

Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 43

December2002 /Januari 2003

oplage: 200

Club voor Franse motoren



Reisverhaal 1904 - Peugeot Sexé
CFM-DC - Gaik - Spaanse postzegel - Dat merk...?
Marc - Agenda - Sleuteldag - Jaarrit - En bedankt!

Inhoud

Greut'n uut Putt'n (van de voorzitter)	3
Spaanse postzegels met Monet & Goyon; Gaik,, Gaik,,Gaik	4
Lekker racen in Frankrijk; Bedankt; Ankertester zelf bouwen	5
Stripalbum Michel Vaillant (Terrot); Barneveld jaarvergadering	6
Toerisme op de motorfiets in 1904: "De weg in Frankrijk"	7
Advertenties	12
De snelle wedstrijd motoren van Peugeot	13
Kopij gevraagd !	19
Laatste toevoegingen in het CFM-DC	20, 22, 24
Sleuteldag Bussum	21
Oproep betalen contributie en oproep persoon voor de clubwinkel	23
Waterkoeling (op Franse motorfietsen)	27
Agenda	30
Marc (een onbekend Frans merk motorfiets)	31

Los bijgevoegd:

- Gekleurd memo: Betaling contributie 2003

In het artikel "Snelle wedstrijd motoren van Peugeot" is gebruik gemaakt van afbeeldingen uit twee boeken van B. Salvat; 100 ans d'histoire; Motos Peugeot (omslag boek op voorkant van deze Peu; bewerkt); ISBN -- en uit Les Motos Françaises; Cent ans d'histoire; ISBN 2-85120-438-6.

Redactieadres:

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

Telefoon: (055) 323.26.67

E-mail: clubfransemotoren@planet.nl

Sluiting kopij: Uiterlijk ma. 10 februari 2003 of bel!

Greut'n uut Putt'n

Op de vraag van onze Peu-samensteller, waar het voorwoord bleef van de voorzitter voor de eerste Peu 2003 zei ik: 'Ik heb niets te roepen. Alles is al een keer beschreven; het wordt alleen maar een herhaling'.

Door TonDorland (vz)

Toch kruip ik weer in de pen. Ik wens u allen veel gezondheid en sleutel- en rijplezier toe in het komend jaar.

Al eerder geschreven en gezegde woorden. Toch.

Net voor de Kerst heb ik mijn beste vriend in Putten mogen begraven. Hij was 72. Krom van de reumatiek, longemfyseem en een hart wat nog voor 15% functioneerde. Zijn passie, oude racers, hield hem op de been. Hij had zo'n 16 racers staan, van een van Veen

Kreidler (een echte) tot de wereldkampioenen-Norton Manx 500. Ik had de eer om als enige aan deze stukjes superieure techniek te mogen sleutelen en ze te laten rijden in Barneveld. Hij kon dat al jaren niet meer. Heel wat uurtjes gezamenlijk discussiërend over kleptiming e.d., ik vloekend op het Engelse maatstelsel, hij gekscherend over dat franse waaibomenijzer. Samen bezig met dezelfde passie: het respect voor de toenmalige techniek. Als ik dan de 350-Manx op straat aanliep met een ander type zuiger en kleppen, en de andere kant van het dorp zich verbaasd af begon te vragen of er weer oorlog was, begon Jan te glimmen bij het horen van de megafoon-klappen en rukte hij het zuurstofapparaat weg met een grote grijns op zijn gezicht. Herkent u dit? Nu is hij er niet meer. Hij had gevoel voor rechtvaardigheid, cultuur, normen en waarden. De motoren zijn er nog wel. Zij overleven ons. Het is te hopen dat er iemand is die dezelfde drang heeft om het oude in stand te houden. Dan blijven deze stukken ijzer ons overleven. Natuurlijk prutsen wij ook voor onze eigen voldoening; trots dat we die oude zut weer aan de praat krijgen, een uitlaatklep in deze stress-tijden, een beetje kunnen opscheppen tegen een bewonderaar als we een ritje maken. Maar toch ook: het bewaren van een stukje technische cultuur; een stukje historie. Als ik dan op Vehikel kom en bemerk dat het accent duidelijk verlegd wordt en dat er uit de jaren twintig en dertig van de vorige eeuw heel weinig aanbod is, denk ik: We moeten ons haasten.

In de huidige sneltrein van dit leven moeten we ons onthaasten en een stoptrein of op de fiets gaan. Tijd nemen om ons meer te kunnen haasten om de oude culturen, normen en waarden weer terug te halen, te conserveren en te koesteren. En dat niet alleen op motorgebied.

Is onze liefde voor onze motoren dan toch een afspiegeling voor wat we denken over cultuur, normen en waarden?

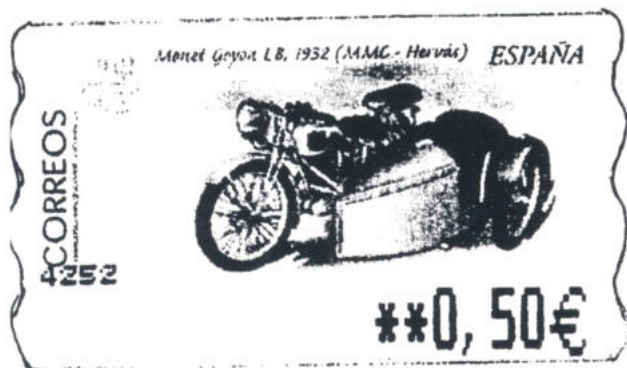
Als dat zo is, is er nog hoop voor ons. Dan is er nog een gezonde basis en wordt een tsjakka-man afgefloten in de politiek en helpen we die ander weer een brug over.

Het zal wel een warrig verhaal lijken. Misschien iets teveel op persoonlijke titel geschreven en niet als voorzitter. Maar och; als je zo begint te peinzen. . . .

Het ga u allen goed in 2003.<

Greut'n uut Putt'n

Spaanse postzegels met Monet & Goyon



Ruud Berck is clublid en een groot liefhebber van motoren met zijspannen. Hij kwam een serie postzegels tegen met afbeeldingen van oude motorfietsen, één daarvan is een motor met zijspan, een Monet Goyon LB uit 1932.

Hierbij de vergrote afbeelding van de zegel. De zegels hebben kennelijk geen vaste

waarden want van dezelfde postzegel betaalt er een met het opschrift € 0,50 en een andere met het opschrift € 0,01 erop afgedrukt. ◇

Gaik, Gaik, Gaik

Dit is niet het geluid van de carterontluchting of de laatste zucht van de motor na een mislukte trap op de kickstarter, noch de zucht van de trapper. Nee, op 1 februari 2003 moeten alle motoren voorzien zijn van een GAIK kentekenplaat. Dat is een legaal door middel van een legitimatie verkregen 21,0 x 14,3 cm plaatje met een tekenhoogte van 5 cm in opvallend anti-veteranengele kleur. U krijgt er voor uw euro's een gratis landenteken op in het EU-symbool. Er staat een unieke code ingeperst. Bij verlies of diefstal wordt er geen nieuw plaatje voor u geperst maar moet u een vervangend kentekenbewijs aanvragen via formulier 345. (Bewaar dit nummer goed want dit kan het winnende nummer zijn in de grote Kerstpuzzel van volgend jaar) Op dit bewijs komt dan een duplicaatcode te staan die op de nieuwe plaat wordt ingeslagen. Ter boetedoening kunt u, wachtend op uw duplicaatnummer, een poosje met een witte plaat rijden.

Ik hoor u al mopperen, moet dat nou ook op mijn Gnôômpje? Ik zou het niet weten. Wat ik me wel afvraag is, of ik voor mijn moderne motor nog een briefje krijg van deze voorschriften. U en ik weten het nu via de Peu, maar is het burgerplicht dat iedere inwoner van Nederland dit weet? Vermoedelijk gaan ze ervan uit dat uw motordealer in drie jaar uw motor wel eens op bezoek heeft gehad voor inspectie en onderhoud. Dan hebben ze in ieder geval niet op mij gerekend.

Laat u in ieder geval niet verrassen en zorg dat het in orde komt. ◇

Paul

Lekker racen in Frankrijk

Croix-en-Ternois circuit racen

Tweehonderdvijftig kilometer ten zuiden van Hazeldonk ligt een 2000 m lang circuit in Croix-en-Ternois. Liefhebbers van de motorracesport kunnen daar hun hart ophalen met of zonder hulp van marshall's. Deze ervaren begeleiders willen je graag de fijne kneepjes van het circuit-rijden leren. Je kunt overnachten op het circuit of in een hotel te St. Poll. Geluidseisen zijn vrijwel nihil. De motor moet oliedicht zijn en verder wordt de algehele staat van de motor gecontroleerd, natuurlijk vooral de remmen. Beschermende kleding is verplicht, een deugdelijke valhelm ook. Het inschrijfgeld is € 100,=. Tot zover deze informatie uit Moto Guzzi Koerier no. 6-2002, blz. 25.

Waarom dit artikel in de Peu? In Frankrijk is er toch een breed gedragen belangstelling voor snelheidssporten. En kan veel en men doet het ook (nog steeds). Trials, motocross, autoracesport, ontwikkeling van formule 1 auto's (Renault), men is er trots op. De Mirages kruisen doordeweeks door het luchtruim, ik weet niet of dit erbij hoort maar je krijgt soms wel de indruk. Toch kon je onlangs in de La Vie de la Moto lezen dat men ook in Frankrijk kritischer wordt. De trial tegen de heuvels van de Mont Ventoux in oktober van dit jaar kon wel eens de laatste zijn geweest op die plek. Op zondag lawaai maken wordt Frans kennelijk toch ook wat teveel. Overigens zou het wel eens de import uit de rest van de wereld kunnen zijn die daar de grootste hand in heeft, onze Willem Duisenberg bijvoorbeeld komt toch niet met zijn jet naar zijn tweede huis om zondag het geluid van andermans liefhebberij te horen? De vermelding dat men in Croix geen geluidseis stelt aan de motor lijkt me dan ook met het oog op de toekomst niet verstandig. <>

Paul

Bedankt

Bedankt voor het leuke blaadje dat ik elke keer ontvang, ik ben nog niet zover met de motor, een Magnat Debon 1934, dat ermee gereden kan worden, maar de informatie in de Peu de Tout en vooral de extra uitgave van maart 2001 zijn erg interessant. Met vriendelijke groeten <>

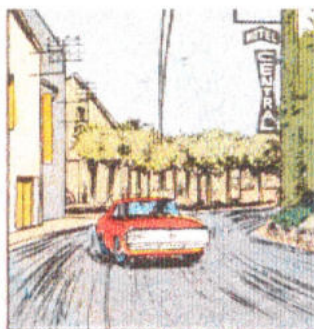
René van Norel

Ankertester zelf bouwen

In het clubblad van de VMC staat in het augustusnummer 461 een heel goed artikel over de werking en het zelf bouwen van een ankertester. (Een anker is het grote draaiende gedeelte binnen in iedere dynamo) Er wordt goed uitgelegd waar problemen zich voor kunnen doen, hoe je een en ander oplost en uiteindelijk wordt ook beschreven hoe je zelf een tester kunt bouwen.

Ik kan me voorstellen dat iemand de behoefte heeft om het zelf uit te proberen. Met een oude trafo uit een wasmachine of iets dergelijks moet je een heel eind kunnen komen. Je zult anderen er ook een plezier mee doen want het is geen speciaal-gereedschap dat je dagelijks nodig hebt. In mijn gedachten zie ik iemand op de Sleuteldag dit apparaat al demonstreren. De beschrijving is in het CFM-DC te vinden onder nummer M32.8 [A4-2] <>

Paul



Dat merk kom je op de meest onverwachte plaatsen tegen. Bijgaand plaatje staat in het Stripalbum Michel Vaillant: Km 357 Uit 1971. Duidelijk een Franse tekenaar! ◇

Jan-Coen

Barneveld jaarvergadering

Op 9 november j.l. werd in een gezellige ruimte de jaarvergadering gehouden. Stralend weer, genietend van het zonnetje, waren ruim 50 mensen bijeen. In een prettige sfeer zijn er weer een hoop contacten aangehaald of gelegd. Na de vergadering merk we het altijd aan de telefoontjes: mensen raken weer gemotiveerd en hebben ideeën opgedaan. De voor de leden belangrijkste punten waren: het bepalen van de onderwerpen van de Sleuteldag en de plaats van de Jaarrit (Heerlen en omgeving). Er was een grote mate van bereidheid van leden om zich voor een bepaalde klus in te zetten, er is een PR-commissie benoemd die voor Rosmalen zal zorgen dat de club zich goed kan presenteren. Een uitgebreid verslag van deze vergadering kunt u tegemoet zien voor de jaarvergadering van november volgend jaar, samen met alle andere stukken. Fantastisch is dat ieder jaar zoveel leden hun contributie voor volgend jaar al weer voldoen. Dat scheelt ons en hoop werk. Allen bedankt en tot volgend jaar.

◇

Het Bestuur van de CFM

Toerisme op de motorfiets in 1904

De weg in Frankrijk

Liefhebbers van vroegere tijden, bereidt u voor, we duiken onder in het jaar 1904 en ontdekken enkele beschrijvingen en adviezen van toen.

*Papiers Jaunis, Motos d'hier
No. 40 – augustus 2001*

Tekst: Alain Digne

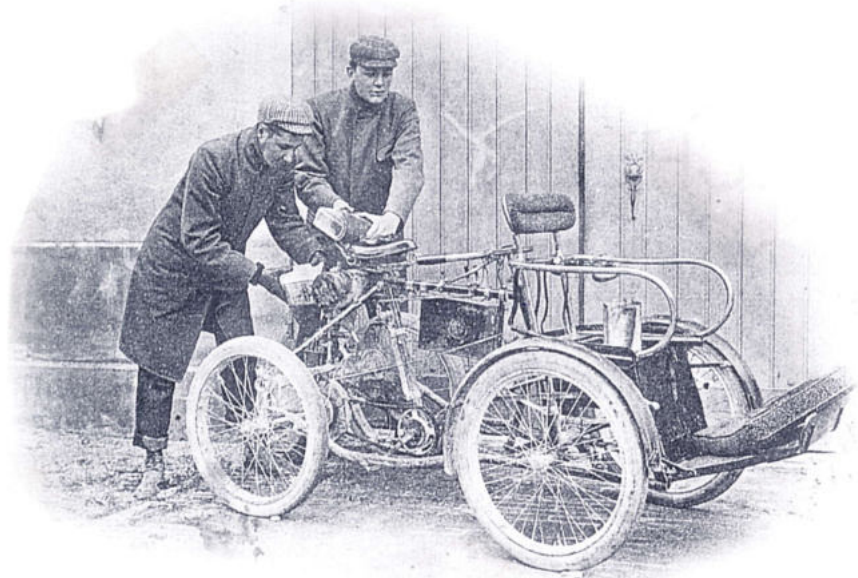
Vertaling: Annelies Hamelink

L. Bonnard, 'Revue du Touring Club de France', april 1904:

"Ons wegnnet wordt wonderlijk goed onderhouden door onze mensen van 'Ponts et Chaussées' (opgericht in 1716) (vgl. rijkswaterstaat, A.H.). Elke dag komen er nieuwe wegen bij. We zien onvolkomenheden verdwijnen door verbetering van de trajecten en het bijwerken van de soms buitensporige hellingen. Dat wegnnet met zijn vele mazen die heel Frankrijk omvatten is helemaal gereed om de gasten te ontvangen die door de nieuwe vervoermiddelen zullen komen.

Het biedt voor rustige wandelingen en snelle vluchten zowel zachte paden als ingewikkelde bochten, afgebakend door vooruitziende opschriften van de waakzame hand van de 'Touring Club', en slechts hier en daar onderbroken door enkele tolbruggen die nog niet afgekocht zijn, of onbetrouwbare tolgrenzen, die belachelijke en soms gevaarlijke overblijfselen van vroegere plagen.

Morgen misschien al zal de bodem zonder stof zijn en zullen de hoeken met



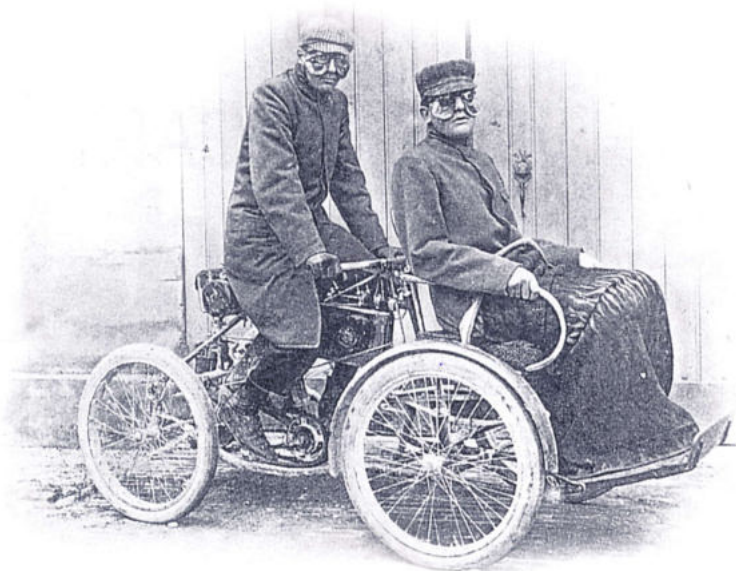
(1) De voorbereidingen: wilt u zonder de ongemakken die een paard u geeft lange tochten maken, uw vrienden de bezienswaardigheden van het land tonen? Aarzel dan niet, de explosiemotor zal al uw problemen oplossen.

bochten opgehoogd zijn en dan zullen de chauffeurs en wielrenners die met zoveel gemak verend zijn een reis naar het buitenland moeten maken, om daar de oude wegen terug te vinden. Niet meer in herinnering, maar als harde werkelijkheid waarvan wij in grote lijnen de ontwikkeling door de eeuwen heen geschetst hebben."

Op weg door de Velay: de rode herberg

We komen snel in Lanarce aan en spoedig zien we in de verte vanaf het plateau het gehucht Peyrebelle. De stenige vlakte strekt zich uit: dor, kaal, onherbergzaam, en geeft een trieste en verlaten indruk. De aanblik van Peyrebelle lijkt ons onheilspellend. Mijn vriend kent vaag, net zoals iedereen, het gerucht van de misdaden die op deze plek begaan zijn.

"Deze herberg is huiveringwekkend", zegt hij, terwijl hij afstapt. "Weet je dat de herbergier, zijn vrouw en hun dienstmeid zijn veroordeeld in Privas en dat ze toen naar hier teruggebracht zijn om voor hun deur onthoofd te worden?" Ik weet het.... Precies op deze plek stond het schavot. Hij doet onwillekeurig een paar stappen terug en bekijkt de zwartstenen gevel van de herberg. Deze stenen die alles gezien en onthouden hebben. Erken met mij dat hoewel de straf



(2) Onderweg: gewapend met een elegante bril, goed ingesnoerd in uw overjas legt u de route met grote snelheid af en ervaart u de geweldige opwinding van de onstilbare kilometervreters.



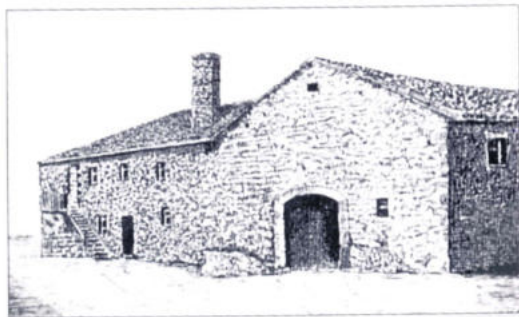
Hieronder de rode herberg, zoals die eruit zag in 1830, de tijd van de bloedige gebeurtenissen. Hierboven, dezelfde herberg nu.

vreselijk was, ze het toch honderd keer verdiend hadden. Het lot van de toerist is niet benijdenswaardig als er nog zulke herbergen als die van Peyrebelle bestaan.

Laten we weggaan en niet meer denken aan deze afschuwelijke zaak.

We stappen op onze motorfietsen en verlaten de bloedige herberg.

(Tip van de auteur: film liefhebbers, mis niet de zoveelste uitzending op de televisie van de film die deze onheilspellende gebeurtenissen levendig weergeeft en natuurlijk de titel 'l'auberge rouge' draagt, met Fernandel en Julien Carette.) De voorbereidingen: wilt u zonder de ongemakken die een paard u geeft lange tochten maken, uw vrienden de bezienswaardigheden van het land tonen? Aarzel dan niet, de explosiemotor zal al uw problemen oplossen.



De vrouw en de motor

Vanzelfsprekend zal de motortandem heel wat wielerhuishoudens interesseren en verleiden, want hoewel de vrouw kan fietsen, toch, en dat moet gezegd worden, mist zij de benodigde kwaliteiten voor het besturen van de motorfiets...

Bij de motortandem hoeven we niet te aarzelen over de plaats die de vrouw zal innemen. Zij moet achter zitten. Op een motortandem, die van de bestuurder voorzichtigheid, besluitvaardigheid en koelbloedigheid vereist, mag zich niets voor hem bevinden dat ook maar het minste detail van de weg voor hem verbergt. Dus de plaats van de vrouw is achteraan (wat nou macho?).

Rij-adviezen

Het enige gevaar bij de motorfiets is het slippen.

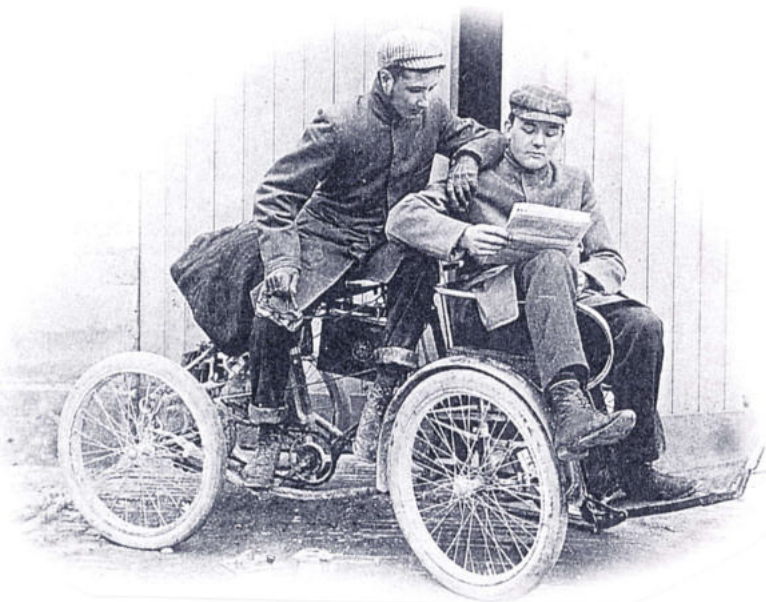
Maar voor de voorzichtige bestuurder bestaat dit gevaar niet. Als u een glibberig of glad terrein op rijdt, minder dan vaart, verlaat de voorontsteking, minder opnieuw vaart, licht de klep en trap. Met een lichte machine zal dat geen vermoeidheid opleveren.

Verander bij hoge snelheid vooral nooit van richting, want bedenkt dat om snel te kunnen wenden je je lichaam en de motor in de bocht moet hangen en dat een glad wiel dat overhelt wegglijdt onder het gewicht van de motor.

Kan de motor goed hellingen beklimmen?

Met mijn zoon maak ik een tochtje door de Vogezen. We hebben twee transportmiddelen: een gangbare motorfiets 2HP $\frac{3}{4}$, banden van 55, exact gewicht van 55 kilo, en een gewone fiets met een versterkte vork, banden van 45, waaraan een klein motortje van 1HP $\frac{1}{4}$ is bevestigd, gewicht 32 kilo. Op tweehonderd meter voor de grote helling, rijdend op de echte motor, stuur ik wat verse olie aan, ik geef gas en ik jaag hem over z'n toeren. Tot ziens Henri, ik wacht boven op je.

Ik klim inderdaad flink één kilometer, twee kilometer. Hé, de motor loopt terug. Even wat trappen, hij gaat weer mooi verder, maar hij loopt weer terug, dreigt



(3) Pech: niets is perfect in deze wereld! Geheel onverwachts, na vijftig kilometer stopt uw motor ermee. Koppig, opstandig tegenover uw goede zorgen weigert hij weer aan te gaan. Als de natuur u een zweem van gelatenheid heeft gegeven, is dit het moment om er gebruik van te maken. zelfs af te slaan.

Dan besluit ik het gevecht aan te gaan. Ik trap, ik trap en ik trap nog eens! Oh, wat is dat zwaar, vervelend dat droge, verkorte trappen van een machine die noodzakelijkerwijs vertraagd is! Buiten adem, bezweet, stop ik even met dat gefiets. Ogenblikkelijk wil de motor er niets meer van weten. Dat is het moment om een sigaretje te roken.

Hé, ik hoor een machine die zonder mankeren lijkt te klimmen. Bij de bocht in de weg verschijnt plotseling mijn zoon die op zijn *met 4m80 vermeerderde fiets moeiteloos fietst. Het kleine motortje dat gelijkmatig wordt bijgestaan door de benen doet ook gelijkmatig zijn werk.

Ik klim weer op mijn machine, mijn zoon duwt me krachtig en de koude motor doet het weer met een mooie snelheid. Ik denk dat wanneer ik geen hulp van mijn zoon had gehad ik nooit meer verder had kunnen rijden. Met het 'leuke' vooruitzicht de drijfriem eraf te halen en vijf of zes kilometer lang een gewicht van 55 kilo te duwen!

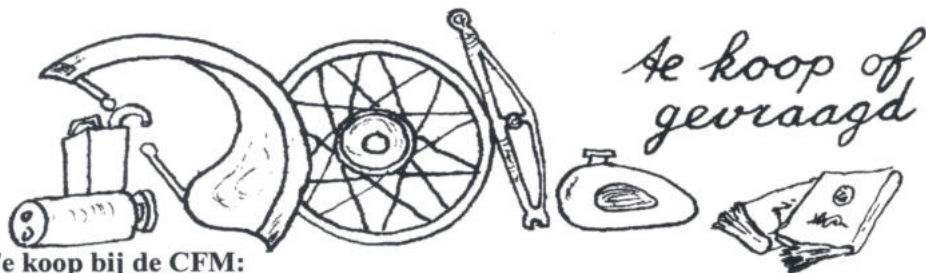
En zo behaalde hij de top van de berg, drie of vier keer.

Welke conclusie zal ik nu trekken uit dit avontuur? Nou, laten we eerlijk zijn.

Nee, de gewone motor beklimt geen hellingen, niet alle hellingen. <



(4) De terugtocht: de natuur en het toeval hebben oneindig veel verschillende mogelijkheden verschaft om thuis te komen. En dan kunt u toch niet anders dan nemen wat onder handbereik is. Het lot is soms erg ironisch.



Te koop bij de CFM:

Het prettige restauratieboek voor de Terrot 350 zijkleppers wordt niet meer gedrukt. Toch is er nog veel vraag naar. De CFM heeft eenmalig wat kopieën gemaakt die voor eigen gebruik door de leden besteld kunnen worden. De kleurenplaten zijn weer in kleur herdrukt. De 2 cm dikke stapel papier is niet gebundeld en eenzijdig bedrukt. Een opberg- of bindsysteem moet u dus zelf naar eigen inzicht bedenken. Op=Op

Het boek wordt automatisch opgestuurd als u het juiste bedrag heeft overgemaakt. Tevens op diverse bijeenkomsten te overhandigen, zoals bijvoorbeeld bij een Sleuteldag of Jaarrit. Wel enkele **dagen** van tevoren bestellen en duidelijk plaats en tijd afspreken.

(overmaken CFM ovv titel **Fenautriques Terrot** €22,=; toeslag verzendkosten € 3,=; dus met verzendkosten €25,=)

Voor niets voor leden:

Document van 114 bladzijden in Word met alle documentatie van de CFM. Geef uw emailadres of bel!

Te koop:

00-vet voor de versnellingsbak (zo dik als schenkstroop € 6,50/l) en ongedoopte SAE30 en SAE50 **olie** (€ 15,=/5l). Op diverse bijeenkomsten te overhandigen, zoals bijvoorbeeld bij een Sleuteldag of Jaarrit. Wel enkele **weken** van tevoren bestellen en duidelijk plaats en tijd afspreken.

Paul Jonkman

Te koop 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

De snelle wedstrijdmotoren van

Peugeot

Bij Peugeot, tegenwoordig een wereldberoemde Franse autofabriek, maakte men 80 jaar geleden al, naast automobielen, snelle en goede motorfietsen en inbouwmotoren voor andere motorfietsfabrikanten. Toen in 1907 de Engelsman H.Rem Fowler de eerste Tourist-Trophy op het eiland van Man in de tweecilinderklasse won, reed een engelse Norton wedstrijd-motor met een V-Twin motorblok uit de Peugeot fabriek in Valentigny.

Uit: *Motorrader 3^e band
Erwin Tragatsch
Schnelle rennmaschinen von Peugeot.*
Vert: *Jan-Coen Dragt*

Het racen begon allemaal in de jaren 1896 tot 1898, toen rijders als Bourillon, Nossam, Moram en Jacquelin vele overwinningen op het gehele continent behaalden en de naam Peugeot overal bekend maakte.

Al in 1909 kwam Peugeot al met eigen machines naar de Engelse TT, waar Jean Giuppone, een fabrieks rijder, de 12de plaats veroverde. Hierna, in het jaar 1912, ontstonden de Peugeot racewagens die in die tijd zeer vooruitstrevend waren.

Ze hadden motoren met vierkleps-koppen, twee nokkenassen per cilinder en werden gebouwd door Ernest Henry, Paul Zuccarelli, en Georges Boillot, die vanuit de motorracerij een topcoureur in de racewagens werd.

Deze raceautomotoren waren het uitgangspunt voor de motorblokken van de beroemde en succesvolle Peugeot racemotorfietsen, die de uit Roemenië afkomstig zijnde Peugeot-constructeur Jean Antonesco in 1913 gebouwd heeft.

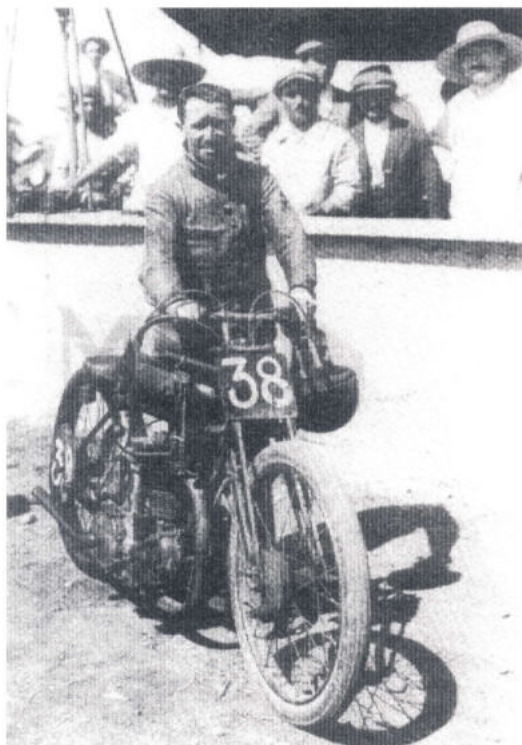
Ze hadden twee naast elkaar staande luchtgekoelde cilinders, zoals reeds gebouwd werden bij Buchet, Berclay, Moto-Reve enz. maar die tot die tijd niet echt succes hadden.

De nieuwe Peugeotmotoren hadden vier kleppen en twee nokkenassen per cilinder, zoals de racewagen-motoren, een boring van 62 mm en een slag van 82 mm. De totale inhoud kwam daarmee op 495 cc. De nokkenas-aandrijving werd bij de eerste versie door tandwielen verzorgd, maar toen Antonesco in 1923 de complete constructie verbeterde en moderniseerde kreeg de motor tweekleps-koppen, een enkele nokkenas en de tandwielen moesten wijken voor een as met kegelwielen.

28 pk en 175 Km/uur.

De eerste uitvoeringen produceerde rond de 15 pk, met een topsnelheid van 110 tot 115 Km/uur, maar de vanaf 1923 gebouwde 495cc Peugeot wedstrijd-

machines met tweecilinder motoren (intussen uitgerust met 3 versnellingen en meerplaats-koppeling in plaats van een tweebak) leverden tot 28 pk bij 5200 omw/min. Ze bereikten snelheden tot 175 Km/uur, wat ze in verderontwikkelde vorm keer op keer bleven bewijzen tot het einde, in 1927, van de fabrieks-inzet in wedstrijdverband. In dit jaar scheidde bij Peugeot de automobielen- en de motorfietsenafdeling en kwam er een einde aan de officiële racerij. Betreurenswaardig was dit gegeven daar de verder ontwikkelde 495cc fabriekstweecilinder in die tijd zonder twijfel de snelste motor van zijn klasse was.



Gillard na zijn overwinning in de GP des Nations Monza 29 september 1923 Peugeot 500 cc

Dat ze niet tot de snelste machines op alle circuits behoorden lag aan de frames. Keer op keer toonden de frames aan "te langzaam" te zijn voor de sterke motoren; hun kracht konden ze vooral op snelle circuits benutten. Toen in 1924 het fabrieksteam naar de engelse Tourist-Trophy kwam, bleek het frame voor het bochtige, 60 kilometer lange circuit zo ongeschikt dat men ze gedeeltelijk moest wijzigen en in het bijzonder van een nieuwe voorvork moest voorzien om een aannemelijke trainingstijd neer te zetten. Bij de wedstrijd zelf reden de fabriekscoureurs Péan, Gillard en Richard geen bijzondere rondetijden.

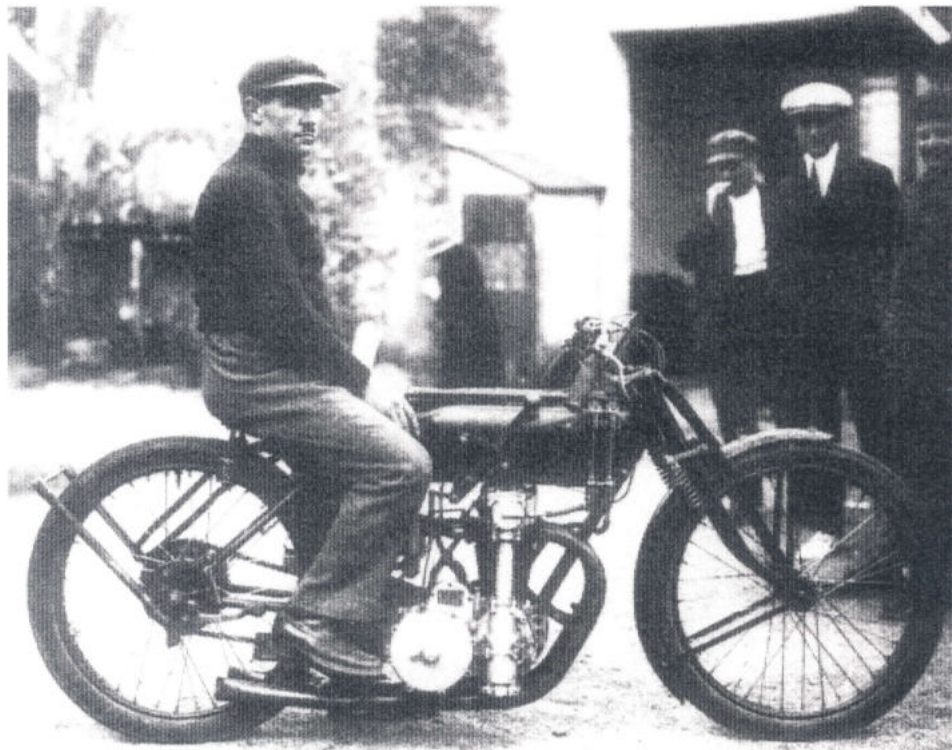
Ook vroeger konden problemen met de motorsmering, versnellingsbak, koppeling en de remmen verholpen worden, de zorgen over de frames bleven. In ieder geval waren ze geschikt voor de snelle banen zoals bijvoorbeeld de Montlhéry-baan of de recordbaan

van Arpajon, maar geenszins voor de bochtige circuits.

Dat Peugeot ondanks dit toch nog tussen 1923 en 1927 een leidende rol speelde in de internationale racewereld was aan de motorblokken te danken, die in de meeste gevallen meer vermogen leverden als die van de concurrenten die vooral op de bewezen éencilinders vertrouwden. Met Péan, Gillard en Richard had Peugeot technisch ervaren fabrieksrijders die overheersten bij vele wedstrijden. Al in 1923 bereikte Gillard bij een wedstrijd in het Parijse Bois de Boulogne een snelheid van 142,85 Km/u., de grote prijs van Zwitserland in Meyrin bij Genève, won hij met een gemiddelde van 99,7 Km/u.

Bij de Franse Grand Prix ging de vlieger niet op.

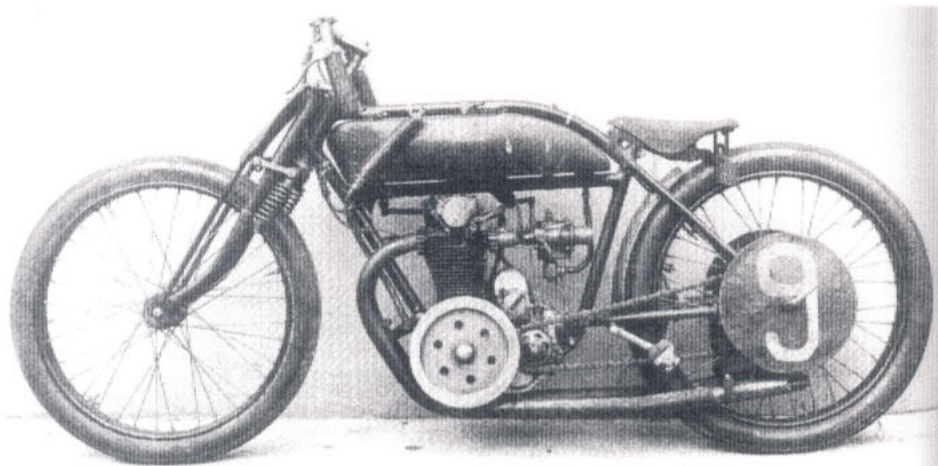
Teleurstellend voor Peugeot eindigde de voor de fabriek belangrijke grote prijs van Frankrijk in Tours, waar het fabrieksteam aan André Boillet, de jongere broer van de in de eerste wereld oorlog omgekomen beroemde Georges Boillet, toevertrouwd was. Met de snelste Peugeot moest Gillard de concurrentie opjagen, Péan zou winnen en Richard moest hem rugdekking geven en mogelijk tweede worden. Maar het pakte anders uit.



Gillard voor het vertrek van de GP van Tours 1923 Peugeot 500 cc; let op de achterstandaard, bij pech moet je je voertuig wel netjes weg kunnen zetten?

De grote concurrenten werden gevormd door de Engelse rijders zoals Freddy Dixon, Jim Whalley, Alex Bennett, Bill Hassal en Bill Hollowell rijdend op Douglas en Norton motorfietsen. Zoals gepland reed Gillards Peugeot allereerst op kop, maar Péan moet wegens technische problemen meerdere malen terug in de pits. Richard was te langzaam, hij hield het na vijf ronden wegens ontoereikend motorvermogen voor gezien. En ondanks dat de "snelle" Gillard op kop lag ging André Boillots race-strategie niet door. Péan verloor door zijn pitsstops steeds meer tijd en kon een overwinning wel vergeten. Toen kwam de op kop liggende Gillard niet meer uit de 13e ronde terug, zoals gezegd wordt was zijn motor vastgelopen vanwege een smeringsprobleem. Zo heette de winnaar van de Grand Prix van Frankrijk 1923 niet Péan en ook niet Gillard

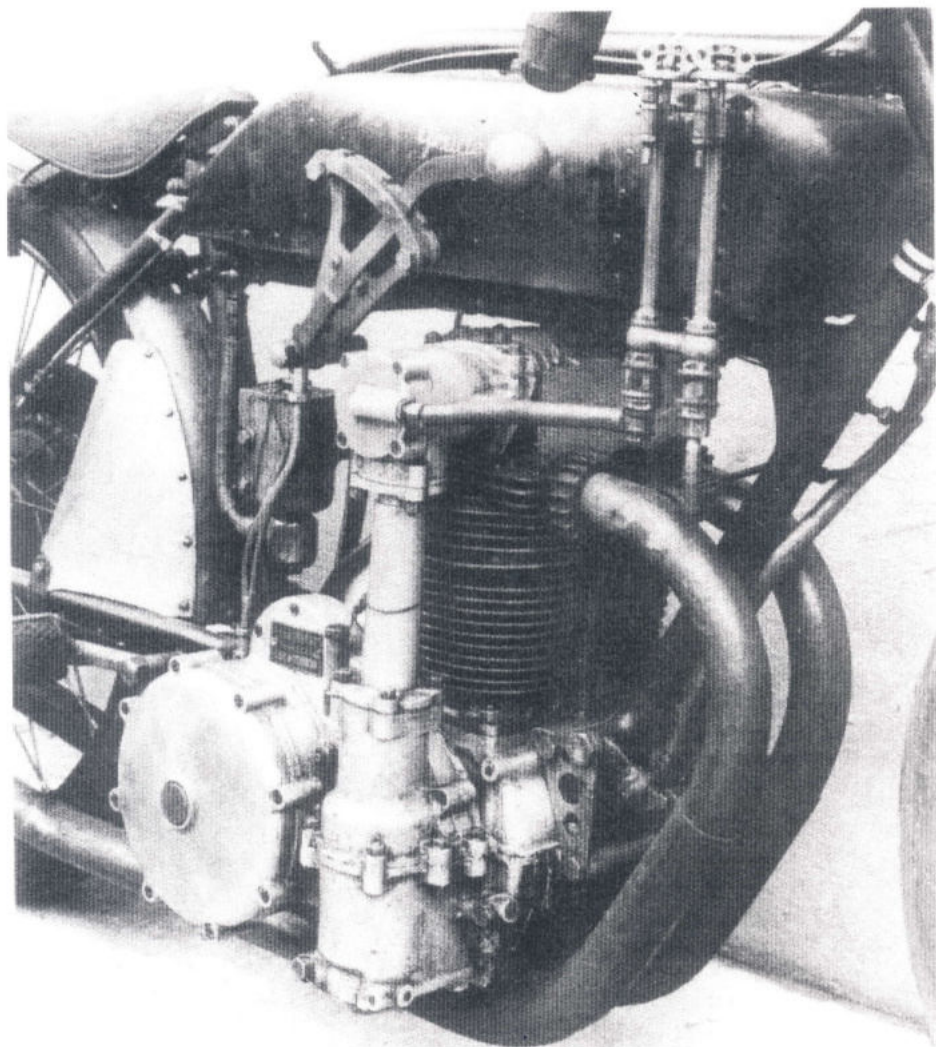
maar Jim Whalley die op een 498 cc kopklepper Douglas reed met een in de lengterichting geplaatste twee cilinder boxer motor.



Twecilinder vierklepper Peugeot 500 cc boring x slag 62 x 82 mm, Bosch magneet, carburateur Zenith, 3-bak. De spuit op de linkerkant dient om het tekort aan olie in het carter aan te vullen. Aan de andere kant zitten olie-regelaars. (zie foto volgende bladzijde)

Na deze race keek men bij Peugeot een weinig zuur, maar de revanche liet niet lang op zich wachten. Dit gebeurde bij de grote prijs van Italië op Monza, waar Gillard de wedstrijd met een gemiddelde van 120,44 Km/u. ruim voor Edoardo Self op een Norton en de Belg Vidal op een Sarolea won. Bij de Peugeots had men intussen het smeersysteem en de kwaliteit van de kleppen verbeterd. Dit was voldoende om alle drie de fabrieksmotoren de race te laten uitrijden. Grémaud, die hier de gewonde Péan verving, eindigde op de negende plaats en Richard werd tiende. De snelle fabrieksmotoren (die toentertijd niet verkocht werden) en de organisatie van de race-afdeling werden verder verbeterd, zo dat Peugeot bijna overal zegevierde bij straat- en bergraces. Enkele motoren werden opgeboord tot 698 cc om te starten in de 750 cc klasse en leverde 30 Pk, een enorm vermogen midden jaren twintig.

Na de deling van het bedrijf in 1926 in een eigen automobiel- en een motorfietsenfabriek konden de fabrieksrijders nog gedurende een jaar (tot einde 1927) deze fantastische racemotoren succesvol besturen. Dit voornamelijk op de Montlhéry-baan, bij record dagen in Arpajon en bij bergraces. Toen einde 1927 het team uit elkaar ging, trokken Péan en Gillard zich terug uit de actieve racesport, terwijl Richard naar Motosacoche in Zwitserland en daardoor ook naar Monet-Goyon in het Franse Maçon als fabrieksrijder ging. Monet-Goyon was toen de grootste afnemer van MAG inbouwmotoren, die kwamen uit het Motosacoche zusterbedrijf in Lyon.

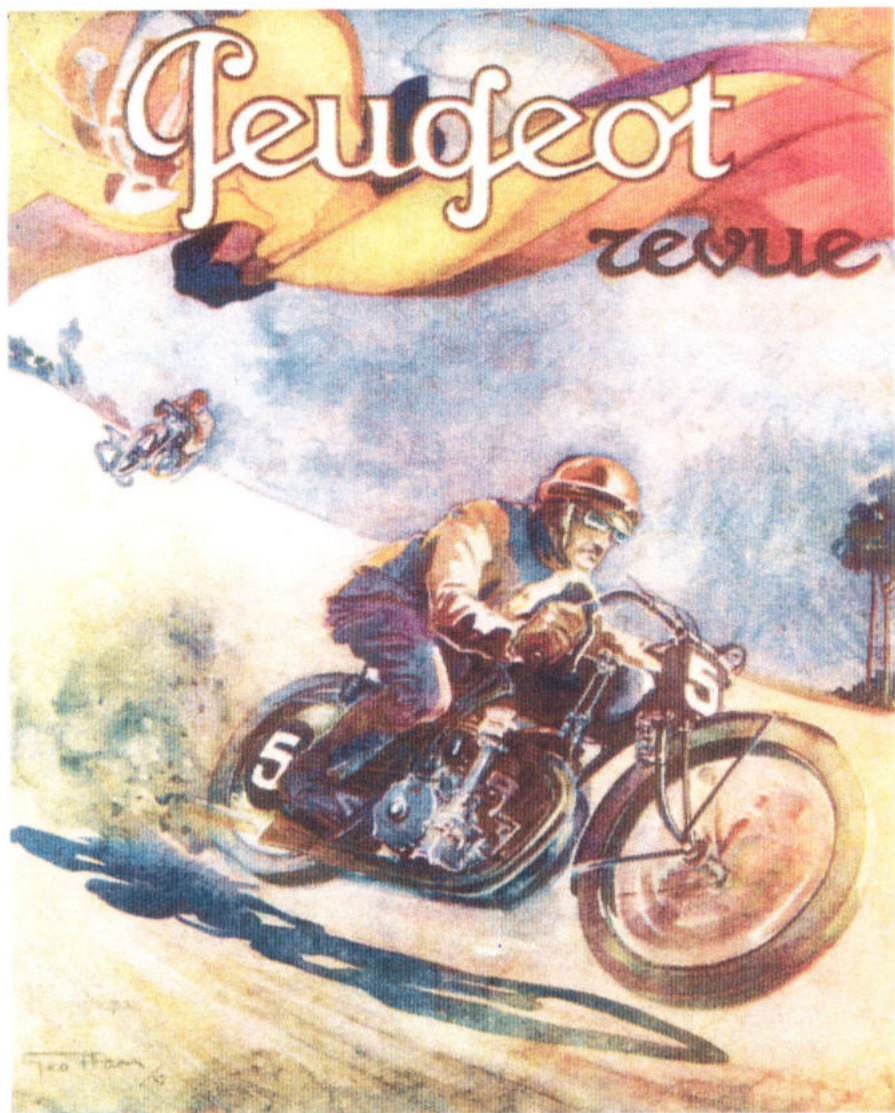


Hier de motor vanaf de andere kant, met twee druppeltellers. De voorste dient om het normale verbruik uit het carter op te vangen, de achterste regelt de smering van de nokkenas en de tuimelaars.

Robuuste serie-motorfietsen

Als serie motorfietsen leverde Peugeot eerst talrijke tweecilinders in V, welke blokken ook voor inbouw aan andere motorfietsfabrikanten verkocht werden. De goed geconstrueerde en robuust gebouwde modellen werden in de fabrieken van Valentigny en Levallois-Perret (Doubs) gefabriceerd en bereikte in de twintiger jaren hoge omzetten. Erg populair was ook de 175 cc tweetakt Peugeot als Franse "volksfiets", ofschoon hij in het midden van de twintiger jaren slechts 2,5 Pk. leverde. Ook andere kleine tweetakten met eenvoudige

maar betrouwbare kamzuiger één cilinder motoren ondersteunde de goede naam van het merk.



Nadat de fabriek zich in 1927 officieel uit de racerij had teruggetrokken en de geweldige fabrieksracers in de mottenballen zaten, hoorde men alleen nog van successen bij betrouwbaarheidsritten. Zover ik weet is heden slechts 1 exemplaar van de tussen 1923 en 1927 zo succesvolle fabrieksmachines, en niet eens in originele toestand, bewaard gebleven.

Bij klassementsritten zette Peugeot eind jaren twintig en de dertiger jaren voornamelijk 346 cc kopklepper, een cilinder motoren in. Bij de rijders, met veel ervaring in de langeafstands-wedstrijden, was ook de beroemde Robert Sexé. Hij was al in 1926 met een 346 cc zijklepper FN de wereld rond gereden en was bij Gillet Herstal (België) werkzaam, voordat hij in 1930 naar Peugeot overstapte.

Aan het einde van de twintiger jaren werden de tweetakten voorlopig uit het programma genomen; alles concentreerde zich op de ontwikkeling van de 346 cc kopklepper, een cilinders die 10 Pk presteerden. Tot een grote verspreiding buiten Frankrijk en zijn koloniën kwam het niet, zoals men zo wie zo bijna geen Franse motorfietsen in het buitenland zag. Uitzonderingen waren dan ook, zij het in geringe omvang, o.a. Gnôme & Rhône en Terrot. Deze laatste was eens Frankrijks grootste motorfiets producent tussen 1927 en 1935, toen men daar zeer snelle racers maakte met JAP-, Blackburn-, en eigen motorblokken creëerde. De meeste race-successen kon de kopklepper éencilinder met 248 cc boeken toen men bij Peugeot geen racemachines meer bouwde.

Records in Monthéry

In het begin van de dertiger jaren omvatte het leveringsprogramma van Peugeot zijklepper een cilinders van 198 en 346 cc en een verder uitontwikkelde kopklepper 346 cc machine, welke als goed in de markt liggend beschouwd werden vanwege hun robuustheid en betrouwbaarheid.

Het productie bestand omvatte 22 modellen, het begon onderaan met 174 cc en 246 cc tweetakten. Het belangrijkste onderscheid zat in de verschillende uitrustingen ervan, maar er waren ook enkele viertakten met blokmotoren. Helemaal bovenaan stonden 498 cc éencilinders, zij- of kopklepper, die midden jaren dertig al vierversnellingen met voetschakeling bezaten. In 1934 werd het wereldrecord over 24 uur, 2000 Km en 3000 Km door een speciaal geprepareerde Peugeot 498 cc gevestigd op de Monthéry baan zuidelijk van Parijs.

Na de oorlog domineerde de tweetakten bij Peugeot, éencilinders met 98, 122, 125, 150 en 175 cc en een twin met 246 cc. Deze motoren vonden goed aftrek, in 1950 was Peugeot met 22.664 verkochte motoren, de grootste motorfiets fabrikant van Frankrijk geworden. Er werden scooters met 49 en 124 cc en ook kleine tweetakt motoren. Alle producten van Peugeot waren goed geconstrueerd en van een eerste kwaliteit, al golden ze niet als erg temperamentvol. In 1957 werd de motorfietsbouw bij Peugeot grotendeels gestaakt.<>

Kopij gevraagd!

De kopij is op. Ik heb lang kunnen teren op een grote voorraad kopij, mij toegestuurd door leden. U doet mij plezier met allerhande materiaal, van enkele zinnen over een eigen ervaring tot en met een complete vertaling van uw geliefde motor. Restauratieverhalen zijn ook altijd welkom. Als u het moeilijk vindt om het in goed Nederlands te schrijven: de redactie maakt er zo nodig wel min of meer foutloos Nederlands van. Helaas heb ik geen tijd om naast de eindredactie nog stukken te schrijven.<>

Paul

Laatste toevoegingen in het CFM-DC :

Het Documentatiecentrum heeft weer heel veel nieuwe verwijzingen. Dit is het resultaat van een half jaar inventariseren, knippen, typen, nummeren en opbergen. Er zitten dit keer geen boeken tussen. Nog even de logica van de nummering:

- M = een multomap met een artikel in een insteekhoes. (losbladig)
- H = tijdschrift Motos d'Hier.
- CM = tijdschrift van de Club du Motocyclist
- LVM = knipsels uit het tweewekelijkse krantje La Vie de la Moto
- B = boek. (in deze opsomming niet aanwezig)

Tussen () de bronverwijzing e/of de aanbieder van het stuk en/of datum.

Tussen [] het bladformaat en het aantal pagina's.

Als u de nummers gebruikt en de korte beschrijving, dan kan het snel worden opgezocht.

Nieuwe mappen

- M20.26 Automoto; Années 20/30; ~constructeur et assembleur. (Ingebracht door Rien Neels) [A4-8]
- M31.13 Rador; Etude des ~ 125 cc type Nervor E vélomoteur type RN3T, Nervor G vélomoteur type Tetra; explodes views, afstellingsgegevens. (Van: clublid 9 nov. 2002) [A43-15]
- M31.14 Linas-Monthéry 25 en 26 mei 2002 Coupe Moto Légende; Le magazine; zeer veel (kleine) kleurenfoto's, mooie impressie van deze happening. [A4-44]
 - a. Koehler Escoffier 500 5KE 1928; foto linkerkant (33 midden)
 - b. Vélosolx Micron 1971; foto rechterkant (27)
 - c. Gitane-Le Poulain 50 1950; foto rechterkant. (27)
 - d. Motobécane 350 1974 driecilinder tweetakt; foto rechterkant. (27 midden)
- M31.15 Voxan; twee folders; ~Scrambler en ~accessoires. (Ingebracht door Peter Knol) [A4-4]
- M31.16 Terrot 28 september 1910; Holdert's Technisch Weekblad; Nederlandstalig artikel over de Terrot Zedel. (Ingebracht: Henk Stomp). [A3-1]
- M31.17 Terrot 1934 RL500 prototype Jaap Bosma; met toelichting van Jaap op dit model [A4-2]
- M31.20 DFR; diverse artikelen en advertenties uit Moto Revue; o.a. 175 cc 1924; een tweetakt uit 1920; ~3cv verhaal 3 blz.. (Ingebracht Henk vd Ham) [A4-7]
- M31.21 DFR Graissage et entretien des motocyclettes ~ 2 temps et 4 temps; F. Desert & P. de Font Reaulx constructeurs. (Ingebracht Henk vd Ham) [A4-15]
- M31.22 AGF Scooter. (Uit: Moto Legende No. 126 juli/aug. 2002) [A4-3]
- M31.23 Joints; Fabriquez vous-m-me vos ~; pakkingen maken; dmv afbeeldingen worden vele tips gegeven. (Uit: Moto Legende No. 126 juli/aug. 2002) [A4-3]
- M31.24 Motorrijwiel Handboek; afstelgegevens voor motorrijwielen; Uitgave: Boom-Ruygrok N.V. Haarlem; kopie van blz. met Franse motorfietsen. [A4-9] Griffon, Manet?, Monet & Goyon, Peugeot, Terrot 4x.
- M31.25 Terrot HLG 350 cc; restauratieverhaal motor Paul Jonkman. (Uit: Klassiek en Techniek No. 37 april 2001 blz. 58 - 62) [A4-5]
- M32.1 Vernikkelen; Electroplating at home. (Ingebracht Wim Janssen; Uit: The Vintage Motorcyclist Workshop; Radco), aangevuld met Nederlandse artikelen. [A4-24]

Sleuteldag Bussum

1 maart 2003 Bussum

Zaal open/ruilbeurs 9.00 uur

Begin programma 10.00 uur

Kosten € 5,= tot € 7,= (afhankelijk van programma)

Eindtijd: 16.00 uur

Vooraf inschrijven is noodzakelijk. Vol = vol

(maximaal 50 personen)

Alle inschrijvers krijgen schriftelijk bericht met definitief programma en routebeschrijving.

Inschrijven per:

mail, telefoon of brief

(zie achterzijde Peu)

Thema van de dag: **“Veiligheid”**

Tijdens de jaarvergadering in Barneveld is een rondje gemaakt om te komen tot een zinvolle invulling van de dag.

De volgende onderwerpen komen ter sprake:
(onder voorbehoud)

- Spaken van wielen
- Banden omleggen
- Revisie van een big-end
- (inwendige) toleranties
- elektrisch schema lezen
- bedrading aanleggen/controleren
- remmen en veiligheid
- inwerking roest en veiligheid
- chemisch zwarten

Neem **onderdelen en foto's** mee.

Er is voldoende mogelijkheid om te ruilen of iets te verkopen wat u over heeft.

- M32.2 Elektrolytisch polijsten, ontvetten, etsen van ijzer, staal en aluminium, vernikkelen, verchromen. (Ingebracht Wim Janssen; Uit: Galvanotechniek) [A4-11]
- M32.3 Nickel Sulphamate Plating Solutions; vernikkelen; Engelstalig studiedictaat met veel chemie over de werking van nikkel-oplossingen. (Ingebracht Wim Janssen; Uit: ?) [A4-65]
- M32.4 Minerva V-twin; "Na een eeuw terug thuis"; Belgische motorfiets; verhaal en foto/Es. (Uit; VMC No. 464; 11-2002) [A4-5]
- M32.5 Mondiale; La ~; een Belgische motorfiets. (Uit; VMC No. 464; 11-2002) [A4-1]

Motos d'Hier No. 52

- H52.1 Terrot JSS-L viertakt kopklepper vier versnellingen 1938; presentation/essai. (24 - 25)
- H52.2 Montlhéry; L'inauguration du circuit routier ~; Grand Prix de l'UMF; verslag van de eerste races in 1925 op het circuit van ~. (13 - 15)
- H52.3 René Gillet; l'Afrique Noire en side ~; Le raid Dakar/Lac Tchad de 1926. (18 - 19)

Motos d'Hier No. 53

- H53.1 Gnôme & Rhône R5 125 cc 1960; "Le syndrome du scooter; ~ carlinée (gladgemaakt); onder de tank is de motor onzichtbaar door plaatwerk. (29 - 32)

Motos d'Hier No. 54

- H54.1 Motobécane MB1 175 cc (18 - 19) [A4-2]
- H54.2 Motobécane; Rassemblement ~/Motoconfort; Mauriac (Cantal) La Meque des ~; verslag van een clubdag. (16)
 - a. ~Superculasse Bloc S twee foto's.
 - b. ~B1V2 1938; foto rechterkant.
 - c. ~ Mobylette Poney; foto linkerkant.
- H54.3 Ydral; verslag van een verzamelaar Pierre Astier; tevens info over de ~club de France. (24 - 25)
 - a. Liberia Y125; foto rechterkant (24)
 - b. Liberia 175 cc 1955 foto linkerkant (24)
 - c. Guiller-AGF sport 175Y; foto rechterkant (24)
 - d. CMS 1958; foto linkerkant (25)
 - e. CMS prototype foto linkerkant (25)

Motos d'Hier No. 55

- H55.1 Kettingscherm maken; uitleg d.m.v. foto's. (4 - 5)
- H55.2 Tricycle foto's van een Peugeot RS3 en Simson type duo 4/1 1971. (8)
- H55.3 DFR Bradshaw 1922 350 cc kk oliekoeling; présentation/essai; veel foto's en doorsnedetekening van het blok. (9 - 11)
- H55.4 Peugeot S57 1955 scooter; "la berline de deux roues". (29 - 32)

MS16 Motocycles No. 16; oktober 1948 "Salonnummer"

Club du Motocycliste No. 90

- CM90.1 Magnat Debon 4e deel slot 1919-1926. (3 - 10) [A4-8]
- CM90.2 Gnôme & Rhône flat twins; tweecilinders 1933 - 1940; CV2, X, XA, X40. (13 - 29) [A4-17]

Contributie CFM tweeduizendendrie

Aan het begin van het nieuwe jaar is het onvermijdelijk om u weer te vragen uw contributie voor het nieuwe jaar te betalen. We hopen dat u ons weer een jaar lang wilt steunen.

Ook vorig jaar is al geschreven: het lidmaatschap van deze club kun je niet alleen aflezen aan: "Wat heb ik er zelf aan", anderen, en vooral nieuwkomers komen in een gespreid bedje en kunnen snel met goed advies en voldoende documentatie aan het werk. Dat is opzet nummer 1 van de club.

Een grootste deel van het lidmaatschapsgeld gaat naar het organiseren van activiteiten, het documentatiecentrum en vooral natuurlijk de Peu en zijn verzendkosten. We hebben geen dure computers, hoge declaraties, kilometervergoedingen en dat soort kosten. Het is voor allen echte liefhebberij zonder eigenbelang. Maar zonder geld kunnen we niet draaien. Helpt u ons weer met uw bijdrage?

€ 15,=

Het bedrag blijft

U kunt het geld overmaken op:
377.32.84.80 t.a.v.
CFM P. Zeemanlaan 43 Zwolle

Bij voorbaat dank voor uw bijdrage.

(Uiteraard geldt dit verzoek niet voor mensen die al op 9 november j.l. betaald hebben. Ter herinnering staat uw betaling vermeld op de los bijgevoegde gekleurde kaart)

Oproep voor de clubwinkel van de CFM

Het bestuur van de CFM zoekt een liefhebber(-ster) die de clubwinkel wil beheren. Deze taak houdt in dat u de spulletjes "in bezit" hebt en bij de clubactiviteiten zorgt dat het spul aanwezig is, de kas klopt en uw helpers de zaak ophalen en weer bij u inleveren. Het is zeker niet de bedoeling dat u altijd aanwezig moet zijn bij elke activiteit. Het is meer dat er een aanspreekpunt is van waaruit de zaak geregeld wordt. Iets voor u?

Bel eens met iemand van het bestuur. U doet ons er een groot plezier mee. <

Het bestuur van de CFM

Club du Motocycliste No. 91

CM91.1 AMC; Les ~quatre-temps et la competiton. (3 - 20) [A4-18]

CM91.2 Padovani; hommage (21 - 22) [A4-2]

CM91.3 Flahaut; Francis ~; Une carrière Éclair. (23 - 28) [A4-6]

Knipsels La Vie de la Moto

- LVM548 Peugeot P135; En retard d'une guerre . . . ; dossier. (No. 309; 02-2002) [A4-5]
- LVM549 Monotrace Blanquier; La "mauto" de Maurice; dossier. (No. 283; 12-2000) [A4-6]
- LVM550 Soyer; foto linkerkant. (No. 320; 9-2002)
- LVM551 Monet & Goyon MAG 350 cc kk dubbele uitlaat; foto rechterkant. (No. 320; 9-2002)
- LVM552 New Map AMC kk; foto linkerkant. (No. 320; 9-2002)
- LVM553 Gima Ydral 125 cc; foto rechterkant. (No. 320; 9-2002)
- LVM554 Automoto R4 250 cc vierversnellingen stayermotor; foto rechterkant. (No. 320; 9-2002)
- LVM555 Rhonson vélomoteur 70 cc; foto rechterkant. (No. 320; 9-2002)
- LVM556 Monet & Goyon HA 1934 kk; foto rechterkant. (No. 319; 8-2002)
- LVM557 Peugeot bima; foto linkerkant. (No. 319; 8-2002)
- LVM558 DFR Bradshaw 1922 oliekoeling. (No. 318; 7-2002)
- LVM559 Dollar K Chaise ACT 350 cc; twee foto's en kort artikel. (No. 318; 7-2002)
- LVM560 Map Map Leader AMC 125 cc 1954; foto linkerkant. (No. 318; 7-2002)
- LVM561 Grimpeur 175 cc 1928; foto rechterkant. (No. 316; 6-2002)
- LVM562 Motobécane B5CGS vierklepskop; foto rechterkant; ik twijfel aan de foto en/of de beschrijving bij de foto. (No. 315; 5-2002)
- LVM563 Ster-Claye 1920 Villiers 214 cc; bak Bridier-Charron; twee foto's van linker en rechterkant en korte beschrijving. (No. 316; 6-2002)
- LVM564 Villard tricycle; tricyclecar. (No. 314; 5-2002)
- LVM565 Magnat Debon MOSSE 250 cc kk; frame volledig verbouwd. (No. ? ; ?)
- LVM566 Monet & Goyon ZCT Villiers 175 cc 1930; foto uit de oude doos rechterkant. (No. 313; 4-2002)
- LVM567 Monet & Goyon SGD 100 cc 1955; foto rechterkant. (No. 312; 4-2002)
- LVM568 Favor BMA; enkele foto's en kort verhaaltje. (No. 313; 4-2002)
- LVM569 New Map sv 1936; ongerestaureerd; foto rechtsvoor. (No. 312; 4-2002)
- LVM570 Terrot plaque. (No. 313; 4-2002)
- LVM571 Monet & Goyon Vélauto; oogt als een voorganger van de scooter. (No. 255; 9-1999)
- LVM572 Soyer 350 cc kk koningsas. (No. 255; 9-1999)
- LVM573 Alcyon 250 cc 1928 met riemaandrijving; twee foto's ongerestaureerd en gerestaureerd, beiden rechterkant. (No. 311; 3-2002)
- LVM574 Peugeot S57 1955 scooter; drie foto's en een verhaaltje. (No. 312; 4-2002)
- LVM575 Soyer JAP met raadselachtige cilinderinhoud; foto rechterkant en stukje van een catalogus. (No. 298; 9-2001)
- LVM576 Gnome & Rhône E 250 cc 1924; artikeltje met twee foto's. (No. 312; 4-2002)
- LVM577 Mochet Vélocar K 100 cc 40 km/h en CM Luxe; korte beschrijving van het merk en drie foto's. (No. 269; 4-2000)
- LVM578 Automoto A50 foto linkerkant en Radiorette foto rechterkant. (No. 303; 11-2001)
- LVM579 Vap Spécial Monneret cyclomoteurs; uitgebreid artikel met veel foto's. (No. 263; 1-2000) [A4-4]

- LVM580 Poirier tricycle; "la voiturette du grand-père"; artikel met drie foto's. (No. 265; 2-2000)
- LVM581 Continental; entretube tweetakt begin jaren 20; magneet direct op krukas, riemaandrijving; twee foto's van deze ongerestaureerde motor. (No. 303; 11-2001)
- LVM582 Peyrat-le-Chateau, artikel van Bourcache; (No. 265; 2-2000) [A4-2]. Foto's van:
- a. Magnat Debon 350 cc MAG 2 versnellingen semi kopklepper (staat niet in de folders van 1924 en 1925!); foto rechterkant.
 - b. Bleriot; foto motorfiets linkerkant en foto tweecilinderblok rechterkant.
 - c. ABC; LVM583 foto linkerkant en foto inhoud gereedschapskistje.
 - d. Gnome & Rhône D4 500 cc sv (foto rechterkant)
- LVM583 Ancenis; Bourse d'~, artikel over een beurs; (No. 315; 5-2002) [A4-2]. Foto's van:
- a. Parisienne; La ~, foto linkerkant.
 - b. Aquillette cyclomoteur, foto rechterkant.
 - c. Magnat Debon kk motorblok foto
 - d. Motobécane LT3, foto "bromfiets met racekuip".
- LVM584 Une moteur dans la roue; motor in een wiel; Millet, la Voisin française en veel buitenlandse merken. (No. 316; 6-2002) [A4-8]
- LVM585 Side; Quel ~ pour quelle moto?; Atteler sa motoö; Bernardet, VW, LV = Louis Vannod, AG = A. Garnier, BG, Peuple. Bufflier, inclusief bibliografie LVM. (No. 298; 9-2001) [A4-8]
- LVM586 Ydral; Mochet-Agache Ö moteur ~; . . . et un ~ pour la piste, un!. (No. 273; 6-2000) [A4-6]
- LVM587 Motobécane D45S. (No. 265; 2-2000) [A4-6]
- LVM588 Terrot de spectacle; volledig verchromde ~; kleurenfoto linksvoorzijde. (No. 299; 9-2001)
- LVM589 Druid Arverne; Motosacoche kk ?; kleurenfoto linkerkant. (No. 299; 9-2001)
- LVM590 Motobécane 50 1960 - 1969; compleet schema van alle modellen zoals bijvoorbeeld AV32E, 32S, 32E dimoby, AV44, AV89, SP50, SP50R, SP98, AV8, Cady, D75 enz. enz.. (No. 302; 11-2001) [A4-9]
- LVM591 Motoren Oldtimer Museum; "Une collection insolite"; museum (musée) te Brugge; 70 motoren, niet veel Frans. (No. 311; 3-2002) [A4-2]
- LVM592 Ninon; Mototri ~; "La camionnette motocycliste!"; Chaiseblok; Nantes. (No. 311; 3-2002) [A4-4]
- LVM593 Scooters; Les ~ français; beschrijving van Franse scooters; Motobécane SC, Ardent, AGF, Speed, Peugeot S57, Terrot VMS, Manurhin, Bernardet, Moby, Guiller, Simard, Paul Vallée. (No. 318; 7-2002) [A4-8]
- LVM594 Paloma Miglia 1960; "Nouvelle Vague ou marée basse"; Lavalette, Follis. (No. 319; 8-2002) [A4-6]
- LVM595 Soyer JAP B8; foto en kort artikeltje. (No. 303; 11-2001)
- LVM596 Gima moteur AMC 20 kk. (No. 321; 9-2002) [A4-7]
- LVM597 Bourse Toulouse; grote berus, verslag in woord en beeld. (No. 269; 4-2000) [A4-4] Met foto's van:
- a. Bon'Avion entretube foto rechterkant motorblok, tank
 - b. Favor 350 LMP; foto linkerkant.
 - c. GEM motorblok spinx
- LVM598 Chapleur; collection ~; Amnéville-les-thermes; musée, verslag van het nieuwe museum. (No. 312; 4-2002)[A4-4]
- LVM599 Peugeot 176TC4 1953. (No. 271; 5-2000) [A4-6]

- LVM600 Twee mooie oude foto's; motorfietswinkel en jongetje voor winkel met opgetrokken korte broek.
- LVM601 Monet & Goyon MCS MAG 350 ; roue motrice; een van alles en nog wat verhaal over ~; veel mooie afbeeldingen. (No. 308; 2-2002) [A4-9]
- LVM602 Helyett; Rencontre avec Didier Picard; L'Amant de miss ~; artikel over het merk ~; foto's van modellen MH5 175 cc 1928, MH35 Chaise 1932, BMA Chaise 1931, CMH20 1955, V50S 1957. (No. 305; 12-2001) [A4-4]
- LVM603 Tris; Les ~ motorisés des origines 1939; Utilitaires à trois roues. (No. 284; 1-2001) [A4-6]
- LVM604 leeg
- LVM605 Jaulmes; Hommage à Eric ~; Adieu, papa de la "Mob"; Motobécane. (No. 303; 11-2001) [A4-7]
- LVM606 Kit; La saga du ~s adaptable sur les 50 cc; opvoerkitjes voor bromfietsen. (No. 303; 11-2001) [A4-4]
- LVM607 Terrot Tournai AN 1958; "Une fringant destrier"; beschrijving van het model met foto's. (No. 307; 1-2002) [A4-7]
- LVM608 leeg
- LVM609 Padovani; Hommage à Edmond ~; ontwikkeling van Terrot-modellen; typen o.a. tweecilinder ACT, Skipper. (No. 307; 1-2002) [A4-9]
- LVM610 Musée du Vélo et de la Moto; Reouverture du ~; heropening van het museum. (No. 318; 7-2002) [A4-2]
- LVM611 Musée automobile de Vendée; route des Sables d'Olonne; museum aan de zuid-westkust van Frankrijk. (No. 319; 8-2002) [A4-2]
- LVM612 Peugeot 515SP; drie artikelen bij elkaar gevoegd:
- a. réparer l'arbre à cames; reparatie van een nokkenas, beschrijving. (No. 276; 9-2000) [A4-4]
 - b. cames modernes pour moteurs ancienne? Trois fois oui!; nokkenassen vernieuwen. (No. 284; 1-2001) [A4-2]
 - c. "le fleuron de la série grande puissance!"; verhaal met veel foto's. (No. 285; 1-2001) [A4-6]



Te koop

Hans van der Graft 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 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.

• Op de Sleuteldag zouden we iets voor u (vrijblijvend) mee kunnen nemen.

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

(Indien geen nadere aanduiding → meestal Terrot zijklepper type H) 1^e alinea is "laatst binnengekomen"

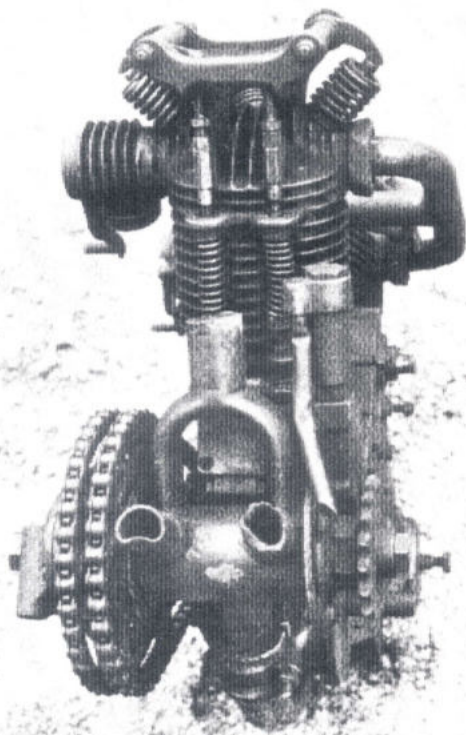
•mooi 350 zijkleperblok • mooie versnellingsbak.
 • bagagedrager voor vierkante kistjes (niet mooi) • olietank HST niet geroest, licht gedeukt • voetsteun stang met schetsplaten en bouten • brandstofkraan klein • tankrubber origineel bruikbaar • voetsteun, lang dun, ster, lichte uitvoering met rubbers • bouten en schetsplaten motorophanging • magneet • klepdop bougie 14 mm (met bougie) • olietank met aansluiting oliepomp • achterspatbord, gaaf 138 mm plat model • olietank met aansluiting oliepomp gecoat en in primer • tankrubber dertiger jaren imitatie mooi • stuurdemper bakeliet imitatie. • Peugeot "zwarte" voorvork • AY voorvork • Automoto 250/350 lateraal- voorvork • Favor/Alcyon voorvork •

diverse motorblokken • diverse versnellingsbakken • M&G versnellingsbak • MB versnellingsbak • BG versnellingsbak • Alcyon versnellingsbak • C. Ricard versnellingsbak • Burman 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 • diverse wielen • F + L kleppenlichter • F + L gereedschapstroommel • kickstarteras nieuw • lateraalveer voorvork • price assen nieuw • kleptoren • Terrot bougieklepmoer • voorveerschommel • koppelingsanker nieuw • aandrijftandwiel nieuw • 500 cc schommelas • 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 • nokkenastandwiel; wel bruikbaar, niet mooi • 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.

Waterkoeling

De CFM heeft de laatste tijd veel nieuwe informatie binnen gekregen. Tijdens het invoeren van wat gegevens kwam ik iets tegen, dat ik u niet wil onthouden. Waterkoeling is niet zo'n gangbaar concept voor Franse motoren van voor de tweede wereldoorlog. Toch duikt tijdens het invoeren twee keer een foto op van

een Viratelle met waterkoeling. Bij iets verder doorzoeken blijkt de Viratelle ook al een keer van de andere kant gefotografeerd in het DC te zitten. Deze motor blijkt een museummotor te zijn uit musée Barthélemy. Een stel foto's staan hieronder afgebeeld. Het is voor Franse motorjournalisten kennelijk ook zo bijzonder om bij herhaling een aparte vermelding te maken over "waterkoeling".



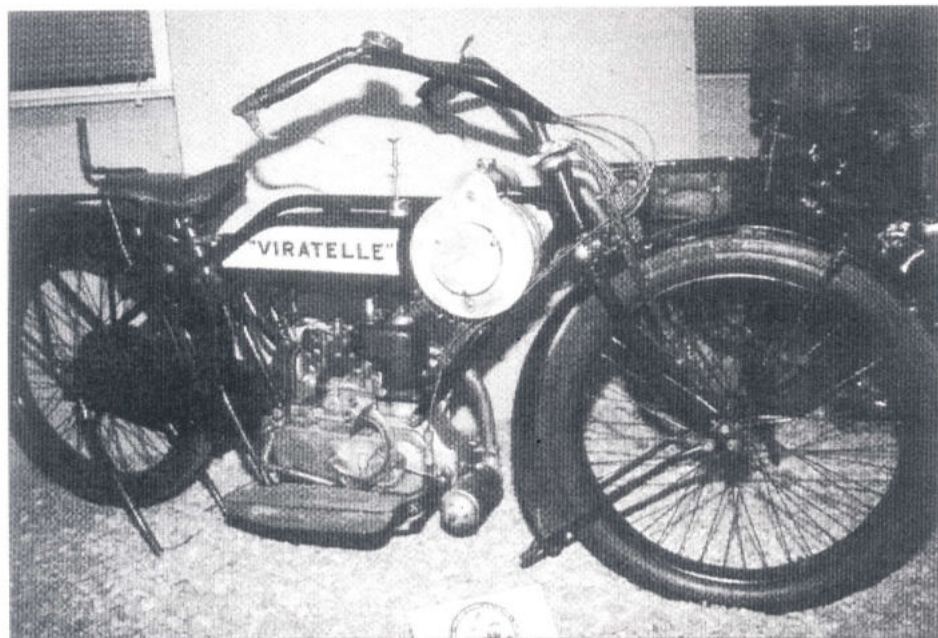
Viratelle waterkoeling (uit Moto Cyclettiste No.29 blz. 15). Het blok is los!

Prijzen van koekjes en olieballen

Vervolgens zijn er twee foto's via Ton Dorland in het bezit gekomen van de CFM. Het verhaaltje is destijds door Ton op een diskette gezet. Helaas is het tussen de prijzen van de koekjes en olieballen terecht gekomen. Nergens meer terug te vinden. Ho, wel de prijzen van olieballen maar niet de gegevens van de Terrot. Maar er is dus een Terrot-blok geweest met waterkoeling, zoveel is zeker. . . .

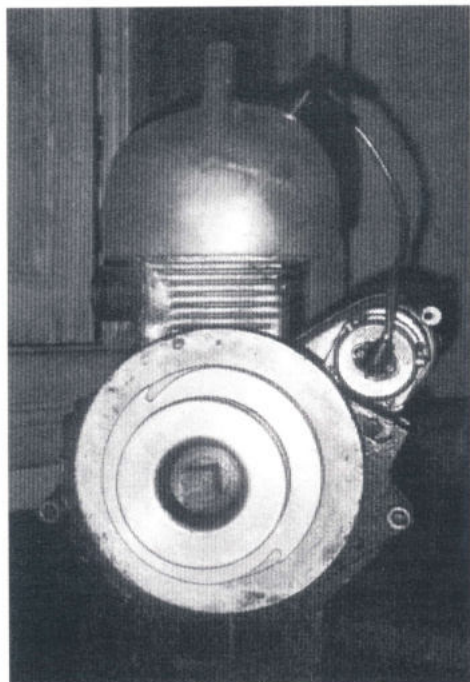


Viratelle 350 cc 1919, motor met waterkoeling, zo gemaakt vanaf het ontstaan van het merk in 1907. (uit: Motos d'Hier No.14 blz.4) Deze motor kom je in diverse tijdschriften steeds weer tegen. Kennelijk wordt hij als bijzonderheid op diverse demonstraties getoond. Let op de achterstandaard!

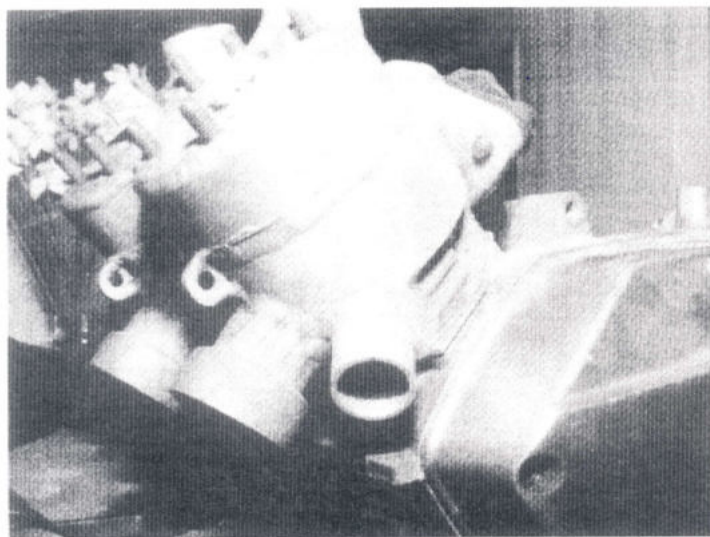


Hier de Viratelle vanaf de andere kant bekeken, nu in z'n eigen stal in het musée Rochetailée. (uit: Motos d'Hier No.23 blz. 26)

Hieronder de twee foto's die niets aan duidelijkheid te wensen overlaten.
Wie meer informatie heeft over dit tweetaktblokje met Magneto France

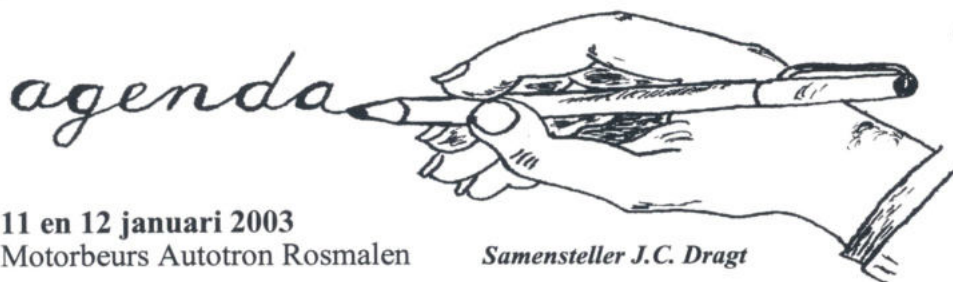


ontsteking moet maar eens even mailen, schrijven of bellen met de redactie of het ter sprake brengen tijdens een ontmoetingsmoment ergens in den lande. We houden ons aanbevolen.



Als slagroom op de koffie, hier nog een Motobécane 125 cm³ LT race-motorblok met waterkoeling; ombouw door Eric Offenstadt voor de Grand Prix's 1974 (uit: LVM142 Artikeltje + foto No. 208. ◇

Paul



11 en 12 januari 2003

Motorbeurs Autotron Rosmalen

Samensteller J.C. Dragt

8 en 9 februari 2003 Moto Retro Wieze te Wieze (B)

7 t/m 16 februari 2003 Rétromobile Parijs

Showbeurs voor oude auto's, motoren en boten. www.retromobile.fr

22 februari 2003 Motorbeurs Hoogeveen

1 maart 2003 Sleuteldag CFM Bussum (vooraf inschrijven: vol = vol)

7 t/m 9 maart 2003 Vehikel motor

Motoren in de Veemarkthallen in Utrecht.

5 april 2003 Motor- en onderdelenbeurs Barneveld

27 april 2003 Horsepowerrun Leek-Assen-Leek www.horsepowerrun.nl

17 en 18 Mei 2003 Coupes Moto Legende / kampeerweekend CFM

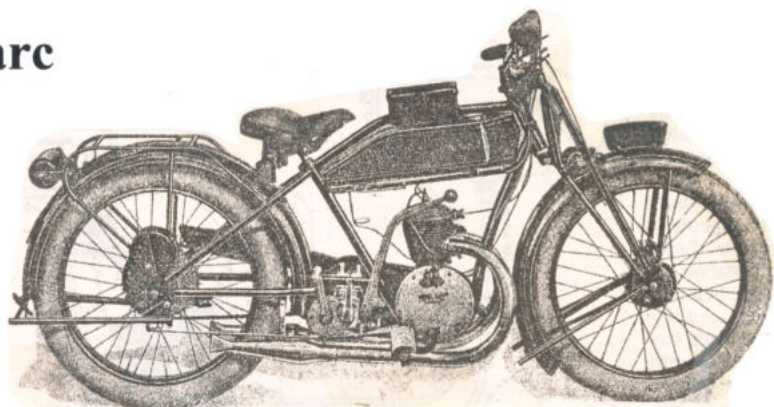
Beurs, race en stokbrood. Dit alles te Linas-Montlhéry (F)

www.coupes-moto-legende.fr

20 september Jaarrit CFM te Heerlen

Met kampeer weekeinde. (Vrijdagavond/zaterdagmorgen verzamelen)

Marc



LA 5 CV MARC-JAP

500 cc. culbuteurs; double échappement;
Soupapes enfermées et lubrifiées;
4 vitesses au pied.

Vitesse garantie : 135 kilomètres à l'heure.

11 francs par jour, soit : par mois 335 francs

ou au comptant : **6.975 francs.**

MOTOS MARC, 98, avenue Philippe-Auguste, PARIS (XI^e)

Catalogue franco contre 1 fr. 50 en timbres. — Ouvert tous les jours jusqu'à 19 h. 30, sauf le dimanche.

Marc 1927 entretubes Staub versnellingsbak, motor tweetakt LMP 250 cc type KH. Dat kopen op krediet van alle tijden is bewijst het aantrekkelijke aanbod: "11 francs per dag" voor een 500 kk dubbele uitlaat; jaren dertig. Hieronder een losse voetschakeling als accessoire onder de merknaam Vitex, ook door Marc Martin gefabriceerd na de tweede wereldoorlog. (afbeeldingen uit La Vie de la Moto; nummer onbekend.)

NE CHERCHEZ PAS...
**LE SELECTEUR
AU PIED**

VITEX



Pour motos 3
ou 4 vitesses
depuis la 175
jusqu'à la 1.000 cmc.

N'EXPOSE PAS AU SALON...

mais vous invite à venir voir ses modèles à son
magasin :

Modernisez votre moto en adaptant le sélecteur **8, RUE DES PLATRIERES — PARIS (20^e)**

VITEX

(Métro Ménilmontant)

Adaptable sur les principaux types de motos principalement : TERROT (pour tous les modèles blocs, semi-blocs ou boîte séparée). — PEUGEOT P 105, 107, 108, 112, 115, P. 135, 515. — GNOME-RHONE D 3, D 4, D 5, CM 1, CM 2, Junior, V 2, CV 2. — MOTOBECANE T 4, type Armée, 4 vitesses, blocs R et S 3 et 4 vitesses. — MONET-GOYON 175, 350 moteur MAG, LS 4, LS 5, 4 vitesses. — F.N. M 70. — SAROLEA 3 vitesses. — SOYER. — DOLLAR. — B.S.A. 4 vitesses. — Boîte de vitesses BURMAN, STURMEY-ARCHER, BRIDIER-CHARRON. — BLOCS CHAISE, D.K.W. 500, etc... etc...

et présente son dernier né le

BABY-VITEX

**LE SELECTEUR AU PIED POUR VELOMOTEUR
TANT ATTENDU PAR LES CONNAISSEURS**

adaptable sur les principaux types de vélomoteur
vous pourriez voir également son nouveau

TAN-SAD

souple, réglable à volonté, qui sortira prochainement.



Le Baby-Vitex

Etablissements MARC MARTIN
8, RUE DES PLATRIERES PARIS (20^e) (Métro Ménilmontant)

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

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**

Sluitedag: Ton Dorland of bgg Peter Mosseveld. (of per email)

Sluiting kopij: Uiterlijk ma. 10 februari 2003 of bel!

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

E-mail-adres: clubfransemotoren@planet.nl

Memo Sleuteldag CFM

De Sleuteldag is weer in volle voorbereiding. De zaal in Bussum is te klein om meer dan 50 mensen te herbergen. Bij 50 deelnemers sluit dus 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. Op bladzijde 21 van deze Peu staat te lezen wat er op het programma staat.

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

Datum: 1 maart 2003

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: Email clubfransemotoren@planet.nl

Schriftelijk T. Dorland, Veldstraat 15, 3881 JM Putten,

Telefonisch T.Dorland (0341) 36.13.52 of

bij geen gehoor P. Mosseveld (055) 543.03.06

