Parijs', van Moto Revue, die met zekerheid en al onze lezers weten dat, de aller zwaarste beproevingsrit van de sportieve kalender is, de eerste plaats in het Algemeen Klassement Alle Categorieën en de eerste en tweede plaatsen van haar categorie. Deze overwinning was een ware donderslag in de motorrijderswereld: Zou men nog meer mogen verwachten?

San Sou Pap had twee motoren, die respectievelijk rijklaar met hun bestuurder 230 en 215 kg wegen, ingezet.

Het parcours van 3000 km omvatte 7 etappes, met 3 nacht etappes, waarvan de eerste, Parijs-Bordeaux, in een keer.

Deze beproeving omvat eveneens de beklimming van de cols van de Pyreneeën en het, zeer zware, parcours van het Centraal Massief.

De twee ingezette San Sou Pap's hebben tijdens deze verschrikkelijke afstandsrit, ook maar niet het minste technische verdriet gekend.

We geloven niet dat er in de motorrijdersgeschiedenis een ander voorbeeld van een jong merk, dat stormenderhand en slag op slag herhaalde successen in de grote beproevingsritten behaalt en onderwerp van jaloerse zorgen van de oudste en de meest ervaren huizen is, voorkomt. En zie daar waarom wij moeten terugkomen bij een merk waaraan wij ons niet langer mogen onttrekken ten behoeve van onze lezers. Het succes van Motex, die San Sou Pap vertegenwoordigt in Parijs, is wonderbaarlijk: We zullen ons niet meer bezighouden onze jonge mensen die op zoektocht zijn naar een vriendelijke, kokette motorfiets die anderzijds zonder mankementen, zeker, solide en duurzaam is een vis voor de neus te houden, dan door te verwijzen naar Motex die ons heeft beloofd ieder van onze lezers te ontvangen met de vriendelijkheid die daar gebruikelijk is.

Uit: Moto Revue 1927, No 250, blz. 109/110. (Opmerking: de zinnen zijn lang maar in het oorspronkelijke Franse artikel werd dit ook op deze, voor ons nu wat onwennige manier, opgeschreven.)

## En verder

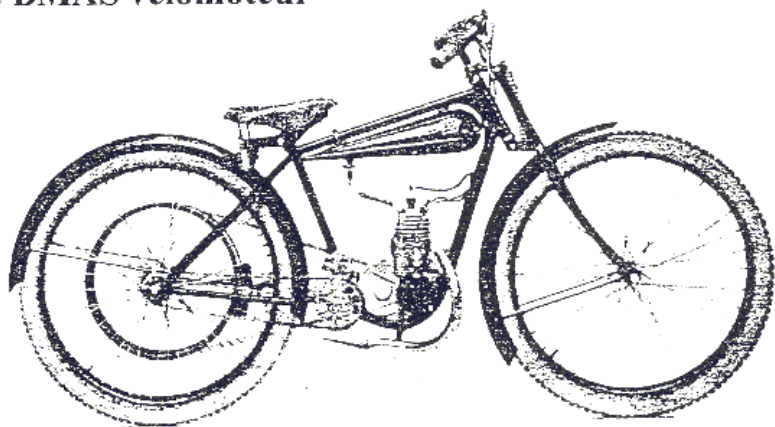
In het documentatiecentrum was weinig van San Sou Pap te vinden. We houden ons dus aanbevolen voor aanvullingen. Toch heb ik enkele slechte kopieën gevonden met interessante modellen. Op de volgende bladzijden worden ze, zonder veel aanvullingen, afgebeeld. Helaas is het jaartal niet precies bekend. Een voorzichtige schatting is wel te maken: ongeveer 1935. Dat leid ik af uit het feit dat er een afbeelding voorkomt met een geperst stalen frame, zeer gebruikelijk vanaf het midden van de dertiger jaren. Ook de modellenkeuze en de zadeltank maken dit zeer aannemelijk. Wat een ongelofelijk rijk assortiment motoren werd er aangeboden.

Als je de afbeeldingen hebt bekeken begin je toch te twijfelen aan de betekenis van de merknaam *San Sou Pap*...

Paul



## Type BMAS vélomoteur

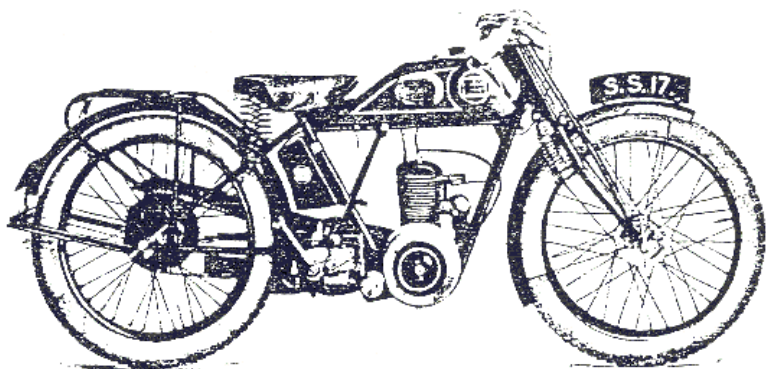


*Motor van SSP (=San Sou Pap) en volledig aluminium cilinder met speciaal stalen bus voor een goede koeling. Riemaandrijving. Twee extreem krachtige remmen. Ballonbanden 600 x 55.*

*Geen rijbewijs en geen grijze kaart nodig, slechts 30 FF belasting per jaar en kan bestuurd worden door eenieder, ongeacht zijn leeftijd. Gewicht 28,6 kg, verbruik 1 liter op 100 km. Snelheid 28 - 30 km/h, klimt tegen alle heuvels - zonder uitzondering- zonder te trappen.*

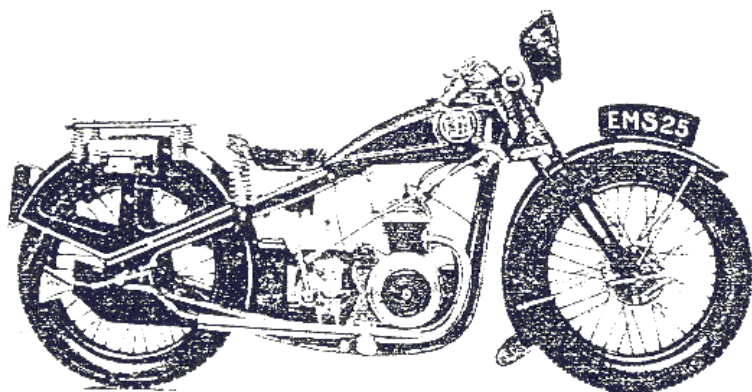
---

## Type SS17 175 cc



*Motor SSP tweetakt, vliegwielontsteking, frame en buizen erg stabiel, type "Bol d'Or", versnellingsbak 2 versnellingen, overbrenging met kettingen, trommelremmen, banden 25 x 3, prijs FF 2900,=.*

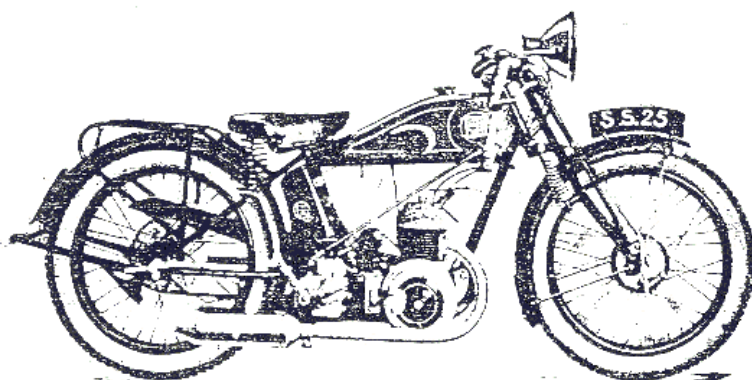
## Type EMS25 250 cc



*Motor SSP 2 takt met vliegwielontsteking. Geperst stalen frame (patent) met zwevende bagagedrager. Overbrenging door kettingen, versnellingsbak 3 versnellingen, 2 brandstoftanks (patent aangevraagd), banden 26 x 3,5. Prijs 4700 FF, snelheid 85 à 95 km/h.*

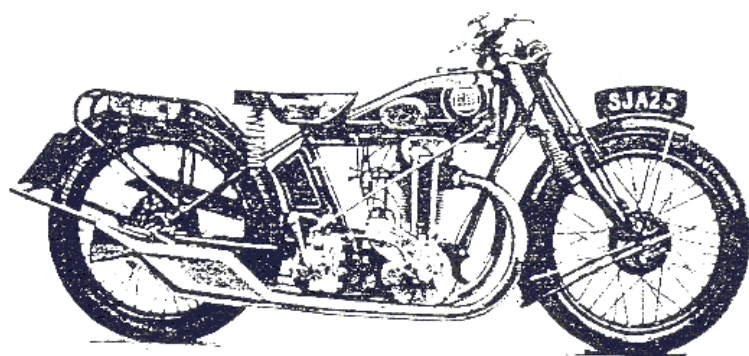
---

## Type SS25 250 cc



*Motor SSP tweetakt, vliegwielontsteking, frame en buizen erg stabiel, bak 3 versnellingen, overbrenging met kettingen, verlichting met wisselstroomdynamo, banden 25 x 3, prijs FF 4200,=.*

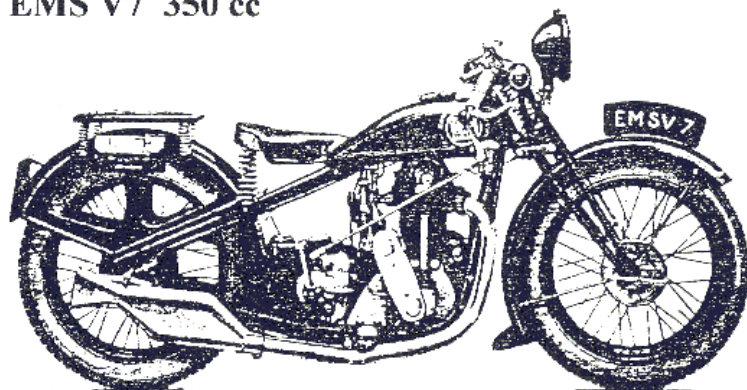
## Type SJA 25 250 cc



*Originele JAP kopklepmotor met dubbele uitlaat, frame en buizen erg stabiel, bak met 3 versnellingen, overbrenging met kettingen, banden 26 x 3½, prijs FF5350,=*

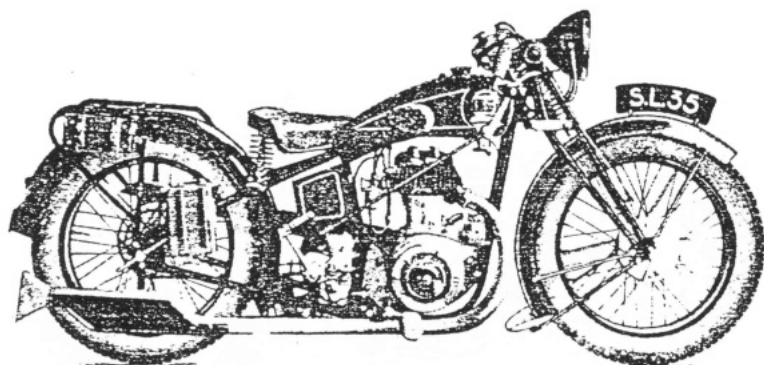
---

## Type EMS V7 350 cc



*Originele Velocette kopklepmotor met bovenliggende nokkenas, plaatstalen-frame SSP (patent), verende bagagedrager, overbrenging met kettingen, 3 versnellingen, 3 tanks waarvan 1 voor de olie (patent aangevraagd), smering door continue doorstroming en retour naar de olietank, banden 26 x 3½, prijs FF 6500,=.*

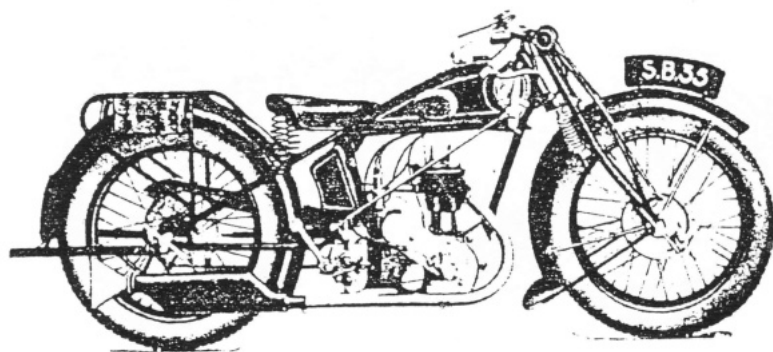
## Type SL 35 350 cc



*SSP zijklepmotor, vliegwiellontsteking, van plaatijzer gesoldeerd dubbelwiegframe, kettingoverbrengingen, bak 3 versnellingen, zadeltank, elektrische verlichting, banden 27 x 4, prijs FF 5350,=, snelheid 90 à 100 km/h.*

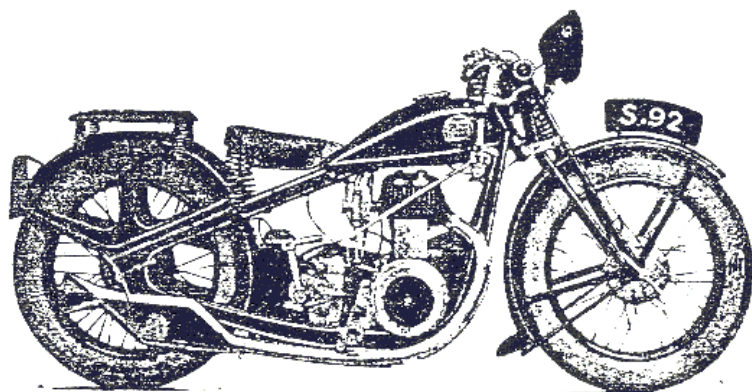
---

## Type SB 35 350 cc



*Originele Jap zijklepmotor, frame en buizen erg stabiel, bak met 3 versnellingen, kettingoverbrengingen, banden 26 x 3½, prijs 4900,=.*

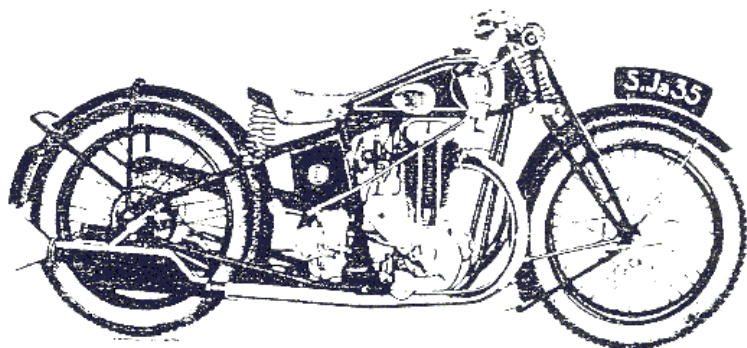
## Type S92 350 cc



*SSP zijklepmotor, vliegwieltontsteking, Frame "SSP" van geperst staal (patent), verende bagagedrager, overbrenging met kettingen, bak met 3 versnellingen, 3 tanks waarvan 1 voor de olie (patent aangevraagd), banden 27 x 4, prijs FF5700,=*

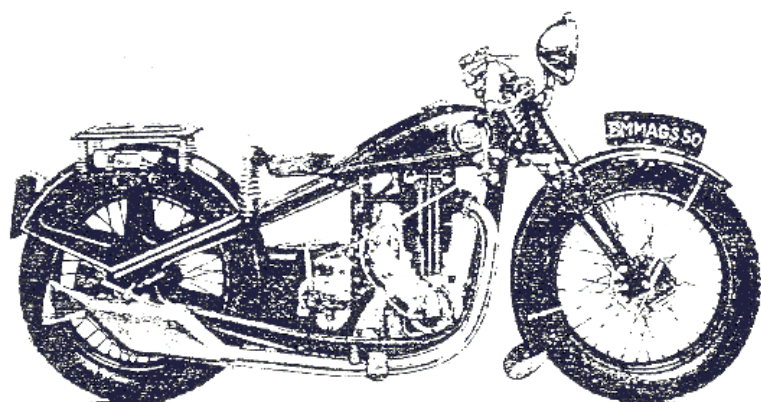
---

## Type SJa 35 350 cc

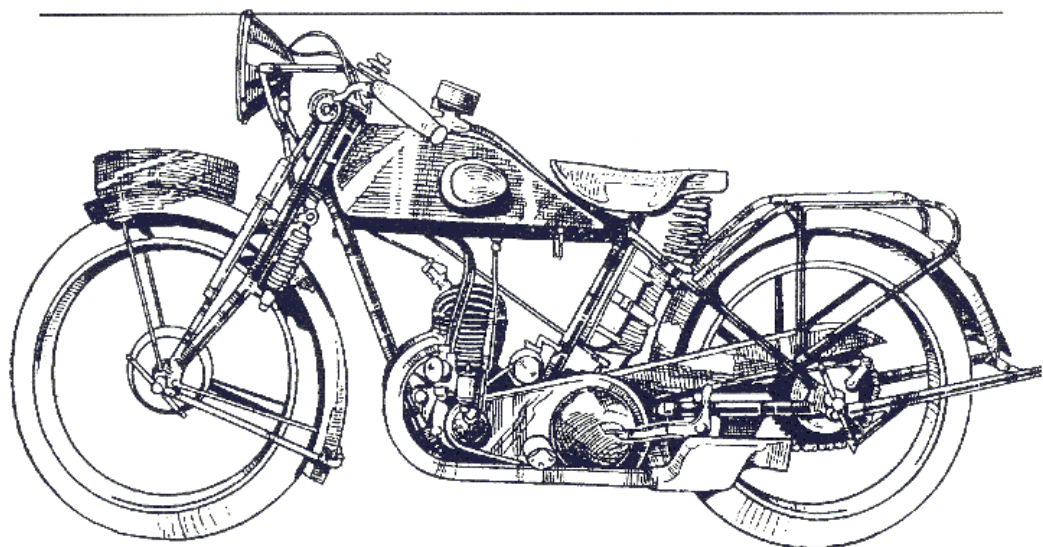


*Originele JAP kopklepmotor met dubbele uitlaat, de buizen van het dubbelwieg-frame zijn gelijk aan onze wedstrijd machines, overbrenging met kettingen, 3 versnellingen, banden 26 x 3½, snelheid 95 à 105 km/h, prijs FF 6200,=*

## Type EMMAGS50 500 cc



*Originele MAG kopklepmotor type "Poussé, bak met 3 versnellingen, frame SSP van geperst staal (patent), verende bagagedrager, overbrenging met kettingen, 3 tanks waarvan 1 voor de olie (patent aangevraagd), banden 26 x 3½, prijs FF 6800,=.*



*SP met Rovin 250 cc tweetaktmotor; deelnemer aan de Paris-Pyrénées-Paris 1929, het model is reeds voorzien van een zadeltank maar de vork is nog van het type Druid! (La Restauration des Motos Anciennes tome 1; Fenautrigues blz.51)*

# Een rabarberkuurtje

Zoals beloofd op de jaarvergadering van 10 november j.l. stuur ik hierbij wat copietjes.

Bij de enquête naar mogelijke onderwerpen voor de komende Sleuteldag, kwam ons clublid Gert Dumbar met de vraag of het onderwerp "reiniging en conservering" van oude lak behandeld kon gaan worden. Dat zou mooiere en waardevolle motoren opleveren. . . .

Een oude ongerestaureerde en toch volledig functionele motor is inderdaad prachtig, daar ben ik het mee eens. Waardvol is het ook, want zo'n tijdsmonument is dan niet verstoord. Niks erger dan een restauratie met veranderingen of "verbeteringen" van het originele ontwerp. Of het gebruik van kruiskopschroeven, imbusbouten, popnagels en tie-raps. Jammer toch?

Aan de andere kant heeft het pogen om alles origineel te houden ook een gevaarlijke kant. Ikzelf heb voor de keuze gestaan van: wat doen ik ermee, poetsen en houden zo of toch maar . . .

Uiteindelijk kwam onder de best wel goede laklaag een gescheurd frame te voorschijn, de tank die er gaaf uitzag bleek ook gescheurd. Verder was het remsysteem gaar.

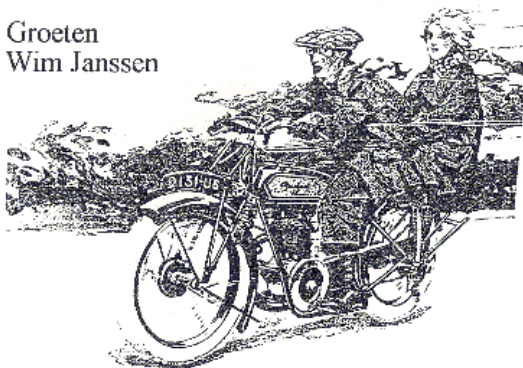
Ik weet niet of er clubleden zijn met ervaring in het reinigen en conserveren van oude lak. Het gebruik van appelstroop als roestoplosser is wel grappig en ook niet zo duur. Rabarber zou ook moeten werken-denk ik. Komende zomer eens proberen.

Wel heb ik ervaring met het reinigen van aluminium carter. Werkwijze: na demontage eerst schoonmaken met diesel of benzine, d.w.z. het meeste er vanaf. Daarna de carterdelen in een grote pan of bus met een geconcentreerde oplossing van groene zeep. (1 pot op ongeveer 5 liter water) Dit verwarmen tot bijna koken en 1 - 3 uur laten sudderen. Het schuimt niet! Af en toe van het vuur, dan kan de drek eraf geschept worden. Als het schoon is, afspoelen met heet water. Er blijft een plakkerige zeeplag op het aluminium achter, maar die gaat met de schone wasbenzine eraf.

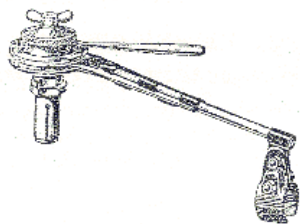
Het ziet er dan uit of het gisteren gegoten is. Als het niet eerst mishandeld is door schuurpapier, staalborstel of straalgrit. Dit recept is van Engelse oorsprong. Een aanvulling op het lakverhaal misschien?

Ik heb een setje kopieën bijgevoegd voor het documentatiecentrum en tevens een setje naar Gert Dumbar gestuurd.

Groeten  
Wim Janssen



Frein de direction "AFA frein Excelsior France et étranger" pour motos années 29-30, achat ou prêt de modèle pour refabrication. M. Didier Dangere, allée des Grignollières, 69210 Bully. Tél 04 74 01 30 83 (soir). (Ref. 1-44380).



## Un peu nerveux

Dat was ik dus niet bij de laatste algemene vergadering van CFM in Barneveld. Waarom zou ik ook, het is een leuke, gevarieerde en vooral enthousiaste groep mensen.

De reden dat ik dit stukje schrijf, is dat ik me als secretaris wil gaan inzetten voor het CFM. Hans van der Grefth was er inmiddels achter gekomen dat hij toch niet zo'n papieren tijger was als hij dacht. Samen met Janien heeft hij er voor gezorgd dat ik nu kan beschikken over een goede documentatie.

Even voorstellen:

Naam:	Arjan Griffioen
Geboren:	12-03-1953 te Alphen aan de Rijn
Adres:	Bosbadlaantje 9
Plaats:	3956 BL Leersum
Huwelijkse staat:	al 20 jaar verloofd
Beroep:	Onderzoeksmedewerker GIS bij Alterra in Wageningen
Collega van	jawel, Janien van der Grefth

Als je eenmaal motor hebt gereden, dan kom je er niet meer van los, en dat geldt dubbel als het ook nog eens een oude motor is.

Op 16 jarige leeftijd mocht ik bij m'n broer achterop z'n Harley een boodschap doen bij een schoenmaker in Amersfoort. Deze man zag door z'n winkelruit de motor staan en zei: kom maar eens even mee naar achteren. Via een binnenplaatsje komen we bij een klein schuurtje. Driftig begon hij ladingen oude schoenen van een hoop te verwijderen en wat komt er onder vandaan, ja hoor een ongerestaureerde Harley uit 1943. Kort daarop was ik de gelukkige eigenaar ervan. M'n andere broer had ook een Harley en m'n ouders waren er niet onverdeeld gelukkig met onze hobby. Later heb ik nog AJS 500 en een Harley met zijspan gereden. Toen kwam er wat rust in de tent, kinderen opvoeden, enfin het bekende verhaal.

Na het opvoeden begon het weer te kriebelen. Verschillende Jappies gehad, maar dat is het toch niet. Op vakantie in Frankrijk zagen we regelmatig bij brocantes (handel in oudheden) oude motortjes staan. Bij de volgende brocante stop ik, dacht ik. Daarna hebben we er geen enkele meer gezien. Dan maar naar de motorbeurs in Utrecht. Nee, nee ik koop niets, alleen maar kijken. Mooi niet, voor de eerste oude motor die op m'n pad komt val ik, in dit geval een Peugot P50. Een 100 cc en een leuk object om mee te beginnen. De banden waren bijna verpulverd, dus op de volgende beurs er naar opzoek. Onbekende maat meneer, wordt niet meer gemaakt. Wat nu volgt is wat alle leden van CFM waarschijnlijk hebben meegemaakt, via allerlei omzwervingen en netwerken kom ik ook op het spoor van het CFM. Omdat het leuk is om in de winteravonden te prutsen en actief lid te zijn van een club heb ik me opgeworpen als secretaris.

Santé, op een goede samenwerking!

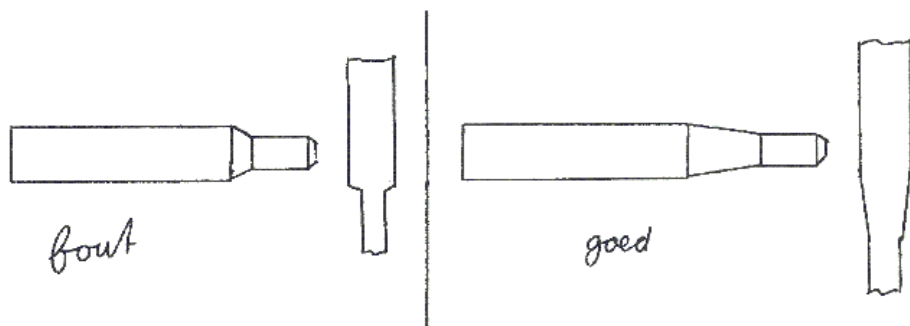
Arjan Griffioen A.J.Griffioen@alterra.wag-ur.nl



# Trompen

Op de jaarvergadering werd als suggestie voor de Sleuteldag gevraagd hoe je een koperen leiding kunt "oprekken" naar een grotere diameter, om bijvoorbeeld twee stukken aan elkaar te solderen.

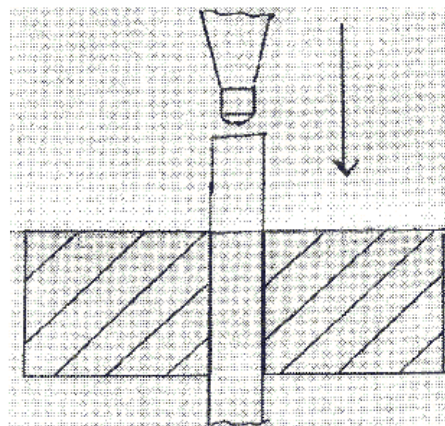
Ik werk bij een kleine machinefabriek in het zuiden van het land en heb aan één van mijn collega's gevraagd wat het geheim van de smid is.



Het zogenaamde trompen kun je makkelijk zelf doen als je een doorn en een klemstuk maakt. Indien je een leiding hebt van  $\varnothing 8 \times 6$  mm, moet je aan een pen ( $\varnothing 8$  mm) een diameter draaien of slijpen van  $\varnothing 6$  mm. Deze dient als centrering. De overgang in beide diameters moet geleidelijk verlopen, zodat het oprekken soepel verloopt en scheurvorming voorkomen wordt. Uiteraard moet de centrering afgeschuind worden, zodat de doorn gemakkelijk in een onronde leiding geperst kan worden. Hierbij geldt, dat hoe gladder de doorn is afgewerkt, des te gladder zal ook de binnendiameter zijn, na het oprekken. Als materiaal kun je voor koperen leiding bijvoorbeeld een "doorslag" gebruiken. Bij een

hardere leiding (bijvoorbeeld rvs) zal deze zachtere doorslag beschadigen. Je moet dan een harde doorn gebruiken.

Voor het klemstuk klem je twee blokjes staal tegen elkaar in de bankschroef. Op het aanlegvlak tussen beide blikjes voor je vervolgens een gat van 7,5 mm. Hierin zal de leiding goed klemmen. Het gat dient goed afgebraamd te worden om beschadiging van de leiding te voorkomen. Vervolgens plaats je de leiding tussen de blokjes en klem je ze goed vast in de bankschroef en sla je de doorn er met een hamer in. Eventueel kun je aan de doorn een



lijkje vet doen. Indien je een harde doorn gebruikt, moet je er niet met een stalen hamer op slaan want dan kunnen er splinters vanaf vliegen. Een stalen leiding moet je warm trompen, bij een koperen leiding is dat niet nodig.

Voordat je een gebogen leiding gaat trompen, is het raadzaam een proefstukje te maken. Indien de leiding uit het klemstuk glijdt, moet je een van de blokjes iets dunner vijlen.

Verder heb ik naar aanleiding van de *Peu de Tout* nr. 32 (enkele wenken voor het goed functioneren van uw motorfiets) al op diverse beurzen gezocht naar oude mica bougies met 18 mm schroefdraad. Onlangs heb ik voor mijn Terrot HOS een KLG K1 gevonden op de ruilbeurs van de "Limburgse Oude Motoren Club" in het Belgische Helchteren. Deze plaats ligt tussen Hasselt en Eindhoven. De ruilbeurs is niet zo groot als Barneveld maar er is wel een gezellige sfeer. Eveneens is de entree bescheiden. Er stonden diverse merken motoren opgesteld zoals FN, Royal Enfield maar ook een Gnôme & Rhône. Je kunt in veel bakken, met allerhande onderdelen snuffelen. Er waren diverse spullen van Terrot te vinden zoals documentatie en benzinetanks en een prachtig geëmailleerd uithangbord. Dit laatste viel helaas buiten mijn begroting.

Inmiddels heb ik de bougie schoongemaakt en voorzien van een nieuwe koperen ringen. Hij geeft vette vonken.

Met vriendelijke groeten,

Eric van Velzen

## **“Op verkeerde momenten vrij”** *Redactie CFM hoopt op slecht weer*

Beste redactie:

Ik heb voor de vergadering maar natuurlijk ook voor de beurs van 10 november 2001 in Barneveld verlof aangevraagd en gekregen. Tja, in ploegen werken, dan ben je soms op de verkeerde momenten vrij, dus is het soms wat puzzelen, wikken en wegen.

Ik ben begin juni naar een Rallye van de Moto-Club Lorrain "Les Vieilles Gloires" geweest.

Hier heb ik wat foto's gemaakt maar die zal ik, als het slechter weer wordt, "branden" in jpg en bmp formaat (*computertaal voor prettig gestoorde computerfanaten: red.*) en schenken aan de club. Waarom slechter weer hoor ik jullie al denken, tja ik ben in januari begonnen met het aanvragen van een bouwvergunning voor het verbouwen, lees vergroten van het schuurtje ⇒ 30 m<sup>2</sup>. Maar onze Waalwijkse ambtenaren zijn niet zo snel en ook niet slim, zodat hier

veel tijd in zat en in september eindelijk de vergunning binnen was. Dus ik ben nu tussen neus en lippen door op het ogenblik aan het verbouwen.

Tot ziens op de komende beurs en vergadering in Barneveld.

Met Vriendelijke Motorgroet,

Rien Neels [200009-02]

*Bedankt Rien voor je reactie. We hebben de gemeente Waalwijk een afschrift gestuurd van deze brief zodat je de volgende keer op wat vlottere medewerking kunt rekenen . . . (red.)*

## Prijsverhogingen(1)

De voorjaarsbeurs in Barneveld op 6 april 2002 hanteert een entreprijs van € 4,=, dat is in guldens een prijs van f 8,81, het was f 7,50. Bij de prijsverhoging op zich heb ik al mijn bedenkingen, de manier waarop stoort me. Ik kan de redenen er al bij verzinnen: anders moeten we € 3,40 rekenen en zitten we met een hoop wisselgeld. Nu, dan maak je er € 3,50 van. Wees zuinig op je klanten. Is niet een van de problemen de hoge entreprijs ten opzichte van de geboden kwaliteit? Een beurs is voor de meesten echt geslaagd als je wat vindt. Veel mensen komen even voor de nieuwsgierigheid en soms vinden ze wat. Hou deze klanten binnen de deur en maak het niet onnodig duurder.

En de CFM zelf dan? De CFM zelf heeft onlangs ook een contributieverhoging meegemaakt. Dat hebben we een jaar voor de Euro-invoering gedaan en ook op alle mogelijke manieren aan de leden verteld.

De klant-on-gerichtheid bij Vehikel (hoge prijzen, een keer vreselijk lang wachten bij te weinig kassa's, geen parkeergelegenheid) joeg de klanten weg bij de Jaarbeurs. Ze hebben het nu in de Veemarkthallen weer prima voor elkaar.

Barneveld gaat toch niet dezelfde fouten maken? Zorg voor "waar voor je geld" en in dit geval: vergelijk de voorjaarsbeurs eens met de najaarsbeurs. Was de najaarsbeurs niet één tent groter? En toch net zo duur? <

Paul

## Prijsverhogingen(2)

Wat zal er met de onderdelenprijzen van Franse motorfietsen gebeuren? De euro-invoering is een reden om te verwachten dat er een prijsopdrijvend effect is. In Nederland geldt: Euro = (guldens / 2) - 10%. En die 10 %, daarin zit natuurlijk de kneep. Bedragen worden weer "heel" gemaakt. Dus f 10,= zal al gauw € 5,= worden en geen € 4,50. Prijsbepaling op betrekkelijk zeldzame onderdelen is toch een moeilijke zaak. Soms hangt het van het gesprek van koper- en verkoper af welke prijs betaald wordt. Ik wil er dit mee zeggen: de vaststelling van de prijs op oude motorfietsonderdelen is subjectief en moeilijk te vergelijken. Een ander effect is veel duidelijker waar te nemen. Er zijn minder onderdelen vrij in de handel, Er is een zekere schaarste aan het ontstaan. Dit zal de prijzen de komende jaren niet laten dalen. Ik verwacht dat de prijzen zelfs niet dalen als er een recessie komt in de economie. Bezitters van grote hoeveelheden onderdelen hebben geïnvesteerd voor de lange termijn en hebben er in het

algemeen helemaal geen moeite mee om onderdelen op de plank te laten liggen. De schaarste wordt dan dus niet opgeheven. Ik blijf overigens wel van mening dat er voor veel Franse motorfietsen "zat" onderdelen aanwezig zijn. Alleen de vraag blijft dan: Wie heeft ze en wil die "wie" ze kwijt?

Het woord recessie klinkt heel zwaar en het kan voor individuen (ook leden van de club) heel ingrijpend zijn, bijvoorbeeld bij een ontslag. Toch is de basis van de economie gezond. Dat zou gevaar lopen als er geen vertrouwen meer was in het monetair beleid. Kort gezegd: we denken dat binnenkort ons geld niets meer waard is of dat de banken onze tegoeden niet meer terug kunnen geven. Dan krijg je rijen voor de bank, zoals nu in Argentinië, en gaat de hele economie (de handel dus) kapot. Dat zie ik in Europa op dit moment niet gebeuren. Wat zou je trouwens doen als je als bezitter van iets unicks nu in Argentinië zou wonen? In ieder geval je product niet aanbieden in de plaatselijke muntsoort. In \$ dan? De D-mark is als vluchtmunt straks verdwenen. Zullen ze daar al van de Euro hebben gehoord? <

Paul

## Ton Rietbergen schrijft:

Veenendaal 2 november 2001

Helaas kan ik er op zaterdag 10 november niet bij zijn op de jaarvergadering in Barneveld. Zul je net zien!

De machine loopt goed. 60 km/h is een fijne kruissnelheid, hard genoeg.

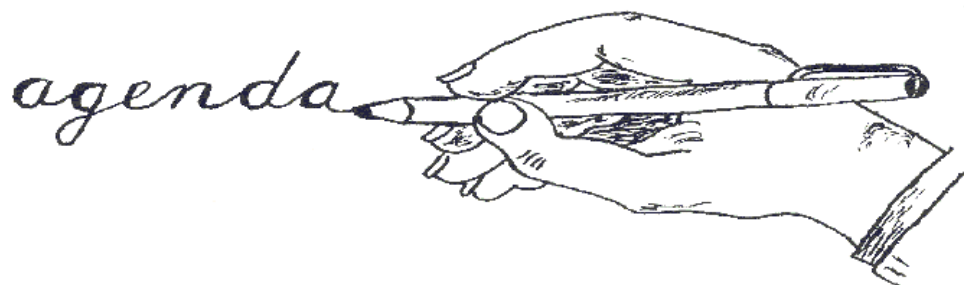
Dat hij loopt is voor een groot deel te danken aan de Sleuteldag in het afgelopen voorjaar. Ik hoop niet dat veel mensen het als storend ervaren hebben, maar ik heb gevraagd en gepraat als ik weet niet wat. Daarvoor kwam ik bijvoorbeeld te weten dat de toleranties in mijn motorblok, versnellingsbak en wielen nog meer dan voldoende waren. Geen restauratie dus van dat alles, alleen "toonbaar" maken. Er was ook een behoorlijke voorraad spullen te koop, echt op mijn machine gericht. Ik heb er dankbaar gebruik van gemaakt en betaalde zeer mooie prijzen. Geen bezoek dus op een beurs.

Levendige correspondentie, niet? Leuk dat in de laatste "Peu". Ik sta er weer eens in.

Veel groeten

Ton Rietbergen

*Ja, als je brieven van deze inhoud blijft sturen, dan moet je jezelf maar blijven verbazen dat je het weer in je eigen Peu terug leest. Trouwens, in principe wordt alle correspondentie van leden geplaatst, ook als het minder positief is. De formule van de Sleuteldag blijft ongewijzigd. Aan een nuttige inhoud van die dag wordt alweer gewerkt, zie de advertentie elders. De onderdelenvoorraad zal groter zijn dan vorig jaar. Het blijkt in een behoefte te voorzien en een aantal leden heeft onderdelen in voorraad genomen zoals je elders in dit blad kunt lezen.*



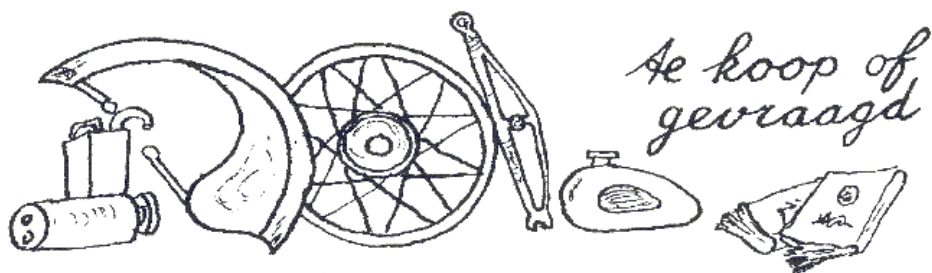
12 - 13 januari 2002	Motorbeurs Rosmalen Autotron (met CFM clubstand)
8 - 10 februari 2002	Moto Retro Wieze Oktoberhallen Wieze (B) (let op: vrijdag van 18.00-22.00)
16 februari 2002	Motorbeurs Hoogeveen
8 - 10 maart 2002	Vehikel 2002/1 Motor Vecmarkthallen Utrecht
6 april 2002	Beurs van Barneveld (let op: geen bijeenkomst CFM in Sportbar)
13 - 14 april 2002	Bourse d'echanges motos, autos Saint-Marcellin (38) (F)
25 - 26 mei 2002	Toerit met Franse motoren Winterswijk (de CFM is erbij)
25 - 26 mei 2002	Coupes Moto Legende 2002 Montlhéry (F) De CFM is erbij
27 juli 2002	Historisch Motorsport Evenement Barneveld Races en beurs.
30 aug.-1sept. 2002	Vehikel Auto/motor Veemarkthallen Utrecht
28 september 2002	Nationaal Veteraan Treffen Woerden

## Laatste toevoegingen in het CFM-DC :

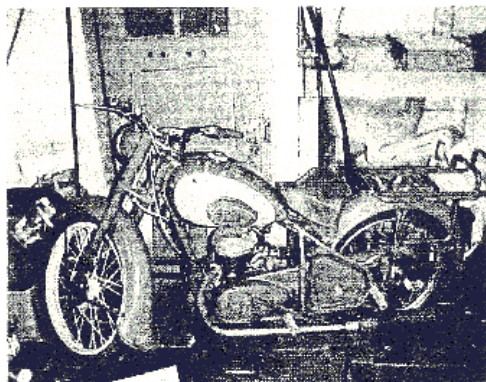
*Alle verwijzingen met \* zijn ter beschikking gesteld door Gert Dumbbar.  
Vanaf dit originele materiaal zijn kopieën gemaakt, de omslagen in kleur.*

- \*M21.7b Ultima; Moto ~ Lyon 5 maart 1928 modellenoverzicht typen A, B, B1, C, C1 V-motor, side-car. [vouwblad 21,5 x 13,5 cm / A4-4]
- \*M27.4 Magneto France Dynamo DR1; instructieboekje met compleet elektrisch schema van een motorfietsinstallatie jaren 50. [A5-17]
- \*M27.5 Française Diamant; la ~; cycles, motos, vélomoteur; 8 fois champion de France; 11LF, 12LF, 151LF, 152 LF, 201LF, 202LF, 203LF, 204LF, 301LF, 302LF, 303LF. [A3-2]
- \*M27.6 Peugeot; les nouvelles 175 cm3; 124AP, 134AT, 134CL. [A3-4]
- \*M27.7 Griffon 554B 100 cc en 555 125 cc 1947. [A4-2]
- \*M27.8 Labor 1932; vouwfolder. [A4-12]
- \*M27.9 Koehler Escoffier 1938; vouwfolderKD1, KD2, KM10SP, KD11SP, KS3L, KS1, KS2. [A4-6]
- \*M27.10 P.Vallée MS51, MSS51, et "Utilitaires" triporteur jaren 50. [A4-4]
- \*M27.11 Alma 1949 dubbele A4 folder M150. [A4-2]
- \*M27.12 Radior [A4-5]
- \*M27.13 Labor [A4-5]
- \*M27.14 Labor [A3-2]
- \*M27.15 Magnat Debon [A4-14]
- \*M27.16 New Map [A4-6]
- \*M28.1 Olympique 1932; kopie van originele folder. [A3-4 +A4-2]
- \*M28.2 Thomann 1932; kopie van originele folder. [A3-4]
- \*M28.3 Amac carburateurs [A3-2]
- \*M28.4 Alcyon 1924 [A4-20]
- \*M28.5 Aiglon type A80 250 cc blocmoteur sv 3 vitesses, type 501 175 cc monovitesse en type 505 350 cc 3 vitesses [A4-2]
- \*M28.6 Monet & Goyon 1937 [A4-5]
- \*M28.7 Ultima 1933 [A5-]
- \*M28.8 Terrot 1903 [A4-20]
- \*M28.9 Automoto LA19 (L'A19) [A4-40]
- \*M28.10 Peugeot modellen 1931 typen P105, P107, P108, P109, P110, P111; uit te vouwen als poster. [A3-4]
- \*M28.11 Monet & Goyon / Koehler Escoffier; "Moteur license Villiers; Castor 98 cc en 115 cc, S2S Starlett 98 cc, Pullman 125 cc, M2VT Tourisme 200 cc, M2VO Sport Luxe 232 c. Originele folder midden jaren 50. [180 x 130 mm; 16x]
- H43 Koehler Escoffier KLS5LSA 1938
- H43 Liberia Y125 Ydral Grenoble midden jaren 50; presentation/essai; achterzijde blad foto depart Bol d'Or. (29 - 32)
- H44 Prester-Jonghi 1935.

Nieuwe krantenknipsels uit La Vie de la Moto: nummers 383 t/m 428



*Te koop of  
gevraagd*



**Te koop:**

Peugot motorfiets 57TC, bouwjaar vijftiger jaren. 125 cc motor, kleur groen. Geen keuringspapieren, noch kenteken en aankoopbewijs. Luchtfilter van carburateur ontbreekt. Motor is verder in perfecte staat en loopt mooi. Te koop tegen ieder aannemelijk bod.

Informatie: [hanslesterhuis@wxs.nl](mailto:hanslesterhuis@wxs.nl)  
telefoon: 0620912613

**Te koop:**

Terrot OTC 250 cc 1930, volledig gerestaureerd, in prima staat met alles erop en eraan. De organisator van onze allereerste jaarrit zoekt een goed baasje voor deze mooie Terrot. Koopjesjagers worden teleurgesteld, liefhebbers niet.  
Gerrit Pijffers Notter (0548) 51.90.45

**Gevraagd:**

Voor een Terrot type L 175 cc: een pakkendrager waar ook een nummerbord aan bevestigd kan worden en een stuur.  
H. Thijssen (0485) 31.65.08

**Gevraagd:**

twee stel identieke **binnen- en buitenbanden**. Gemonteerd zijn merk Dunlop Cord Ballon 27 x 4.00 FITS 3 RIM 19 WHEEL MONTLUCON FRANCE. Op de voorband staat: Reg nr 694225? en 182 14 56 75? Ik hoop dat de opgegeven beschrijving juist en voldoende is. Tevens een **claxon (6 Volt) of hoorn** gevraagd voor de Automoto 1929 350 cc zijklep.  
Ad Heersche, Kleinestraat 39, Drunen  
Tel. 0416-37 55 51 of email [aheersche@wxs.nl](mailto:aheersche@wxs.nl)

**Te koop:**

**00-vet** voor de versnellingsbak (zo dik als schenkstroop € 5,50 /l) en ongedoopte SAE30 en SAE50 **olie** (€ 17,50 / 5l). De prijs van deze olie is fors hoger, onafhankelijk van de omrekening naar € ! Op diverse bijeenkomsten te overhandigen, zoals bijvoorbeeld bij een Sleuteldag of Jaarrit. Wel enkele weken van tevoren bestellen en duidelijk plaats en tijd afspreken. P.Jonkman

**Contributie CFM twee**

**€ 15,=  
2002**

Bij het  
ook he  
tot be  
weer i  
ons in  
de cor  
naar "  
helper  
doelst

reeds  
betaald

10-11-2001

maakt meer mogelijk door uw bijdrage te maken naar de club. We sturen geen betaling automatisch kunnen maken actie ondernemen. In deze peu is toegevoegd. Leden die reeds betaald anderszins) krijgen geen memoblad 1 Geld overmaken: 377 . 32 . 84 . 80 CFM, Pieter Zeeman

ICT Advies  
e  
ek  
tie  
u  
en  
eet  
ren  
ijke  
U  
r te  
u de  
zelf  
blad  
ig of

APS  
CPS  
KPC Groep  
www.aps.nl  
www.cps.nl  
www.kpcgroep.nl

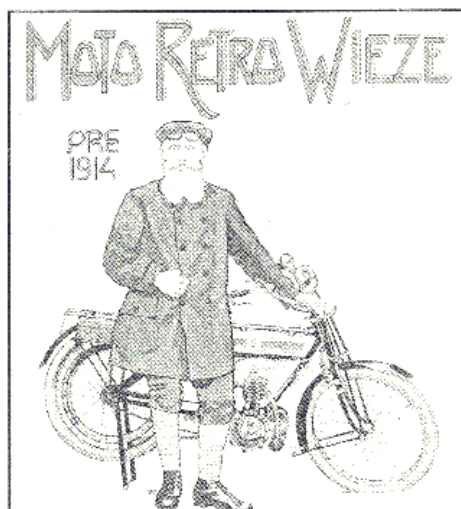
## Sleuteldag CFM

De Sleuteldag is weer in volle voorbereiding. De prima zaal in Bussum wordt bijna te klein om alle activiteiten te herbergen. Meld u daarom snel want bij 50 deelnemers sluit de inschrijving. Alle inschrijvers krijgen schriftelijk bericht met bevestiging van **de datum en nieuws over de plaats, tijd, onderwerpen** van de dag en een **route-beschrijving**. We kunnen alvast verklappen dat er veel informatie komt over bougies, pakkingen, keerringen, afdichtingen, banden en dat u zelf groepsopdrachten krijgt uit te voeren over diverse onderwerpen.

**Aanmelden vooraf is noodzakelijk, neem geen risico en doe het op tijd.**

- Datum:** 23 februari 2002 (vluchtdatum 2 maart 2002)  
**Plaats:** Bussum  
**Kosten:** Ongeveer €5 tot €7,=, afhankelijk van het programma  
**Begintijd:** zaal open/ruilbeurs 9.00 h; begin programma 10.00 h.  
**Eindtijd:** rond 16.00 h.  
**Aanmelden:** **Schriftelijk, email, telefonisch** T.Dorland of bij geen gehoor P. Mosseveld (zie achterkant "peu")





8 - 9 - 10 februari 2002

In Veteraaneringen een bekende beurs, dit keer met het thema Belgische motoren van voor 1914. Open vrijdag 18.00 - 22.00 uur "nocturne", zaterdag en zondag van 9.30 - 18.00 uur.

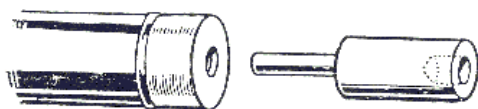
Er zijn enkele kortingskaartjes beschikbaar. Entree: € 7,-. Oktoberhallen Wieze (Alost/Dendermonde België)

Verwijder de los zittende stukken en oppervlakteroest van het voorwerp, stop het in de tank en laat het er een week inzitten of zoveel langer als gewenst is. Het residu kan worden afgewassen met water en, in tegenstelling met sommige moderne chemicaliën, zorgt dit ervoor dat de lak niet beschadigd wordt. Wim Janssen haalde deze methode ook even aan, zie blz. 15 van deze peur.

## Te korte pomp

Om al een bandenpomp te vinden om de restauratie af te ronden, is al moeilijk genoeg maar past ie als je er een vindt? Dit idee uit 1948 geeft aan dat het probleem niet

nieuw is. Maak een afstandsstuk van een kleine lengte van zachte stalen staaf. Draai een kant af op een draaibank om zo een stop te vormen die in de bodem van de pomp past. Verzink een fiëpje, zoals in de tekening staat aangegeven, om zo de pomp in het frame vast te kunnen klikken.



## Tips en trucs voor motorfietsliefhebbers

(Uit: MotorCycle July 1993)

### Vervanging van voetsteun- of stuurrubbers

Om het vervangen van voetsteun- of stuurrubbers te vereenvoudigen is de volgende aanpak het handigst. Snij met een scherp mesje een kerf in het oude rubber maar snij niet in het stuur zelf! Maak het nieuwe rubber "nat" met terpentijn, wasbenzine of petroleum. Door de vochtigheid schuift het nieuwe rubber makkelijk op het staal. Het oplosmiddel verdampt en het rubber zit vast. Afwasmiddel en zeep werken bij de montage hetzelfde, maar helaas verdampt het wasmiddel niet. Het rubber blijft dan schuiven.

### Het voorzichtig verwijderen van roest

De beroemde appelstroopbadmethode is met name bruikbaar voor het ontroesten van voorwerpen die niet moeten worden behandeld met zware moderne chemicaliën of stralen. Los een pot met zwarte stroop op in 3 à 4 liter water.

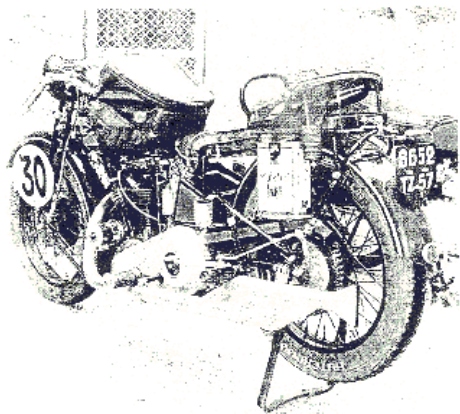
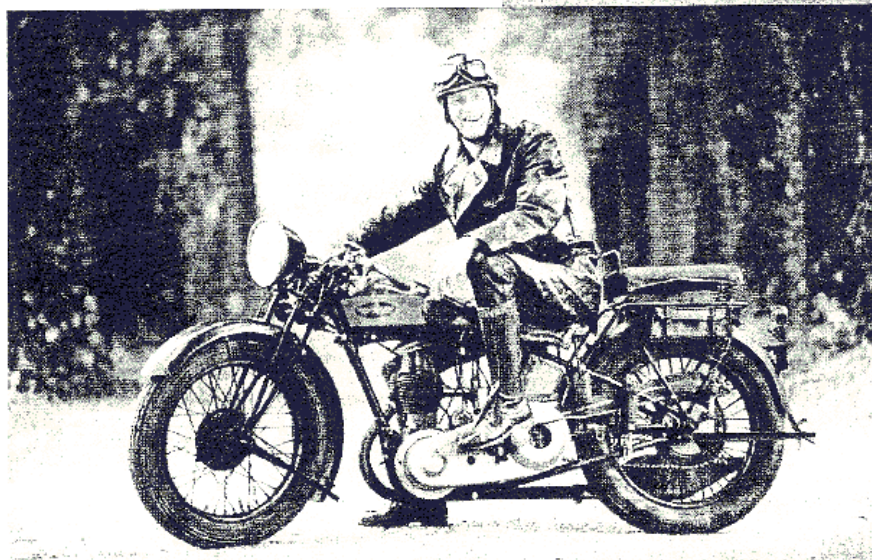


foto toegestuurd door Rien Neels;  
Gnôme & Rhône D4



2 x John Blauwendraat  
Gnôme & Rhône D3

# Tips bij de koop van een helm

(Advertentie)

Bij Parachoc hebben ze wel een heel eigenwijze bedacht om het verschil uit te leggen tussen de kwaliteit van hun helm en die van de concurrentie. Gooi maar op de grond en kijk hoe hoog hij terug stuitert . . . En hoe die er dan uitziet . . . .

Ik zie me al in de plaatselijke motorzaak de test uitvoeren . . . Ik vrees dat ik hard moe(s)t lopen om die bahco niet in de nek te krijgen.

Advertentie gevonden in: La Vie de la Moto

**SACHEZ ACHETER UN CASQUE**

*Eprouvez* LA DURETÉ

RESISTANCE AUX CHOCS

50% Supérieure aux exigences du cahier des charges de l'armée

*Ce que vous obtiendrez avec Parachoc*

*Comparez* →

*et reconnaissez avec nous que....*

**UN CASQUE BON MARCHÉ .....**  
**..... EST TOUJOURS TROP CHER**

# 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\*:**

Arjen Griffioen, Bosbadlaantje 9, 3956 BL Leersum. (0343) 45.40.71

**Penningmeester:**

Henk Kaajan, Pieter Zeemanlaan 43, 8024 CH Zwolle. (038) 454.43.40

**Alg.bestuurslid:**

\*Jan-Coen Dragt, Menuetstraat 5, 7323 KB Apeldoorn.(055) 367.00.63  
Rob Stevelmans, Asselsestraat 178, 7311 EW Apeldoorn (055) 522.11.70

**Eindredactie "Peu"+ beheerder documentatiecentrum:**

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 €15,= of vanaf 1 aug. € 22,50 voor 1½ jaar.

**Geld overmaken: 377 . 32 . 84 . 80** CFM, Pieter Zeemanlaan 43, Zwolle

**Contributie 2002:**

€ 15,= . 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-Documentatie-centrum: (CFM-DC)**

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

**Verzending nieuwsbrieven:** P. Mosseveld en P. Jonkman.

---

**Sluiting kopij:**

**Uiterlijk vr. 8 februari 2002 of bel!**

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

**E-mail-adres:** clubfransemotoren@planet.nl