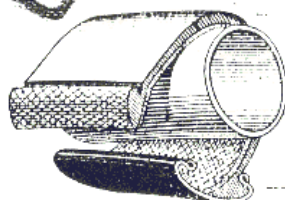


# Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 42    Oktober 2002    oplage: 190

*Club voor Franse motoren*

## GUIDE MICHELIN



Enveloppe.

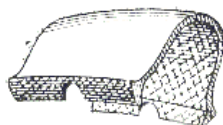
Chambre à air caout-  
et toile.

Jante en acier trempant  
fondu au creuset.

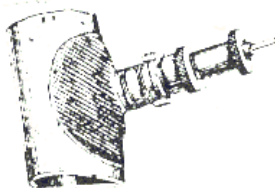


Jante en acier.

Ruban toile cuir proté-  
geant la chambre à air  
contre les têtes des  
rayons.



Enveloppe en toile et  
caoutchouc.



Valve 1895 montée  
sur béton.

A préférer pour les  
bicyclettes militaires  
afin d'avoir un démon-  
tage plus rapide.

CFM en route deux mille deux    -    Wat vind U ervan?  
Cyclo-Moto Peugeot    -    Michelin gidsen en kaarten  
Advertenties en downloads op te site    -    Stukken jaarvergadering

# Inhoud

En Route! (verslagen van de evenementen van de CFM 2002) .....	3
Beste mensen van de Franse motoreclub .....	7
Wat vindt u van mijn Motobécane? .....	8
De la Cyclo-Moto Peugeot .....	9
De gidsen en kaarten van Michelin .....	15
Agenda / Te koop/gevraagd .....	20, 21
Mannheim .....	24
Laatste toevoegingen in het CFM-DC .....	22
www.clubfransemotoren.nl .....	23

## Los toegevoegd:

### Stukken voor de jaarvergadering

- a. Jaarverslag
- b. Financieel verslag, begroting 2003 en realisatie 2002
- c. Agenda voor 9 november
- d. Notulen van 10 november 2001

---

### *Bij de voorpagina:*

*Uit een herdruk van de "guide" Michelin uit 1900 blz. 42.*

Uit de afbeeldingen is op te maken dat het om hielbanden gaat en dat het rubber van de buitenband versterkt is met een linnen weefsel (toile). De binnenband kan doorlopend of onderbroken (onderste tekening) zijn.

In 1900 was de luchtband een betrekkelijk nieuw fenomeen en met de opkomst van de auto en motor moesten mensen goed worden voorgelicht over de werking van de band, het ventiel en de reparatie daarvan (onderweg). Een tip bij een lekke band was bijvoorbeeld om eerst in een straal van 300 meter te zoeken naar een leverancier van een nieuwe band alvorens tot reparatie over te gaan.

*Deze peu bevat op diverse bladzijden afbeeldingen uit de guide 1900. (maar dan steeds zonder bronvermelding)*

---

**Redactie:** P. Jonkman, Zonnenbergstraat 33, 7384 DK Wilp-Achterhoek  
**E-mail:** clubfransemotoren@planet.nl  
**Sluiting:** kopij uiterlijk ma. 9 december 2002 of bel!

# En route!

## Ommen jaarrit 2002 (1)

Vandaag zijn we te gast bij Motorclub 'Route 66', waar John Schokker zich heeft ingespannen om een ijzersterke jaarrit voor ons te organiseren. In Witharen komen we terecht op een prachtige locatie, het is waarachtig of je terugblijkt in de tijd. Een oude schuur en daarvoor een 20-tal oude motoren. De kledij van de motorrijders is divers, moderne helmen en oude pakken, moderne pakken en oude helmen en Rob Kwist ziet eruit of hij zo is aankomen rijden uit de loopgraven van Verdun. Mooi zootje ongeregeld en zo is ook de start. Ton heeft al snel drie groepen ingedeeld, een snelle, een normale en een elegante groep. Met veel gebrul en blauwe rook begint de snelle groep, als eerste, aan de ruim 100 km lange tocht. Leden van de motorclub 'Route 66', onze gastheren, gaan ons voor. Achter elke groep rijdt een dweilauto. Prima geregeld! Met een verbeterd blik vragen de rijders het uiterste van hun motoren. Koeien slaan op hol en wandelaars staan ons met open mond na te kijken, wat een ervaring, prachtig. Hans van der Grefte krijgt een probleem met de ontsteking en we zijn blij dat we even mogen afstappen. Het probleem is al snel verholpen en we vervolgen de rit. In Giethoorn zijn we een extra attractie voor de toeristen, hoewel niet iedereen de benzinedampen kan waarderen. Als we aan de lunch willen beginnen komen de andere twee ploegen binnen ploffen. Helaas had één rijders grote pech, z'n voorrem blokkeerde en hij heeft een lelijke schuiver gemaakt. O ja, er was nog iemand die dacht dat hij een vastloper had, gelukkig bleek het zijn poetslap te zijn die verstrikt zat in de aandrijfketting. Na de lunch en het bewonderen van elkaanders motoren kiezen we het ruime sop. Volgens de schipper is Giethoorn een arm dorp, alle beroepen die er worden uitgeoefend leveren te weinig op om van te leven. Palingvangst niet genoeg om van te leven, toerisme niet genoeg om van te leven, bootverhuur niet genoeg om van te leven, gek wordt je van die kerel! We worden netjes afgezet bij het mineralen- museum, waar we de schatten van de aarde kunnen bewonderen, maar het leukste blijft toch wel het praten over en kijken naar oude Franse motoren. De tweede helft van de route gaat over de liefelijke dijken langs de IJssel en de Overijsselse Vecht. We passeren een politieauto, maar die hebben het gelukkig geen tijd om zich over onze oneigenlijke nummerplaten, decibellen en vreemde kledij druk te maken. Bij het inrijden van een stadje licht een modern elektrisch vehikel op met de mededeling: "U rijdt te snel". Het bord wordt achtergelaten door gebalde vuisten van de verontwaardigde motards. De tocht eindigt weer bij het clubhuis van 'Route 66'. Als we al ruim aan de koffie zijn kondigen de twee andere ploegen zich luidruchtig aan. Op 1 na hebben alle oudjes de tocht uitgereden. Een jury van 3 dames kiezen de mooiste motor, dit jaar is Henk Westerhof aan de beurt om de prachtige trofee (slik) in ontvangst te nemen. De BBQ is van superieure kwaliteit en zo is ook de sfeer. John Schokker en z'n 'Route 66' van ons krijgen jullie er een puntje bij vanwege de goede organisatie, dus voortaan 'Route 67'.

Arjan Griffioen



# Winterswijk

## Styl'Son's

De start van Styl'Sons en andere Franse motoren begon goed bij de familie Bruntink, er stond koffie en krentenbrood klaar, het was slecht weer. Nog dank voor de goede zorgen van allen.

Na het nuttigen van dit heerlijk begon de rit om 11 uur in de stromende regen rondom Winterwijk met 35 deelnemers waaronder 2 Peugeots, 2 Terrots en natuurlijk een stel Styl'Sons, zijnde de Franse vertegenwoordigers tijdens deze rit.

Tijdens de rustpauze om 12.30 uur werd het zowaar droog. Rond 13.30 uur werd er gestart voor het tweede gedeelte van de rit maar nu met zon. Wel was het oppassen geblazen want door de regen lag hier en daar aardig wat modder op de weg. Dit leverde geen pech of uitglijders op, in de modder kwamen we rond 15.00 uur terug, 80 kilometers door een prachtige omgeving.

Logisch dat sommigen stickers plakken op hun vervoermiddel met de tekst "Ik ben een Achterhoeker" met zo'n mooie omgeving mag je dat met recht zeggen.

E.J. Kleine Haar, CFM lid.

# Ommen

## jaarrit 2002 (2)

Zaterdag 7 september: De CFM had dit jaar de jaarrit in de omgeving van Ommen. Het clubhuis van motorclub Route 66 in Witharen diende als ontvangstplaats, de leden van die club zorgden al vrijdagavond voor een gezellige ontvangst. Niet zo heel laat gingen de meesten naar de slaapzaal om van een goeie nacht te genieten, de motoren droog op de deel geparkeerd. Na een ontbijt kwamen de andere rijders en belangstellenden uit het hele land aangereden, verbaasd over de mooie plek waar wij overnacht hadden. Niet teveel tijd: motoren afladen, regenkleding thuis laten, inschrijven, motor uitproberen, de laatste instructies, verdeling over drie groepen, weg. Het waren 80 Franse kilometers, uiteindelijk leidde de route via Giethoorn, Genemuiden, Hasselt en Zwolle over vele dijkjes naar een tellerstand die op 119 km bleef staan. Prachtig weer en een schitterend landschap. Opvallend is het toegenomen areaal natuurterrein langs de rivieren en rond natuurterreinen. Nederland wordt er niet lelijker op.

De bbq kon buiten in de tuin genoten worden, sommigen namen nog een reserveonderdeel mee naar huis, adressen zijn veelvuldig uitgewisseld, de contacten aangehaald.

Gerald, één van de voorrijders, genoot op de dijk, een beetje gas bijgevend, ervan dat die oude motoren toch weer zo snel terug waren in zijn spiegel, "dat had ik niet gedacht".

Er is één motor uitgevallen met een mankement, wel één van de ernstigste soort: een vastgelopen voorrem. De ankerplaat van de Terrot was in de rondte gedraaid, de onderdelen van de remschoen zijn door het kapot geslagen deksel naar buiten gepuild. De rijder kwam met de schrik vrij, het gebeurde in de bebouwde kom . . .

Dit is het tweede ongeluk van deze soort in korte tijd, in beide gevallen flinke schade, weinig lichamelijk leed. Toch wil ik een ieder vragen zijn of haar motoren nog eens goed na te kijken op het functioneren van de voorrem. Slijtage van trommel of voering kan ervoor zorgen dat de remsleutel te ver door gedraaid kan worden. Het platte aandrukstuk tussen de remschoenen draait te ver door, de remschoenen drukken zichzelf dan zelf vast in de trommel met als gevolg: in een oogwenk een totaal geblokkeerd voorwiel. Wilma en vriendin, John, alle voorrijders, materiaalwaggen en anderen van Route 66, bedankt voor de prima begeleiding. Na de erbarmelijke weersvoorspellingen van voorgaande dagen kunnen we zeggen: de thuisblijvers hadden (gelukkig) ongelijk. En die meevaller kwam jullie zeker toe. ◇

Paul Jonkman

## Montlhéry

Op 25 en 26 mei was dit jaar de inmiddels beroemde beurs, race, en treffen in historische omgeving. Het kamperen was erg gezellig, de bbq welverdiend. Voor de onderdelen was het dit jaar een zinloze onderneming maar als je net die onderdelen vind die je nodig hebt, en voor ondergetekende was dat het geval, ben je toch tevreden. Wat boeken ingeslagen voor het documentatiecentrum, weer heel bijzonder spul zien rijden en staan. Door de historische toegangsweg hoorden we van enkele clubleden dat ze vanaf onze camping tot op het circuit 2½ uur onderweg waren geweest. Niet best, in deze tijd had je bijna kunnen lopen. De toegangsweg zat helemaal verstopt. Men neemt de bezoekers op Montlhéry zeer serieus dus ze zullen vast een oplossing voor het probleem weten te bedenken. Volgend jaar gaat de club er in ieder beval weer naar toe. ◇

Paul Jonkman

## Woerden Nationaal Veteraan Treffen

Op zaterdag 28 september jl. begon de dag vroeg, reeds om half acht 'startte ik mijn motor en reed weg uit Apeldoorn richting Woerden, op een moderne motor (slechts 12 jaar oud) om zó dichtbij het exercitie terrein te kunnen parkeren. De ervaring leert dat je met een oude motor vooraan staat en met een auto héééél ver weg. Dit vervoermiddel was dus een gulden middenweg. Aangekomen trof ik de volledige standbemanning voor die dag reeds: Arjan Griffioen.

Na negen uur stroomde het terrein langzaam vol, eerst met standhouders en car boot salers (wie verkoopt er nu laarzen vanuit een auto?)

Onze CFM stand werd aangekleed met natuurlijk de vlag (met excuses voor het oude logo) welkomstfolders, inschrijfformulieren en enkele voorbeelden van onze uitgegeven boekjes.

Ook de Franse kaas ontbrak niet en het fraaie weer zorgde ervoor dat deze kazen enkele malen probeerden te ontsnappen door spontaan te gaan wandelen. Zoals een ieder weet worden schimmelkazen hier juist erg





*De stand van de Club Franse Motoren met op de achtergrond de stand van de VMC. (Foto van de organisatie van het NVT)*

smakelijk van en de aftrek was dan ook enorm! Slechts een vierde deel van al het stokbrood was op aan het einde van de dag.

Meteen om negen uur stonden er ook al twee Franse motoren bij de stand, het is toch handig als er clubleden van ons in de organisatie van het NVT zitten.

En de bewaking was voor hun motoren ook weer geregeld.

Langzaam ontwaakte Nederland en dacht: Het is mooi weer, laten wij eens . . .

En zo stroomde het Exercitieterrein gedurende de dag vol en werd het een gezellige nazomer dag. Het aantal CFM leden dat ik heb zien passeren schat ik op zeker 25 stuks waarvan velen met een Franse motor. Goed, een enkeling kwam op een FN , Raleigh rijwiel of zelfs een omgebouwde WO-2 parachutisten opklapfiets.

Wij hadden een nette, door Franse motoren omgeven, stand op een prachtig evenement voor en door liefhebbers.

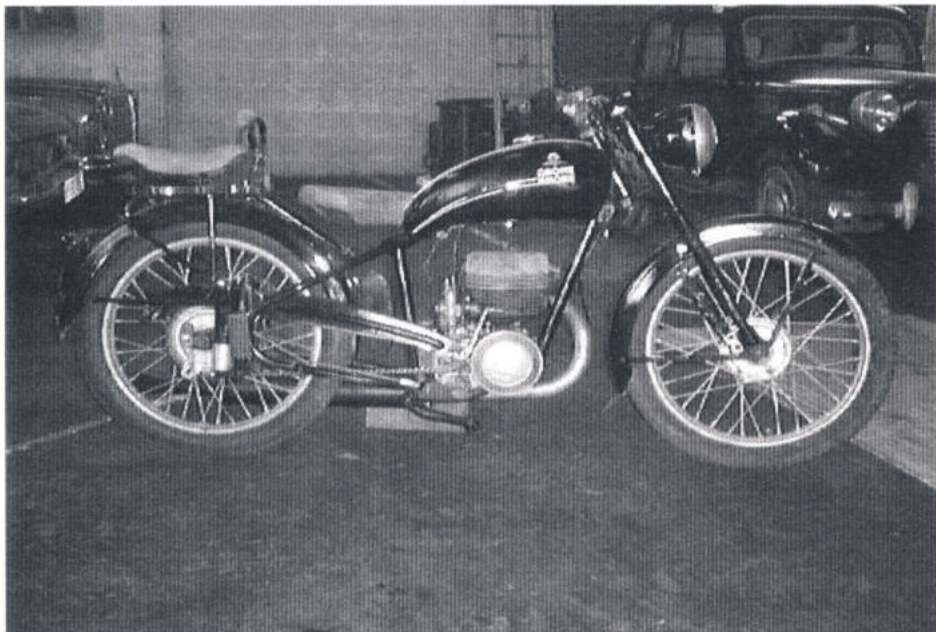
Het resultaat is toch weer drie nieuwe leden die zich bij onze stand inschreven.

Aad wederom bedankt voor de prima verzorgde dag. ◇

Jan-Coen Dragt

## Beste mensen van de Franse motorencub

Ik woon in de Dordogne en ben van plan om een 125 cc Gnôme et Rhône motorfiets uit 1954 te kopen. De machine is in goede staat is mij verzekerd.



Kunt u mij iets vertellen over de sterke en minder sterke kanten van deze machine? Ik ben van plan me te gaan verdiepen in de techniek en onderhoud daarvan, maar ben op het moment nog een betrekkelijke leek. Alvast hartelijk dank! Als ik tot aanschaf overga wordt ik zeker lid van uw club! Prachtig initiatief! (per email)

**Igor Bijlsma, Veyrines de Domme (F)**  
**pijlstaart2000@hotmail.com**

Beste Jan-Coen,

Hartelijk dank voor jouw attente reactie op mijn emailtje. Ik ben vorige week gaan kijken naar de Gnôme & Rhône uit 1955, en heb besloten de machine niet te kopen. Er moest nog flink aan gesleuteld worden. Ik kan wel zeggen dat ik een liefhebber ben van klassieke auto's en motoren, maar ik ben absoluut niet technisch geschoold, vandaar. Bovendien is zo'n motor voor mij ( 1.96m )iets aan de kleine kant.

Het was inderdaad een tweetakt, ik hoopte meer op een viertakt, die meer zou 'ploffen'(..)De vraagprijs bedroeg 914 euro, en dan kwamen er nog flink wat onderdelen gratis bij: een tank, wielen, frame en blok. Op zich een redelijke

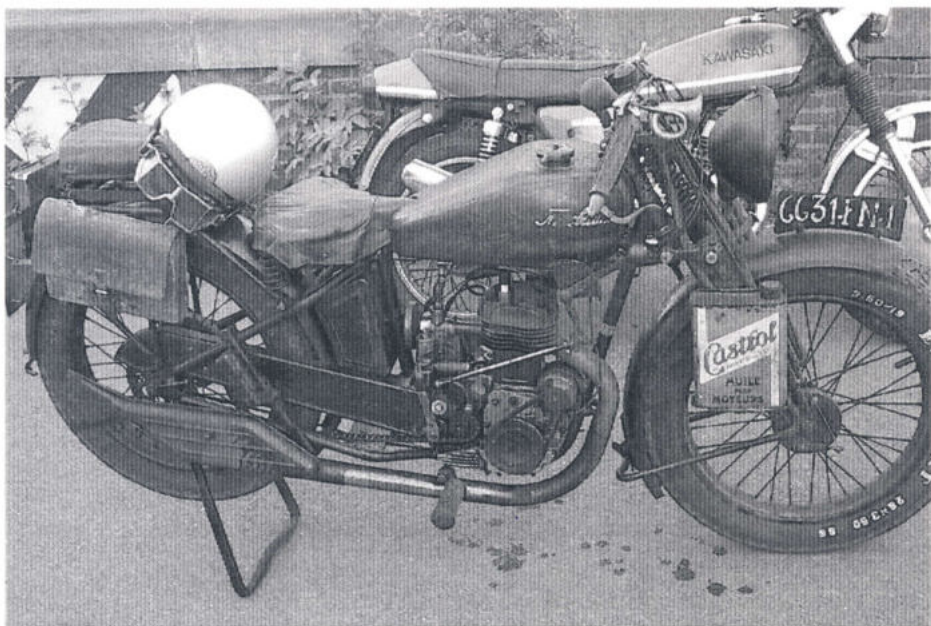


prijs en er viel vast nog af te dingen, maar voor iemand, die nog moet leren sleutelen een enorme klus om aan te beginnen.

Ik had de site van die Fransman, Pascal Michaut, al bewonderd: dat ziet er inderdaad geweldig uit. Voorlopig stel ik de aanschaf van een Franse klassieke motor nog even uit, wellicht kom ik er binnenkort weer een tegen. Zoals ik je in mij email schreef: ik woon in de Dordogne, en ze zijn hier wel te vinden is me gebleken. Een kennis uit het dorp waar ik woon heeft een oude Magnat Debon uit 1948 in de schuur staan, die hij wil gaan opknappen. Op het net heb ik bovendien een flinke lijst met leveranciers van onderdelen getraceerd. Dat alles is een goed teken. Nogmaals hartelijk dank voor je reactie, ik blijf jullie website bezoeken. ◇

Vriendelijke groet,  
Igor Bijlsma (per email)

## Wat vindt u van mijn Motobécane?



Wat vind u van mijn Motobécane uit 1930? Het is een 250cc zijklepper type B3, één van de eerste die ze gemaakt hebben met noch de tankschildering die gebruikt werd tot einde de jaren twintig.

Ik rij er nu zelf al meer dan zeven jaar zo mee rond zonder niet de minste problemen.

Hij vertelt zo meer een verhaal, dan als hij herschilderd was. groeten, ◇

Marnix. van Canegem (per email)



# De la Cyclo-Moto Peugeot

Peu connues . . . Méconnues . . . Inconnues . . .

*Dit artikel is een moeizame poging om een lastig geschreven artikel uit Motocyclettiste No. 40 uit 1986-1987 van Claude Scalet leesbaar te maken voor een grote groep Franse motorfietsliefhebbers in Nederland en Vlaanderen. Hoewel de zinnen zeker niet allen vlekkeloos vertaald zullen zijn, moet u aan de hand van de afbeeldingen, in combinatie met de tekst een aardige indruk kunnen krijgen van deze tekentafelmotor.*

*Paul Jonkman.*

Jérôme Chatouillot spreekt in zijn opmerkelijke artikel in het nummer 37/38 van de Motocyclettiste over de Cyclo-Moto (=fietsmotor) van Peugeot. Het toeval van het verzamelen van oude documentatie maakt dat ik in staat ben om de lectuur te belichten over het ontstaan van dit kortstondige schaaap op vijf poten van onmiddellijk na de oorlog (de eerste wereldoorlog natuurlijk). Ik ga dus vertellen over de ontwikkeling van een gedachte bezaaid met doornen van de ingenieurs Burlat en Renaudin, belast met de studie van dit project. De zaak begint waarschijnlijk in 1918, misschien 1919 en eindigt - naar de actuele stand van zaken wat mijn kennis betreft - in 1921.

Vele etappes zullen noodzakelijk zijn om het idee te laten rijpen dat wij

vandaag de dag een rijwiel met hulpmotor (cyclomoteur) zouden noemen. Het krioelt van de technische oplossingen voor de kleinste details, waarvan sommige beslist zonderling. Maar je vindt vandaag de dag wel meer gekes dat in de geschiedenis van de motorfiets toch als een schitterend voorbeeld dient.

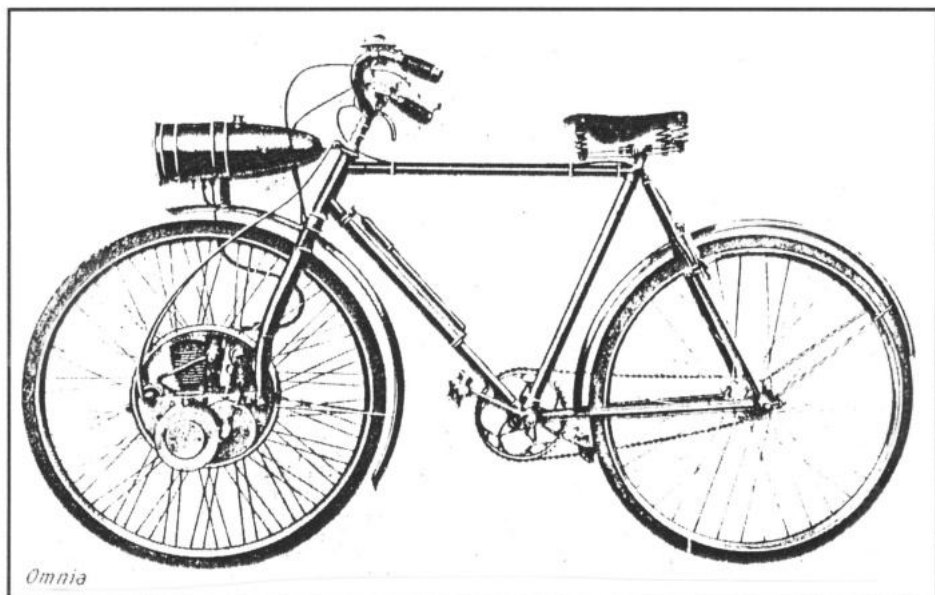
## **De eerste etappe ofwel met de hulp van de wind.**

Onze twee kompanen kiezen toch helemaal voor de achterkant met waarschijnlijk een viertaktmotor op de plaats van de bagagedrager die een (lucht)-schroef aandrijft!!! (Voor zover ik weet heeft Peugeot op dat moment nog geen tweetakt gefabriceerd).

Iets later in het zelfde tijdperk heeft ingenieur Leyat een voiturette ontworpen en in de handel gebracht die sturende wielen heeft aan de achterkant, aangedreven volgens luchtvaartkundige principes. . . . Maar waarschijnlijker is dat ze waren geïnspireerd door de werken van Anzani, die een propeller had geïnstalleerd aan de voorkant van een motorfiets die werd aangedreven door een klassiek in het frame geplaatste motor. Dit is niet meer dan een veronderstelling van mijn kant: men moet goed alle mogelijkheden onderzoeken.

## **De tweede etappe ofwel waar nog steeds alles achteraan zit!**

Bij de praktische experimenten was er geen gebrek aan een opeenvolging van hartverscheurende wijzigingen: men zou derhalve de propeller opgeven. (Ik betreur het nog steeds dat ik dat niet heb geweten: dat behoorde geen zuarmoedigheid te veroorzaken) Men nam met verdriet een veel



conventioneler systeem, gevormd door een wrijvingswielletje dat aangreep op de rolbaan die gefixeerd was op de spaken van het achterwiel. De motor was hoog geplaatst, ondanks het gebrek aan stevigheid van een fietsframe en men heeft niet al te lang doorgezocht in deze richting.

### **De derde etappe ofwel de “traction avant, avant Citroen”. (avant=voor; traction=aandrijving)**

De groep aan de achterzijde ging zonder wijzigingen toch naar voren, op enkele details na, en dus was er nog steeds de transmissie met een frictiewielletje. Maar nog steeds tonen de proeven een fiets met een voorvork die gefabriceerd is geweest door Peugeot, hij was niet berijdbaar, gelet op het gewicht en gelet op de prestaties van de motor.

### **Vierde etappe of de ontmoeting met het raffinement.**

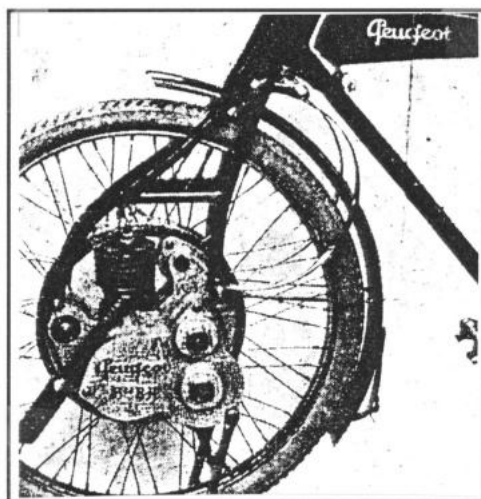
Deze keer beginnen de ingenieurs van voren af aan maar ze behouden het “alles vooraan”. Zij ontwerpen dan een naafmotor van 25 cm diameter, viertakt met automatische inlaatklep en dubbele ontsteking door een vliegwielmagneet. Het draaiende gedeelte van deze velg, waarop de spaken van het wiel zijn bevestigd, is gecentreerd door drie wielletjes op gelijke afstanden gemonteerd op kogels, één van deze wielletjes, gemonteerd op een excenter maakt het mogelijk om de speling weg te halen die wordt veroorzaakt door slijtage. De naaf heeft twee rolbanen omlijst door een inwendig getande krans. Het hoog geplaatste wielletje en het wielletje vooraan vormen een diabolo; los gemonteerd; doorlopen ze de getande krans en dragen ze slechts op de twee rolbanen. Het derde wielletje krijgt een plaats in het geultje van de diabolo, een vertanding die aangrijpt in de krans.

We zien dus tekenen van wat we een secundaire transmissie kunnen noemen. De as van het motortandwiel is verbonden met een tandwiel die aangrijpt in een schijvenkoppeling die, naar ik veronderstel, zit in een bad met olie, vastgenageld aan het einde van de krukas en geplaatst aan de linkerkant in een opbolling van het motorcarter. Tenslotte het contragewicht, een wankel constructie, vindt men symmetrisch aan de rechterzijde in een gelijkgevormde opbolling die dient als oliereservoir en 'ooh luxe' - 'ooh moderniteit' verbergt een automatische oliepomp. Ik kan me niet bedwingen om met plezier te citeren uit de lectuur over de ontsteking: "Het vliegwiel vormt de inductor van de magneet, welke tegelijkertijd de dubbele vonk geeft aan de twee bougies van de motor en eventueel de verlichting van een koplamp"! Om in ieder geval de goede maat te geven en in navolging van onze Zwitserse vrienden van de rue des Acacias, zou het starten gebeuren met "een kleine handslinger".

De cilinder bevindt zich in het midden van de naaf, welke daardoor een beetje heet zal zijn geworden: maar gelukkig maakte de gietijzeren zuiger, die de wetten van de uitzetting verwierpen, deze fantasie mogelijk.

De enkele vork van haar is een moedig stuk. De lezer dient notie te nemen van het concept dat voorging aan haar realisatie: een behoorlijk versterkte fietsvork en draaiend aan de achterzijde van de naaf die ook kon schommelen als bij de hedendaagse vorken met stangen en geduwde wielen. Het elastieken deel verzorgde het comfort (zoals men in die tijd zei) en bestond uit twee veren van enkele metaalplaten in S-vorm, dit voor een veel beter effect, aan de voorkant bewegend in de motornaaf en aan het andere uiteinde op het stuur aan de bovenkant van het balhoofd.

Wat te zeggen over de koplamp-tank, zoniet zijn aërodynamica, het was in zijn tijd indrukwekkend en wat betreft het spatbord, die het geheel droeg, de historie vertelt het niet, maar hij moest veel (ver)dragen . .



**De vijfde etappe: nog steeds een vier-takt.**

### **De vijfde etappe waarin men vereenvoudigde.**

In dit stadium, zonder het algemene concept opnieuw te maken gaat men snoeien: geen dubbele ontsteking meer maar nog wel een vliegwielmagneet; geen slinger meer voor het starten, dit is terecht voor een zo kleine cilinderinhoud (ook voor 1920): men zal moeten trappen en de sportievelingen zullen met plezier duwen; de carters zijn opnieuw ontworpen en beschermen nu helemaal de getande krans tot aan

de vrije ruimte aan de helft van zijn omtrek; ook tot aan alle wieltjes. Maar de grootste verandering betreft de vork: het werd een klassieke parallellogram met nog steeds de curieuze armen in de vorm van twee steenbeitels (excuses voor de vergelijking, een souvenir uit mijn kindertijd), omgekeerd met één “strootje” dat is vastgebout aan de achterkant van het carter en de andere aan de voorkant. Om het geheel te ondersteunen zijn de twee bladveren nog aanwezig, iedere veer bestaat uit één blad, enigszins gewijzigd, maar nog steeds behorend tot het alfabet maar vormen nu een letter C. Ze zijn nu voor een deel verankerend aan de onderkant van het balhoofd en het andere deel aan de achterkant van het motorcarter bij dezelfde bout als de eerste “strootje” van de “steenbeitels”. Voor veel meer informatie moet u niet uw gewone krant meebrengen maar het ontwerp dat hierbij is gevoegd op de volgende twee bladzijden.

### **De zesde etappe onophoudelijk op touw zetten aan het werk gaan.**

De grote technische keuzen zijn dus vastgelegd, men denkt nog steeds wat verder en men is steeds op zijn hoede om niet te vallen in de problemen van de commercialisering. Wij zijn aangekomen in 1921 en hij zou goed moeten lopen in deze moeilijke tijden. Onze vriend Chatouillot heeft een zwaar oordeel gegeven over de concurrentie die niet zoveel hadden verwist aan deze grijze materie; ik zou niet willen bewijzen dat enkele trieste beroemde valstrikken overbleven daar we niet meer dan enkele duizenden exemplaren verkopen. Doch zover kwam het niet! Men moest vereenvoudigen en M.M. Burlat en Renaudin versimpelden: het Peugeot motorwiel zou worden gemotoriseerd met een tweetakt en zou de ultieme ontwikkeling worden van de kleine motor. Zelfs Peugeot ging over tot het gebruik van conventionele oplossingen en over tot minder dure algemeenheden in de markt van de jaren twintig. Steeds een technische omweg: een fiets met hulpmotor met krukas in de lengterichting. Onverbeterlijk Peugeot óf de inspiratie door de 270 cm<sup>3</sup> Cleveland van 1915? Ik zal me niet uitspreken op dit punt.

Wat de commercialisering van een dergelijke motor betreft, ik ben het volkomen eens met de mening van Chatouillot: niets minder dan een hypothese! Maar indien men meer had geweten . . .

Als laatste nog een goede raad. Als u een “Cyclo-Moto” vindt met een gemotoriseerd voorwiel: bewaar haar en restaureer haar: u wint er zeker een prijs mee (op z'n minst voor de curiositeit) bij de “Rencontres du Motocycltiste”.

Claude Scalet

### **Note:**

*De belangrijkste technische gegevens hierboven leverde het erg mooie tijdschrift Omnia, ongelukkigerwijze hoofdzakelijk met auto's, het nummer van de Salon 1921. Onnodig om in de Motocycltiste te schrijven dat hij is uitverkocht . . . Niet het nummer van de Motocycltiste!*

*De benaming “Cyclo-Moto” die is gebruikt in de serie motoren hierboven komt uit het artikel van het tijdschrift Omnia. De fiets met hulpmotor met de krukas in lengterichting die wordt afgebeeld draagt dezelfde naam. De catalogus van de constructeur getuigt hiervan.*



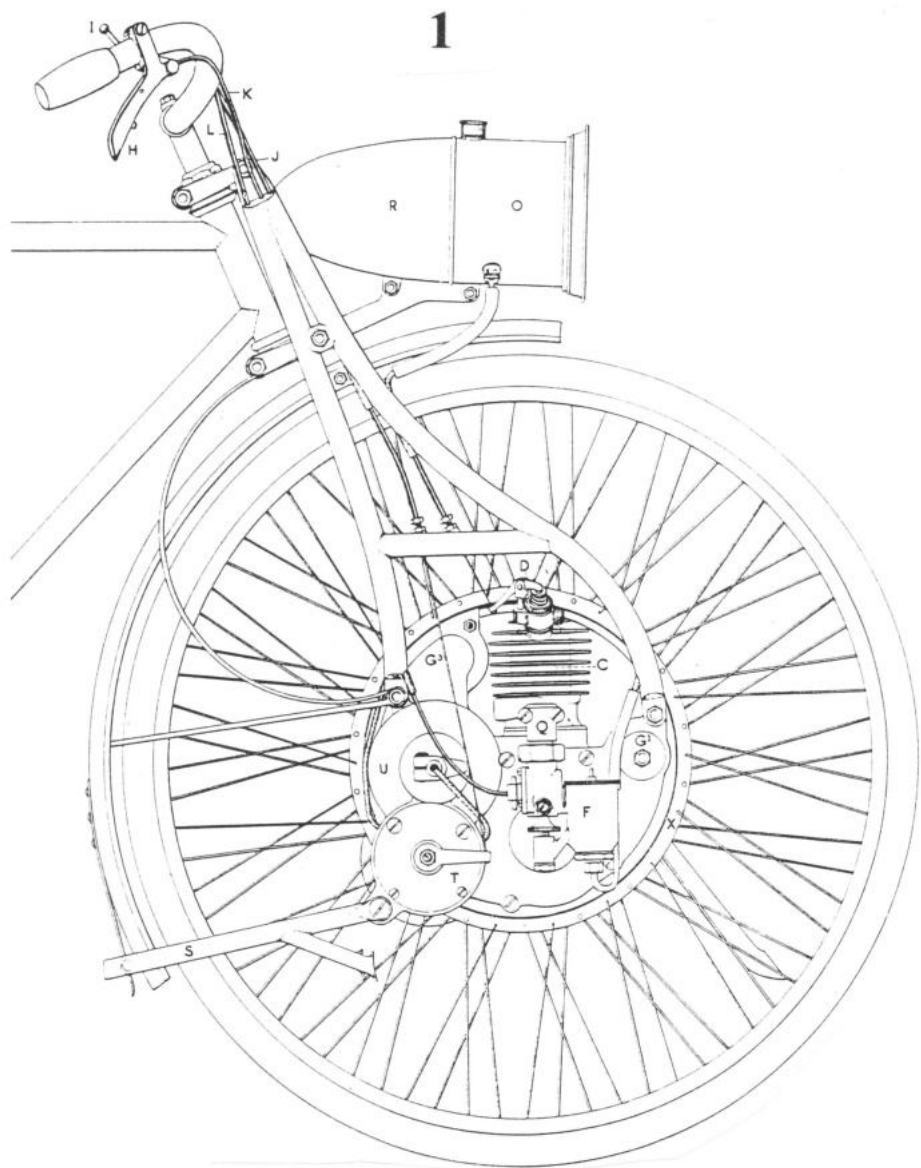
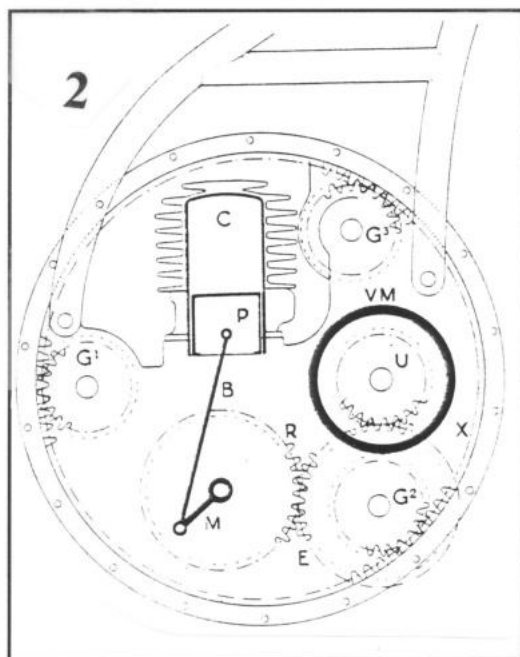


Fig. VI. — LA CYCLO-MOTO PEUGEOT : LE MOTEUR, A DEUX TEMPS, EST PLACE DANS LE MOYEU.

LE MOTEUR ET LA TRANSMISSION. — 1. La roue motrice vue du côté du carburateur. — C, cylindre. — D, décompresseur. — F, carburateur. — G<sup>1</sup>, galet de roulement de roue monté sur excentrique pour permettre le réglage du jeu diamétral et axial de la roue. — G<sup>2</sup>, galet et pignon d'entraînement de la roue. — G<sup>3</sup>, galet de roulement et de centrage de la roue. — H, poignée de débravage. — I, levier agissant sur le papillon du carburateur pour la commande des gaz. — J, câble actionnant le décompresseur. — K, câble actionnant le débravage. — L, câble agissant sur le papillon du carburateur. — O, partie du réservoir affectée au phare. — Q, tube d'aspiration. — R, réservoir. — S, bequille pour soulever la roue, à l'arrêt. — T, levier de débravage. — U, logement de la magneto-volant. — X, couronne de roulement et couronne dentée pour l'entraînement de la roue. — 2. Schéma du fonctionnement de la roue motrice. — B, bielle. — C, cylindre. — E, pignon d'embayage. — G<sup>1</sup>, galet de roulement (ce galet est lisse et ne porte pas de denture comme l'indique le dessin). — G<sup>2</sup>, galet et pignon d'entraînement de la roue. — G<sup>3</sup>, galet de roulement et de centrage de la roue (ce galet est également lisse). — M, vilebrequin. — P, piston. — R, pignon tournant avec le vilebrequin. — U, logement de la magneto-volant (VM). — X, couronne de roulement et couronne dentée pour l'entraînement de la roue.



# Noteer:

Barneveld

# C F M

jaarvergadering

9 november

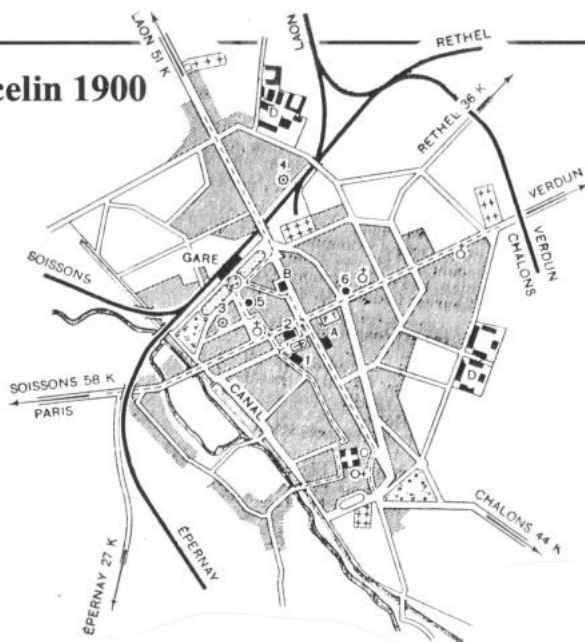
12.00 uur koffie!

Kortingskaart

meenemen!

*Schema du fonctionnement de la roue motrice.*

Guide Michelin 1900



*Reims 1900: het pas aangelegde station ten noorden buiten de standskern. De omvang en allure van een groot dorp naar de maatstaf van de 21<sup>e</sup> eeuw.*

# De gidsen en kaarten van Michelin

*Uit: Motos d'hier N.40*

*"Papiers Jaunis"*

*augustus 2001*

tekst: Alain Digne

vert: Annelies Hamelink

## De grote stuurman

In het jaar 1900 leefde er in een afgelegen streek in het midden van Frankrijk een wijze man met de naam Mhi-Tché-Lin, een man van gedachten en daden. Geraakt door de ontredde- ring van zijn landgenoten die zodra ze hun kanton verlieten steevast verdwaalden, koos hij er op een dag voor om voor hen een klein rood boekje te schrijven, en hij raadde hen aan dit altijd zorgvuldig bij zich te houden.

Het succes van de gids is enorm, als je rekening houdt met de aantallen auto's en motorfietsen die in die tijd rondreden (de uitgave van 1913 heeft al een oplage van 90.000 exemplaren).

Verzamelaars van oude documenten, let op: een heruitgave van de gids uit 1900 is ongeveer 12 jaar geleden uitgebracht. Niet zo gewetensvolle verkopers kunnen dit detail 'vergeten' en de gids aanbieden als een originele uitgave!

André Michelin verzekerde: "Dit werk is tegelijk met de nieuwe eeuw ontstaan en zal ook net zo lang bestaan". Inderdaad is de Michelin-gids met een nauwelijks gewijzigde formule en ondanks een

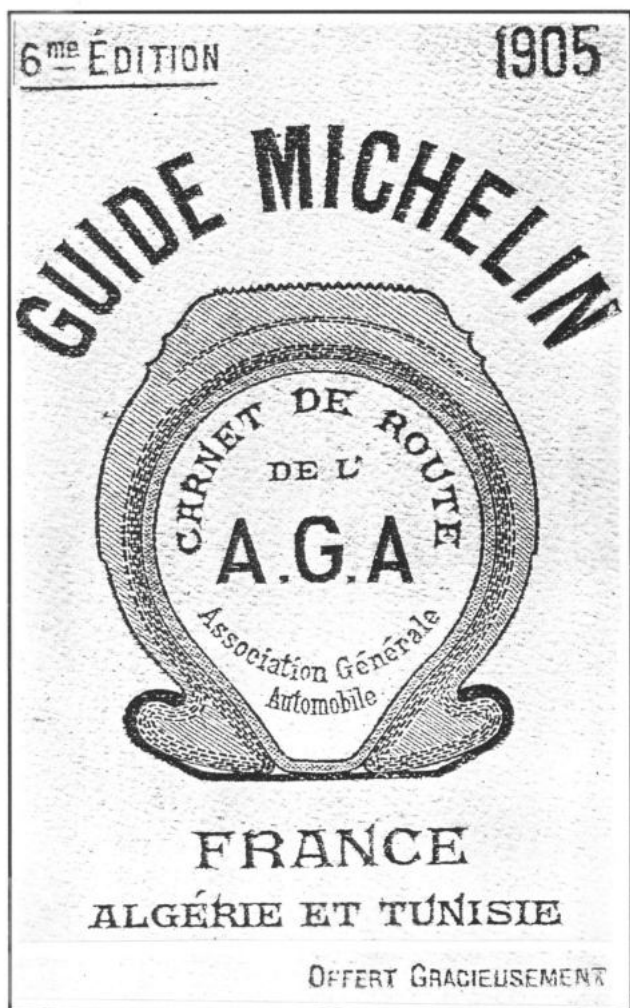
## De rode gids

Omdat hij een grote groei van de automobielen voorzag, besloot André Michelin aan het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw een gids op te stellen die "vriendelijk (wordt) aangeboden aan alle chauffeurs". Men hoefde alleen maar 0,60 francs aan postzegels en het registratienummer van het voertuig op te sturen om hem te krijgen. Deze kleine maar dikke bundel, verfraaid met een kartonnen rode koft hoopt, zo staat er, "alle informatie aan te reiken die nuttig kan zijn voor een door Frankrijk reizende chauffeur om zijn voertuig van brandstof te voorzien, om hem te repareren, en die de chauffeur in de gelegenheid stelt te overnachten en te eten, en gebruik te maken van post, telegraaf of telefoon."



*De beroemde Bibendum, één van de meest bekende reclamesymbolen ter wereld.*

sterke concurrentie, ook nu nog de 'bijbel' voor de gemotoriseerde toerist. Al in de eerste editie vinden we behalve plattegronden van belangrijke steden lijsten en commentaren van hotels (nog geen restaurants), maar ook garages



*De kaft van de Michelingids uit 1905. Al de 6<sup>e</sup> editie.*

en soms ijzerwinkels, u kunt wel raden waarom. Een ander belangrijk en actueel hoofdstuk is dat van de reparatie van luchtbanden, het neemt een vijftigtal bladzijden in beslag! We moeten ons bedenken dat in die tijd de paarden ook gebruik maakten van de wegen, en spijkers rondzaaiden. Oftewel: lekke banden!



Nog eens drie bladzijden zijn gewijd aan de verkeersregels en de complete weergave (een half dozijn in totaal) van signaleringsborden die men moest kennen.

## Les Signaux de route de l'AGA



1. — Virage à droite. 2. — Virage à gauche. 3. — Virage avec montee.



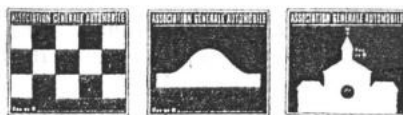
4. — Virage avec descente. 5. — Croisements dangereux. 6. — Montee.



7. — Descente. 8. — Descente simultanée avec mauvais virage. 9. — Passage en di viaduc.



10. — Passage à niveau. 11. — Rails en saillie sur la route. 12. — Gâtiveau.



13. — Mauvais pavé. 14. — Dos d'âne. 15. — Village.

Les Points blancs ou noirs indiquent que l'on doit corner.

Les Poteaux sont généralement placés à 300 mètres environ avant l'obstacle, et sur la droite de la route.

## TABLE DES ITINÉRAIRES

ÉDITÉS PAR LES SOINS

### De l'Association Générale Automobile

- La Bretagne.** Par M. Georges PIERRON, membre du Conseil d'Administration de l'AGA, Vice-Président du Touring-Club.
- Limousin, Cantal, Corges du Tarn.** Par M. Ed. CHAIX, membre du Conseil d'Administration de l'AGA.
- De Paris à la Côte d'Azur.** Par M. Ed. CHAIX.
- Dans les Alpes françaises.** Par M. Ed. CHAIX.
- Le Morvan.** Par M. André SCHELCHER, membre de la Commission de Tourisme.
- Les Pyrénées.** Par M. Ed. CHAIX. (En préparation.)
- Les bords du Rhin et de la Moselle, la Forêt Noire.** Par M. MEYERLE-WASSERMANN, membre de l'AGF et de l'AGA.
- De Nancy à Cologne (et retour).** Par M. Charles LALLEMAND, Ingénieur en chef des Mines.
- De Paris à Luxembourg.** Par M. DAG.
- Paris centre d'excursions.** Par M. DAG.

On peut se procurer les itinéraires de l'AGA au secrétariat, 4, place de la Concorde.

*In de gids van 1905 vindt men ook de signaleringsborden uit die tijd. De witte en zwarte stippen geven aan dat je een waarschuwingsteken moet geven: toeteren. Dat is allemaal wel veranderd!*

In die tijd zijn die borden van de hand van de AGA ('Association Générale Automobile').

Wat betreft de verkeersregels, laten we artikel 10 eens bekijken:

Als men zonder benzine komt te staan, moet de chauffeur van wie dat verlangd wordt de hoeveelheid benzine die hij extra beschikbaar heeft aan zijn medewegegebruiker afstaan!

Tenslotte maakt een erg volledige kaart van Frankrijk in een klein zakje op 'één derde van de kaft' de gids compleet.

## De kaarten

Tot 1907 worden de kaarten van Frankrijk gemaakt door de overheid of officieren van het leger. Omdat ze voornamelijk bestemd zijn voor het leger, zijn ze natuurlijk wel beschikbaar voor het publiek, maar niet aangepast aan hun behoeften.



***Michelin tijdens zijn overwinningen, versiert de ingang van het pakhuis in Parijs met keramieken friezen.***

André Michelin is ook nu weer voorloper op het gebied van wegtoerisme. Hij herinnert zich zijn opleiding bij de Kaartendienst van het Ministerie van Binnenlandse Zaken in 1877, toen hij van de technische hogeschool kwam en wijdt zich aan deze nieuwe taak.

Met hulp van de ingenieurs van Verkeer en Waterstaat vervaardigt hij de beroemde kaart van Frankrijk met een schaal van 1:200.000.

Bestaande uit 47 bladen, gevouwen als een accordeon, en uitgevoerd in vierkleurendruk is en blijft ze zelfs tegenwoordig misschien wel de beste wegenkaart die ooit is gedrukt.

Na een geslaagde proef in de regio rond Clermont Ferrand vindt nog hetzelfde jaar de verspreiding plaats in heel het land. Spoedig heeft de reiziger de keuze tussen een kaart op papier of op linnen (wat op den duur voordeliger is, want je kunt dit document wel 20 jaar bewaren, zo drastisch verandert het wegennet niet).

Als aanvulling op deze kaarten verspreidt de zakenman vanaf 1910 richtingsborden en de beroemde lavastenen grens-richtingpalen in de

gemeenten, die tot in de jaren zeventig op de kruispunten van de rijkswegen zijn blijven staan.

Maar nu dwalen we te ver af van onze vergeelde documenten.

### Bibendum

Met zijn eeuwige (?) sigaar in de mond is Bibendum het symbool van het succes van het bedrijf uit de Auvergne. In 1898 kreeg André Michelin toen hij een stapel banden zag het idee om ze samen te voegen tot een menselijke figuur. Hij vertrouwt dit reclameontwerp toe aan tekenaar O'Galop die onmiddellijk een poster maakt, waarop een mannetje figureert dat een toost uitbrengt op de overwinning, staande op glasscherven en spijkers. Het opschrift "Nunc est bibendum" (nu is het tijd om te drinken) is ontleend aan een versregel uit een gedicht van Horatius, opgesteld ter gelegenheid van de overwinning bij Actium. En om er nog eens op te hameren roept een andere slogan onderaan de poster: "De Michelinband drinkt elk obstakel".

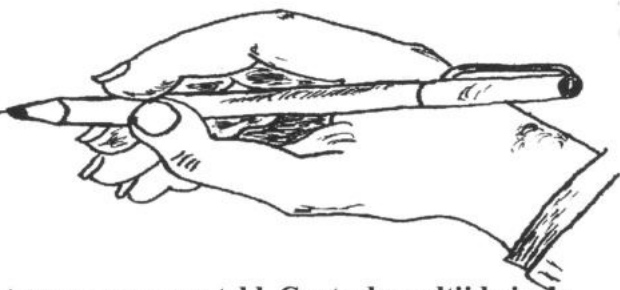
Het verhaal gaat dat de coureur Théry enige tijd later, toen hij André Michelin zag uitriep: "Daar is Bibendum!"



*Een kaart op linnen uit 1927. Bibendum begroet de verdwaalde reiziger. Let op de sigaar die tegenwoordig niet zou 'kunnen'!*



agenda



De agenda is met de grootste zorg samengesteld. Controleer altijd via de motor-bladen of de gegevens kloppen. Raadpleeg deze site voor de laatste gegevens indien het een CFM-activiteit is. Agendameester: J.C. Dragt

---

**9 november 2002** Barneveld ruilbeurs.

Tevens jaarvergadering van de CFM in aangrenzende Sporthal. Er is een kortingsbon voor de ruilbeurs in deze peu bijgevoegd.

[www.clubfransemotoren.nl](http://www.clubfransemotoren.nl)

---

**23 t/m 24 november 2002** Motorbeurs te Luyksgestel

---

**29 november t/m 1 december 2002** Moto Salon Parijs

Expositie, clubs, verkoop en onderdelen

Parc Floral de Paris

[www.moto-salon.fr](http://www.moto-salon.fr)

---

**7 december 2002** Ranst

Motorbeurs te Ranst (B)

---

**13 t/m 15 december 2002** Vehikel

Auto'en motoren in de Veemarkthallen in Utrecht.

---

**11 en 12 januari 2003** Rosmalen motorbeurs met CFM clubstand

---

**7 t/m 16 februari 2003** Rétromobile Parijs

Showbeurs voor oude auto's, motoren en boten.

[www.retromobile.fr](http://www.retromobile.fr)

---

**februari 2003** Sleuteldag CFM

Datum volgt (februari 2003?)

---

**7 t/m 9 maart 2003** Vehikel motor

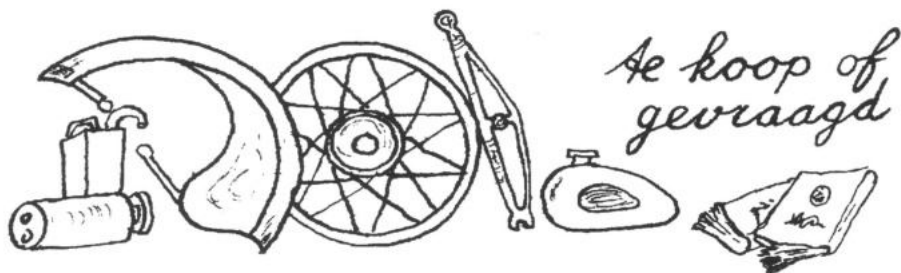
Motoren in de Veemarkthallen in Utrecht.

---

**Mei 2003** Coupes Moto Legende

Juiste datum volgt (mei 2003?)





*Te koop of  
gevraagd*

**Te Koop:**

Ik heb te veel motoren, daarom moeten er een paar de deur uit.

**Terrot HST 350 cc, zk bj.1930.** Geheel gerestaureerd met kenteken.

Diverse ritten mee gereden. Euro 3.500,=. Eventueel met div. res. onderdelen (nieuwe kleppen enz.)

**Terrot Motorette 1913 300 cc, zk,** heeft gedraaid, met eventueel. los reserve motorblok Euro 5.500,=.

Ben Dirks (0181) 46.16.94

---

**Gezocht:**

een mooie originele of **gerestaureerde benzine-tank voor een Terrot 350cc uit 1930.** De motorfiets is van het type HSSR. Verder zoek ik voor deze moter een **achterlichtje** en en een **oliekraantje.**

Joost Klein Entink 0624512289.

---

**Te koop:**

**00-Vet** voor de versnellingsbak en **ongedoopte olie SAE 30 en SAE 50** voor de veteraanmotor..

Paul Jonkman (055) 323.26.67

---

**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.

Bestellen bij Paul Jonkman / clubfransemotoren@planet.nl

---

**Te koop bij de CFM:**

Peugeot-onderdelen.

Informatie en verkoop via (bestuurslid) Rob Stevelmans (055) 522.11.70

## **Te koop:**

Hans van der Gref en Paul Jonkman bieden onderstaande Terrot-onderdelen aan. Om avondrust over te houden volgen hier de spelregels voor informatie in volgorde van voorkeur:

- per E-mail: [pagar.jonkman@planet.nl](mailto:pagar.jonkman@planet.nl) met vermelding "informatie onderdelen"
- of elke dinsdag tussen 20.00 en 21.00 uur telefonisch. Op andere momenten zijn we "niet thuis".
- of een brief met een gefrankeerde retourenvelop. Adres: P. Jonkman, Zonnenbergst.33 7384 DK Wilp-Achterhoek.
- Zaterdag 9 november zijn we op de jaarvergadering. We zouden iets voor u mee kunnen nemen.

Voor alle duidelijkheid: dit is geen CFM- maar een privé-activiteit .

**(Indien geen nadere aanduiding → meestal Terrot zijklepper type H)** 1<sup>e</sup> alinea is "laatst binnengekomen"

voorspatbord aan gelast en franje, niet ingeroest 117 mm rond ● bagagedrager HST voor vierkante kistjes ● achterspatbord 138 mm rond ● olietank HST niet geroest, licht gedeukt ● voetsteun stang met schetsplaten en bouten ● brandstofkraan klein ● brandstofkraan groot ● tankrubber origineel bruikbaar ● voetsteun, lang dun, ster, lichte uitvoering met rubbers ● middenframe met typeplaatje + carte grise HST ● voorvork Druid met veren, cubs, balhoofd, bouten enz. ● bouten en schetsplaten motorophanging ● magneet ● klepdop bougie 14 mm (met bougie) ● olietank met aansluiting oliepomp ● achterspatbord, gaaf 138 mm plat model ● kettingscherm ijzer voor primair, niet voor dynamo ● gereedschapskistje met originelen leren afsluitingen ● olietank met aansluiting oliepomp gecoat en in primer ● benzinetank zadeltank gecoat ● tankrubber dertiger jaren imitatie mooi ● stuurdemper bakeliet imitatie.

● Peugeot "zware" voorvork ● AY voorvork ● Automoto 250/350 lateraal- voorvork ● Favor/Alcyon voorvork ● diverse motorblokken ● Soyer motorblok ● diverse versnellingsbakken ● M&G versnellingsbak ● MB versnellingsbak ● BG versnellingsbak ● Alcyon versnellingsbak ● C.Ricard versnellingsbak ● Burman versnellingsbak ● Terrot type L/F versnellingsbak ● versnellingsbak-zijdeksel ● deksel distributie ● versnellingsbakassen ● kopklepper uitlaat ● demper aluminium ● demper staal ● zijklepper uitlaat ● diverse spatborden o.a. Confort ● zadeltank 350 H gecoat ● spatbord + bagagedrager jaren 20 ● L kettingkast ● Terrot F + E tank ● Peugeot tank ● Motobécane tank ● diverse wielen ● F + L kleppenlichter ● F + L gereedschapstrommel ● kickstarteras nieuw ● lateraalveer voorvork ● price assen nieuw ● kleptoren ● Terrot bougieklepmoer ● voorveerschommel ● koppelingsanker nieuw ● aandrijftandwiel nieuw ● 500 cc schommelass ● ETD kickstarter ● kickstarter ? ● Magnat Debon deksel ● Magnat Debon benzinedop ● benzinedop ● kickstarterveer ● diverse soorten veren ● versnellingsbaktandwielen ● inlaatspruitstuk ● veerdeksel kickstarter ● 2 1/2 tandwiel ● standaard voor voorspatbord réfabrication ● standaard achterkant ● nokkenas; bruikbaar, niet nieuw ● krukas nokkenas-tandwiel; wel bruikbaar, niet nieuw. ● Motobécane MB1 tank originele beschildering ● diverse kleine carburateurdelen AMAC/AMAL ● Monet & Goyon 350 sv gaaf blok, bovenste distributiedeksel ontbreekt ● VAP carterdelen met zuiger ● remnaaf in nieuwstaat, twee modellen.

## **Laatste toevoegingen in het CFM-DC**

Er zijn in de zomermaanden niet veel nieuwe dingen binnen gekomen. En wat binnen is, ligt op een stapeltje te wachten, een Salonnummer uit de jaren vijftig, kopieën over DFR en zo nog wat mee. Dit keer dus geen uitbreidingen in de CFM documentatielijst en dus ook geen selectie in ons clubblad..

Het bezoek aan het DC loopt goed. Iedere maand is er bezoek, een enkeling komt meerdere keren en kent inmiddels de weg. Nog een tip: speur via het internet naar uw ontbrekende gegevens. Er is heel veel te vinden op internet. Als u niet weet hoe u moet beginnen: kies dan "**links**" op onze site. U bent in een oogwenk in Frankrijk aan het zoeken. De tekst kunt u misschien niet lezen, de plaatjes wel . . .

# www.clubfransemotoren.nl

Het bestuur van de CFM heeft besloten om op korte termijn de site uit te breiden. Er komen twee nieuwe pagina's bij:

- een bladzijde waarop u teksten of afbeeldingen kunt downloaden. Bepaalde artikelen zijn zoveel gevraagd dat wij suf worden van het versturen en u (lang) moet wachten totdat u het artikel in bezit heeft. Een druk op het gewenste artikel en de printer spuugt het enkele minuten later uit. Wij zijn van het werk en de kosten af en u bent meteen geholpen.
- een bladzijde met advertenties, deze kunnen van leden of niet-leden afkomstig zijn als het maar in het belang is van onze leden en overeenkomt met de doelstellingen van de CFM. Bij twijfel over plaatsing beslist het bestuur. Een advertentie blijft maximaal drie maanden staan en het plaatsen is gratis. Meer informatie kunt u te zijner tijd op de site lezen.

## Een opmerking van de "linkmeester" op onze site

Uwer Linkmeester heeft ooit bij Black Chrome Oxyde te Oldenzaal onderdelen laten verchromen van een GT750K, dit is een Suzuki 3 cilinder tweetakt. Ze hadden toen veel oog voor de details zoals ingeslagen merknamen, gegevens etc. Dus niet zomaar dom slijpen. Ze doen het ontchromen, slijpen en ook polijstwerk. ◇

Rien Neels

## Aanvullingen en verbeteringen op ledenlijst van de CFM; bijgewerkt tot oktober 2002

Ledenadministratie Peter Mosseveld.

---

A.M. Rietbergen, Lunenburg 10, 3904 JN Veenendaal (0318) 52.86.18  
199105-04

---

H.J. van Braak, Varsseveldseweg 35, 7061GG Terborg (0315) 29.82.47  
200209-01

---

J.H.G.M. Cordewener, Vonderstraat 4, 6241NJ Bunde (-)  
200209-02 **cordewenerbunde@planet.nl**

---

C.P. van Asten, Tivoli 11, 5708CR Helmond (0492) 52.65.91  
200209-03

---

M.J.J.M. van Asten, Zomertaling 4, 3435DN Nieuwegein (030) 603.48.53  
200209-04 **m.van.asten@wanadoo.nl**

---

A.L. Rietdijk, H. van Andelstraat 17, 3235BJ Rockanje (0181) 40.45.07  
200209-05 **j.c.rietdijk@planet.nl**

---

P.P.M.M. Greymans Pasweg 2, 6097NJ Panheel 06- 54.71.44.17  
200209-06 **p.greymans@planet.nl**

---

P.J.M. Essens, Helmhout 30, 8502AE Joure (0513) 41.97.79  
200209-07 **p.essens@hccnet.nl**

---

J. Despiegelaere, Koningin Astridlaan 29 8450 Bredene BELGIE (-)  
200209-08 **Despiegelaerejimmy757@hotmail.com**

---

## Mannheim 11, 12 en 13 oktober 2002

Een paar trouwe CFM'ers hebben dit jaar weer de grote beurs van Mannheim bezocht, laten we ze Hans en Krijn noemen. Het was een koud avontuur maar onze dappere motards kunnen wel tegen een stootje. In een tentje, dicht bij de zij-ingang van het festivalterrein, brachten zij de nachten ongestoord door, nadat enkele Polen waren bezweken aan de alcoholica. De weersomstandigheden zullen ook geholpen hebben om de nachtrust daadwerkelijk in de nacht plaats te hebben laten vinden. Fris van zin, gestart met de speurtocht van



Franse motorfietsonderdelen. Bonne chance! Veel zoi, ongelofelijk dure gebakkies maar geen leuke dingen te vinden. Voor één Terrot twee knoppen gevonden voor de demping van de voorvork, 20 euro ieders, niet een weggeefprijstje trouwens. Een (Franse) klarinet, vermoedelijk van Jean Claude Pinard of iets dergelijks, moest de vrouw dan maar behagen, de mannen kwamen met de onderdelen niet erg aan hun trekken. Zeer teleurstellend. Voor een kameraad, achtergebleven in Nederland, werd wel een dekseltje gevonden voor zijn Terrot om de draaiende delen van de koppeling achter te verbergen. Geen wonder dat die "verfdeksels" altijd kwijt waren, ze zijn vrij zwaar en klemmen met een ijzertje in het gat vast, montagetijd 0,3 seconde, gegarandeerde effectiviteit van het onderdeel: 1,0 seconde. Het onderdeel moest voor H&K aardig wat opbrengen want per saldo moest la pièce de totale reis goedmaken. Scherp merkte de thuisblijver op dat een draaiende koppeling



ook een mooi gezicht is, daarmee zijn onderhandelingspositie weer versterkend. . . Van de baas van H en/of K was een digitale camera meegenomen. Ditmaal is het ding ook teruggekomen en vijf minuten voor de kopij-sluitingstijd werden de bijgevoegde foto's op een

PCMCIPACX-kaartje ingeleverd.

“Zoek maar uit, ik

weet wel hoe de camera werkt maar niet hoe ik de foto's digitaal van A naar B moet krijgen.” Uiteindelijk komen de digitale lichtbeelden per zuid-Aziatische auto in B. “Stop dat kaartje maar ergens in”. . . .

Het resultaat is niet mis. Een Dax driezitter met staande tank. De tank kan gezien worden als de voorloper van de air-bag. Zeer spitsvondig bedacht. U zult als aandachtig lezer, zich afvragen wat de koper met zo'n motor gaat doen, terug bouwen

naar origineel; een mooie kopklepper is nooit weg, of hem als curiosum opslaan in de schuur en hem alleen aan kenners laten zien. Persoonlijk zou de schrijver van dit stuk het laatste doen. Naarmate hij langer bezig is met de hobby, wordt hij steeds selectiever om te laten zien waar hij mee bezig is. Vol onbegrip kunnen de mensen je aankijken, schrijver zes merkt

zelfs dat kenners elkaar onderling vaak volstrekt niet begrijpen. “Een triDAX in de schuur, wanneer ga je hem restaureren?” “Nee, ik restaureer niet, ik laat hem helemaal zo, wedden dat ik meer aandacht trek als ik voorrij bij het motorcafé dan alle Ducati's 949, 605, 751, en 4911 op het terras?” Als u het



*TriDax kopklepper avec coussin de sécurité*



*Motobécane Dame et Ecclésiastique*





allemaal nog volgen kunt zit u waarschijnlijk met kromme tenen. Die durft! Nou, die meewarige blik wordt door de correspondent sterk gevoeld bij zoveel onbegrip voor een hobby die hij bloedserieus neemt. "Er zijn toch heel veel andere zinloze hobby's te bedenken" wordt het geteisem toegebeten.

*Motobécane Dame et Ecclésiastique*

Vorm zelf een oordeel, geef adviezen en u kunt de redactie rustig toevertrouwen welk gevoel u bij de driezitter krijgt. Uiteraard uitsluitend serieuze reacties!

De andere twee motoren zijn Motobécane's. Mooie machines door hun eenvoud. De Dame et Ecclésiastique, de Fransen hebben vaak mooie uitdrukkingen voor iets heel triviaals: een lage instap, heeft een tweevernellingsbak, het herenmodel ontbeert de bak, de riem zit rechtstreeks op de krukas. ◇

**Pa**



*Motobécane herenmodel zonder versnellingsbak en riemaandrijving*

Bezoek de  
**C F M**  
 jaarvergadering in Barneveld Sportbar. Het gezelligste moment om binnen te komen is rond 12.00 uur. Vergeet de kortingsbon niet mee te nemen en in te leveren bij de kassa van motorbeurs in **Barneveld**. Voor € 2,00 een dag onder de pannen.

Tot ziens op zaterdag 9 november 2002  
 Uw opkomst is ook van belang voor de vele nieuwe leden.

*Neem de stukken van de vergadering mee als u deze actief wilt volgen.*

## ACFOR et CUIRVET

vous présentent leur ÉQUIPEMENT  
 "TOUS TEMPS"  
 en tissus Imperméable ou en CUIR

Catalogue  
 général  
 sur  
 demande

Ouvert  
 le Samedi  
 après-midi



Notice explicative  
 pour mesures à  
 prendre.  
 Echantillons et  
 Prix sur demande

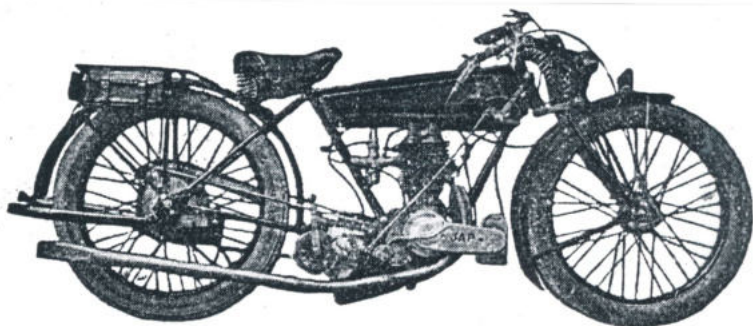
- 102 -  
 Rue Amelot  
 PARIS

Téléphone :  
 Roquette 62-86

SENRÉ-TÊTE spécial à 8 oâtes. — MANTEAU-BLOUSE  
 réglon ool transformable à fermetures "Bolaïr" ample et  
 oonfortable. — PANTALON-QUÊTRE, combiné à poos,  
 oolâtre réglable et fermeture "Bolaïr" arrière. — Le  
 "TOUT TEMPS" procure aux Motocyclistes une pro-  
 tection jamais atteinte à ce jour.

# SUPPLEXA

LA MOTO DE CHOIX  
 250 cc. - 350 cc. - 500 cc.



Établissements SUPPLEXA, 4, rue Blondel,

COURBEVOIE Téléphone :  
 Courb. 88



**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

## Informatie

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 "het aanspreekpunt voor technische vragen".

### **Voorzitter:**

Ton Dorland, Veldstraat 15, 3881 JM Putten. (0341) 36.13.52

### **Secretaris:**

Arjan Griffioen, Bospadlaantje 9, 3956 BL Leersum. (0343) 45.40.71

### **Penningmeester:**

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

### **Aanspreekpunt voor technische vragen:**

Jan-Coen Dragt, Menuetstraat 5, 7323 KB Apeldoorn.(055) 367.00.63

### **Peugeot-club-onderdelen:**

Rob Stevelmans, Asselsestraat 178, 7311 EW Apeldoorn.(055) 522.11.70

### **Eindredactie "Peu"+ inhoud site + beheerder documentatiecentrum:**

Paul Jonkman, Zonnenbergstraat 33, 7384 DK Wilp-Achterhoek. (055) 323.26.67

### **Postadres:**

CFM t.a.v. het secretariaat, Bosbadlaantje 9, 3956 BL Leersum.

### **Ledenadministratie + verzending "Peu" : (o.v.v. het secretariaat)**

Peter Mosseveld, Muntersdonk 17, 7326 BD Apeldoorn (055) 543.03.06

### **Gegevens CFM:**

Lid: €15,= (of vanaf 1 aug. € 22,50 voor 1½ jaar)

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

CFM-Documentatie-centrum: (CFM-DC) Bezoeken op afspraak. (055) 323.26.67

Laatste nieuws, actuele agenda en inschrijfformulier: [www.clubfransemotoren.nl](http://www.clubfransemotoren.nl)

---

**Sluiting kopij: Uiterlijk ma. 9 december 2002 of bel!**

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

**E-mail-adres:** [clubfransemotoren@planet.nl](mailto:clubfransemotoren@planet.nl)





## **Twee euro korting**

bij inlevering van deze bon bij de kassa van

**Barneveld Ruilbeurs  
9 november 2002**

U ontvangt een toegangsbewijs van  
**€ 4,= voor slechts € 2,=.**

Tevens kunt u dan andere leden spreken op de jaarvergadering van de  
vereniging CFM in de aangrenzende Sporthal vanaf 12.00 uur.  
(Sportbar: trap op!)

**De organisator van de Barneveld Ruilbeurs draagt bij om deze traditie in stand te houden.**