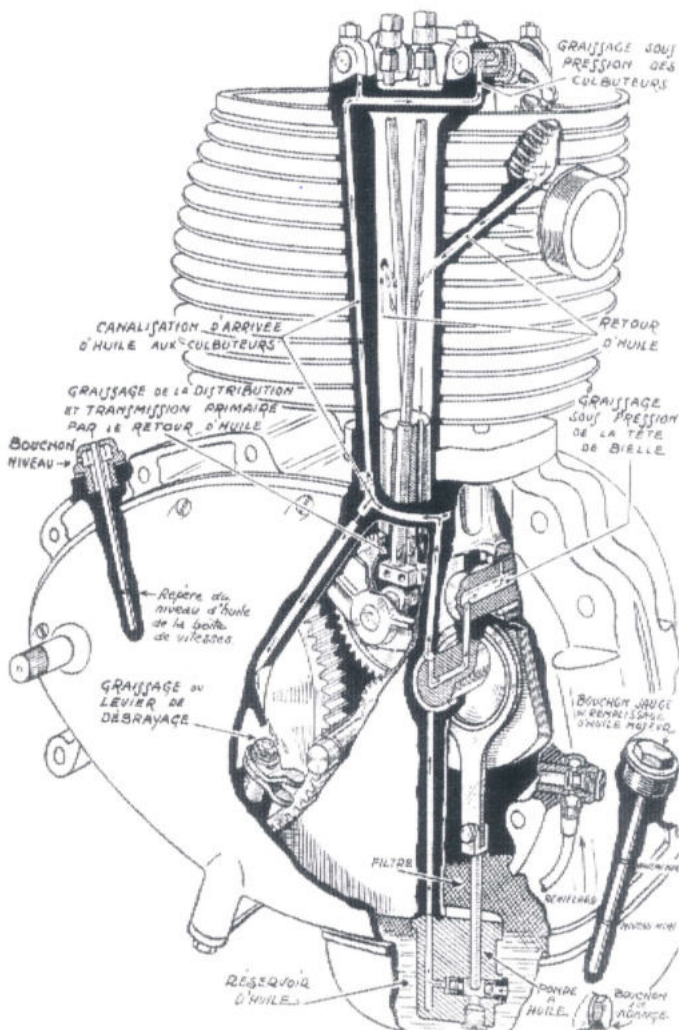


Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 45 Juli 2003 oplage: 200

Club voor Franse motoren

MOTEUR 250 cm³, Type OSSD



Bestuurslid verliefd - Beetje erg handig clublid
Une Terrot brillante dans la neige; slechts twee reparaties!
Vragen van leden over een Motoconfort en een Peugeot
Adressen in Frankrijk - **Jaarrit Heerlen nu opgeven!!**

Inhoud

De bestuursleden van de CFM	3
Verslagen Sleuteldag (1) en (2) CFM Bussum 1 maart 2003	5
Informatie gezocht over een Motobécane MB4	6
Peugeot P55GL 1947	8
Op bezoek bij een clublid	14
CFM-DC	15
Te koop/gevraagd	18
Briefje aan het bestuur van de CFM; De bakker en zijn DS Malterre	19
Agenda	20
Terrot OSSD; testverslag	21
Adressen in Frankrijk	24
Jaarrit Heerlen	27

Los bijgevoegd:

- **Inschrijfformulier Jaarrit Heerlen 2003**
- **Ledenlijst 2003-2004**

Bij de voorpagina:

Het blok van de Terrot OSSD.

Henk Kaajan heeft dit fraaie verhaal uit de Revue Technique Motocycliste vertaald zodat wij er allen om kunnen limlachen bij het lezen van dit wonderlijke verhaal.

Redactieadres en overige inlichtingen:

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

Telefoon: (055) 323.26.67

E-mail: clubfransemotoren@planet.nl

Sluiting kopij: Uiterlijk ma. 13 oktober 2003 of bel!

De bestuursleden van de CFM

Het is rustig rond de CFM. Dat is een goed en een slecht teken. Goed is dat bestuursleden de tijd kunnen nemen om andere dingen te doen. Goed is het om die dingen te doen waar we zin in hebben of die moeten gebeuren. Slecht is het als we de dingen die we moeten doen, te langzaam doen of achterwege laten. Er zijn binnen het bestuur een paar afspraken gemaakt die niet of te langzaam op gang komen. Het is normaal dat daar binnen het bestuur met elkaar over gepraat wordt, het lijkt me niet verstandig om daar binnen de Peu dingen over te zeggen. Maar u bent misschien toch wel nieuwsgierig geworden?

Dan toch de bestuursleden maar eens even langs . . .

Door Paul Jonkman

Henk Kaajan is verhuisd en heeft in z'n nieuwe huis weer de rust gevonden om aan leuke dingen te denken. Dat het nog wat leuks voor de CFM oplevert zie je aan het insturen van een vertaling van de Terrot zijkleppers uit een Frans blad.

Jan-Doen Cragt (nee, geen typvout) heeft de laatste maanden druk gewerkt aan de ontwikkeling van een paspoort-uitgifte-automaat. Volautomatisch komt het paspoort uit de catacomben van de gemeentelijke organisatie via een buisje omhoog. De nieuw binnengekomen paspoorten worden niet meer door de ambtsdrager zorgvuldig meegenomen naar huis om veilig onder het kussen te bewaren, nee, deze aantrekkelijke documenten vliegen door dezelfde (?) buis ter opslag naar de brand- en inbraakveilige kluis. Slechts computers kunnen het begeerlijke kostbare boekje nog terug vinden. Alsof hij het daar al niet druk genoeg mee had, bouwt hij ook nog zijn eigen aanhanger voor het vervoer van zijn veteraan. Op de jaarrit in Heerlen zal dit multi-functionele karretje getoond gaan worden aan de bezoekers en deelnemers van onze jaarlijkse CFM-rit. U had toch beloofd te komen en u toch nog niet opgegeven? Stop dan even met lezen en vul het bijgevoegde inschrijfformulier in.

Rob Stevelmans, onderwijzman, slim en druk. Door gezin en werk altijd bezig. Neemt de schaarse vrije tijd ook op om aan zijn oude motoren te sleutelen, misschien wel voorwaarde één om ongeschonden je schoolcarrière door te komen. Als leidinggevende weet hij de pubers misschien nog redelijk te ontlopen. Maar heeft u wel eens leiding gegeven aan honderd onderwijsgevendenden? Leraren zijn "oudere jongeren" met alle nukken van de ouderdom en de leuke trucjes van de hedendaagse puber. Je blijft jong en wild als leraar, perfect getraind door de moderne leerling. "Onderwijs, elke dag anders!"

Ton Dorland is de laatste tijd bezig met de mantelzorg. Familie vraagt veel aandacht en geeft verdrietige momenten. Tussendoor wordt druk gesleuteld aan de motoren. Af en toe onderneemt hij nog wel eens een ritje van enkele

honderden kilometers, bewijzend dat Franse motoren nog steeds heel goed mee kunnen.

Wat ik wel merk aan mensen die veel op hun veteraan rijden: het kost veel tijd om ze goed te onderhouden. Onderhoud kan een deel van de hobby zijn en voldoening geven. Binnen onze vereniging valt het op dat veel mensen onderhoud niet het leukste onderdeel vinden van de hobby. Andere verenigingen hebben meer het karakter van een toerclub, er worden veel ritten uitgezet. Dat trekt ook een ander type motorrijder. Een van de twee uitgangspunten binnen onze vereniging is niet het rijden maar de kennis-uitwisseling (om tot rijden te komen). Als bestuur lopen we dus steeds in onze eigen val. Er zijn relatief weinig "zware gebruikers" (van hun tweewieler!) en dat komt door onze eigen verenigingsstructuur. Ons tweede doel is dat van emancipatiebeweging. Franse motoren zijn lang als zelig en minderwaardig beoordeeld. Franse motoren worden nu veel meer naar waarde gewogen, ook in Frankrijk, de onplezierige schaduwkant daarvan is, dat de prijzen flink gestegen zijn. Het lijkt alsof hier de draad van het verhaal verlaten is, maar dat valt mee. Ton maakt zich al langer zorgen om de beperkte rijgretigheid. Als we tot een verhoogde deelname aan ritten willen komen, dan zullen we de uitgangspunten van de CFM aan moeten passen en een toerclub (al of niet met competitie-element) moeten worden. Reageer maar als u het daar wel of niet mee eens bent.

Schrijver dezes heeft de pech om veel hobby's te hebben. Ik mag maar slechts over één hobby in dit orgaan schrijven (omdat de statuten dat voorschrijven). De laatste tijd ben ik druk bezig om mijn pianolessen uit mijn jeugd te verzilveren. Ik lees veel voor mijn werk maar ook privé, onderhoud voor mijn hobby een leuke tuin en een mooi huis, sommigen zullen dat als werk zien maar het kan ook heerlijk ontspannen. Voorts verzorg ik op werkdagen bijna volledig de opvang van mijn twee(-ling) kinderen. Dat laatste is elke minuut waard die je erin stopt. Dat de motoren alleen in de zomervakantie mijn aandacht krijgen vind ik eigenlijk wel best. Soms blijft er wat clubwerk liggen. Komende maanden verandert mijn werk ingrijpend. Ik krijg te maken met twee directies, 23 gebouwen, 500 personeelsleden en daarbij zal ik zaken rond computers en communicatie (ICT) mede vorm moeten geven. Emailen, bellen, adviseren, een projectplan schrijven, rapportages schrijven, website onderhouden. De klussen, die ik voor de CFM doe, lijken erg op de klussen die ik voor m'n werk doe. CFM-arbeid werkt dus niet altijd ontspannend. Als uw mailtje een dagje langer blijft hangen, dan zal hier de oorzaak gegeven zijn. Arjan heeft z'n huis verbouwd en is, op latere leeftijd, stapelverliefd geworden. Aanleiding is een prachtige Peugeot. De CFM moet de tijd nu delen met deze partner. Als de notulen er maar op tijd zijn Arjan! Deze verliefdheid heeft wel een voordeel: een motor heeft wel karakter en schoonheid maar de rolverdeling is duidelijk. Er is een dienaar en een gediende. En die laatste draait aan het gashandel! Kom daar in een huwelijk maar eens om.

Tot zover ons bestuur. Beslist geen saai zootje gezapige mensen. De laatste bestuursvergadering is in opperst beste stemming verlopen. We willen graag verder, we willen meer maar soms komt het er niet van.

Het laatste nieuws vanuit het bestuur:

- Er is een prachtige nieuwe verenigingsvlag binnen gekomen met daarop het nieuwe logo. Een schitterend ding. Daar zullen we mee pronken.
- Het ledenaantal is goed op peil gebleven. Peter Mosseveld kan de meeste inschrijvers nu per email verwelkomen, meer dan 75% van de leden doet dat via het web.
- De betalingsronde contributie aan het begin van het jaar is nog nooit zo soepel verlopen als juist deze keer. Bedankt voor de vlotte medewerking van iedereen.
- Monthéry was dit jaar voor het laatst. In de omgeving van Dijon (dik 700 km vanaf Utrecht) gaat het bestuur zoeken naar een nieuwe verblijfplaats zodat we een traditie voort kunnen zetten: het bezoek aan de Coupe Motor Legende.
- We willen een masterclass opzetten voor en door sleutelaars. De opzet daarvoor leest u elders in dit blad. In ieder geval is dit kleinschalig, het moet bij iemand in de schuur kunnen.
- Door een tweede inschrijfformulier maken we leden attent op de jaarrit in Heerlen. De toezegging om mee te doen is in de druk bezochte jaarvergadering in november door velen gedaan, doch slechts een klein gedeelte heeft gebruik gemaakt van het eerste formulier. Weet u niet meer of u zich al had aangemeld? Bel Ton Dorland.



Tot zover dit kijkje binnen het bestuur. Ik hoop dat vooral nieuwe leden weer iets beter begrijpen, waarom dingen gaan zoals ze gaan. ◇

Verslag Sleuteldag Bussum 1 maart (1)

Omdat mijn broer en ik nog maar pas lid zijn van de CFM leek het ons leuk om samen de Sleuteldag te bezoeken. Gewoon omdat het leuk is en natuurlijk ook om enige kennis te vergaren. Niet alleen over sleutelen maar vooral om de weg in de CFM een beetje beter te leren kennen.

De dag begon volgens het officiële programma om negen uur, maar wij arriveerden drie kwartier later vanwege de lange reistijd.

Een gezellig informeel welkom, een kop koffie vooraf en eens rondkijken bij het oude ijzer dat te koop / te ruil werd aangeboden, Het daaropvolgende dagprogramma was zeer uitgebreid: een verhandeling over wielen spaken, kleppen, het zwarten van staal, constructie aandachtspunten bij frame-restauratie, elektra en tot slot een praatje onder elkaar onder het genot van een stuk kaas en een goed glas wijn.

Wij hebben enorm genoten van deze aangename en leerzame dag en willen met name de organisatoren en docenten danken voor hun fantastische inzet. Heel fijn ook dat de docenten een syllabus meegaven aan de cursisten. Ook met name degenen die lieten blijken in staat te zijn om voor de clubleden nog wel eens wat extra's te kunnen betekenen. Bijvoorbeeld bij koprevisies om nou maar iets te noemen.

Hartelijk bedankt, mede namens mijn broer en andere cursisten,

Michael van Asten. ◇

Sleuteldag (2)

Graag wil ik jullie, de organisatoren en de presentatoren, meegeven dat ik de Sleuteldag erg leuk heb gevonden. Leuk om met gelijkgezinden elkaars vuurtje voor de oude techniek nog 's extra op te stoken. Veel heb ik opgestoken over spaken, kleppen en sterkte van frames. Het valt me telkens weer op dat het echt een ambacht is om de dingen goed te doen. De techniek/vaardigheden/kennis die je nodig hebt om het oude spul rijdende te kunnen houden is erg groot. Er is voor mij gelukkig dus nog veel te leren van jullie! Verder heb ik een mooie tank kunnen kopen voor mijn Terrot HSSR en een mooi oliekraantje. Leuk om met deze spullen aan de gang te gaan. Het was jammer dat ik wat eerder weg moest en de gezelligheid na afloop van de dag heb moeten missen. Bedankt voor de leuke dag!

Groet,

Joost Klein Entink ◇

Informatie gezocht !!!

Ik ben in het bezit van een Motobécane type MB4, eind twintiger jaren, een tweetakt motor van 250 cc. Het kan ook 175cc zijn maar dat weet ik op dit moment nog niet.

Deze wil ik opknappen maar ik zoek nog wat (uiterlijke) gegevens, zoals onder andere de bevestiging van de treeplanken. Wil degene die in het bezit is van een dergelijke motor, het mag ook een vergelijkbare Motoconfort zijn, een type E, een Luxe of de latere 175cc types, contact met mij opnemen?

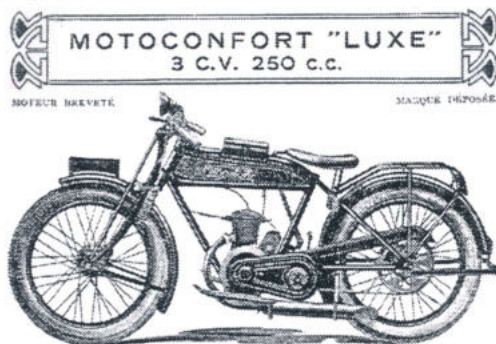
Willem Jan Pieterse
Richterstraat 48
7582 BX Losser
Telefoon: (053) 536.48.70
E-mail: wjpl@hetnet.nl

Op de volgende bladzijde een klein artikel uit Motos d'Hier No. 28; blz. 2 →

Over een Motobécane MB4 in Motos d'Hier:

Een van onze Italiaanse lezers, meneer Gaetano Giardina, bezit een Motobécane MB4 met serienummer 66 089 uit de jaren twintig; hij stelt ons enkele vragen over het volgende.....

(een vrije weergave)



Type M. C. 6. TRANSMISSION CHAÎNE-CHAÎNE

Moteur: "MOTOCONFORT" brevete S.G.D.G. (licence "MOTOBÉCANE") à 2 temps monté sur gros roulements à billes, tête de bielle sur galets, culasse rapportée en aluminium.

Alésage: 66.

Course: 70.

Cylindrée: 240 cm³ environ.

Graissage: par mélange d'huile à l'essence.

Carburateur: sans auto-nettoyage à 2 manettes.

Échappement: par long tuyau d'échappement, avec poi de détente des gaz entièrement nickelé et poli.

Changement de vitesse: Transmission chaîne-chaîne avec boîte 3 vitesses.

Débrayage: par kick-starter.

Cadre: renforcé.

Fourche: parallélogramme.

Pneumatiques: de 25x3 à triangles, montés sur jantes à base creuse.

Repose-pieds: wagon.

Freins: à tambours à l'avant et à l'arrière.

Eclairage: électrique.

Porte-bagages.

Béquille support.

Réservoir: contenance 8 litres.

Garde-boue: larges.

Selle: articulée au cadre.

Boîte d'outillage: sur tube supérieur du cadre.

Feu rouge: à l'arrière.

Poids: 70 kilos environ.

Vitesse: 70 à 75 km. à l'heure.

Consommation: 2 litres 1/2 à 3 litres aux 100 km.

Prix: 3.100 francs.

Nos prix s'entendent: port et emballage en plus à la charge du client.

Dit artikel gaat over het type en inhoudsmaat van de motor op de foto. Volgens de redactie is het een 250 cc motor. De Italiaanse lezer geeft aan, dat het wellicht een 175 cc motor is. Er worden enkele kenmerkende verschillen aangegeven. Door middel van een berekening van de lengte van het benzinereservoir bij een entre-tube kan de juiste inhoudsmaat worden berekend. Ook de magneet heeft bij een 250 cc een andere stand, dan bij een 175 cc motor. Een ander punt is de versnellingsbak: een 250 cc heeft drie versnellingen, een 175 cc slechts twee. Na een verdere opsomming van karakteristieke kenmerken beveelt de schrijver aan om lid te worden van Motobécane Club de France; een dynamische club met zo'n 500 actieve leden, die een mooi en interessant clubblad verspreidt. Tot slot is bij het artikel een specificatie van een Motoconfort "Luxe" uit 1928 bijgevoegd. (dit is een tweelingzuster van de Motobécane)

Peugeot 55GL 1947

Twee brieven over de Peugeot 55GL in bezit van de heer R. Bakker, Zwaagdijk 255 1684 NH Zwaagdijk, opgesteld door de heer Max Bomhof, Ravenweg 137, 7331 LD Apeldoorn. (055) 533.09.04.

De heer Bakker bezit (dus) een Peugeot 55GL uit 1947. De heer Bomhof zal uitvoerig antwoorden op vragen die de heer Bakker stelde in Voitures Oldtimer krant. (helaas niet in het bezit van de CFM)

De brieven werden geschreven in de zomer van 1996 en ze zijn veel te lang in het archief van de club blijven liggen. Hier wordt de schade ingehaald. Mensen die de geschiedenis van mij uit die tijd kennen, weten waarschijnlijk waar ik mijn tijd toen (vaak ook zinloos) aan heb besteed.

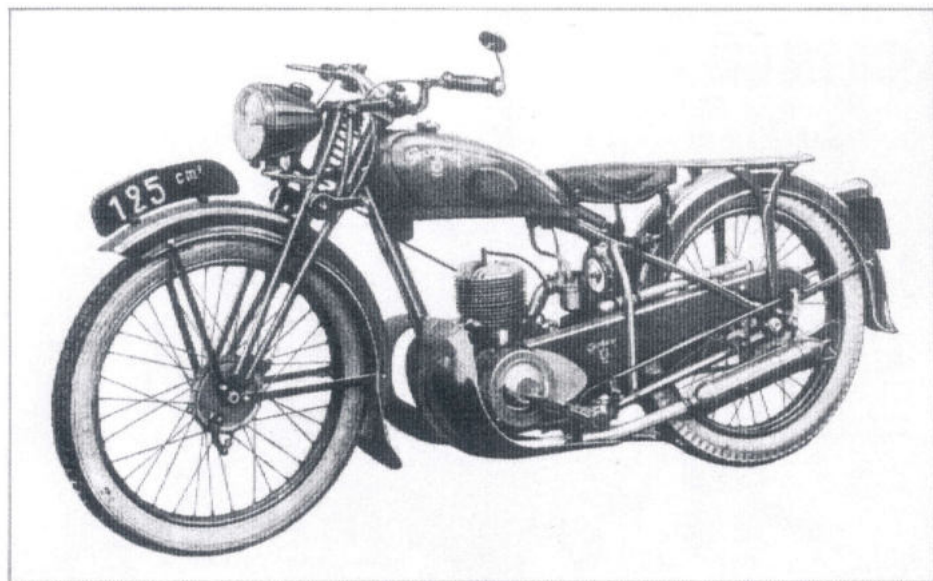
Paul

Beste mijnheer Bakker, ik zal trachten de vraag over de Peugeot 55GL motorfiets proberen te beantwoorden. . . .

Uit de naoorlogse periode enige gegevens van dezelfde 55TA gevonden: 1-cilinder-boringen slag 51 x 60 124 cc 2 takt eigen Peugeot motor 8 pk. Overeenkomst met de 55GL wat stond voor 55 Grand Luxe een 55 TA voor 55 Tourist of Tourisme en/of Ami of Amice?

Peugeot (motorrijwiel) importeur was toen: N.V. Gremi (Groninger Rijwiel- en Motor Industrie), Poelestraat 12-27, tel. K5900-20055, Groningen en later was dit bedrijf van de gebroeders Been gevestigd: Oude Ebbingsestraat 32. Vlak na de oorlog en vijftiger jaren importeerde N.V. G.R.E.M.I. motorrijwielen van A.J.S., Ardie, Excelsior, Horex, Monet&Goyon, Peugeot en René Gillet, daarna werd men na de komst van de Goggo scooter in 1951 met de producten van "Hans Glas" vertrouwd. Zo haalde G.R.E.M.I. zomer 1955 met de Goggomobiel 250 de eerste vierwieler binnen. Peugeot ging zich de afgelopen 40 jaar concentreren op bromfietsen, terwijl genoemde motorrijwielmerken de één na de ander van de motorrijwielmarkt verdwenen. . .

Vanaf de zestiger jaren was de Peugeot tweewielerimport gevestigd in Weesp en Haarlem. De Peugeot tweewielers



Peugeot P55 1949

worden tegenwoordig in de Benelux vertegenwoordigd door: vanderHulst, wat betreft Nederland is dat vanderHulst Nederland B.V., Wageningse laan 10, 3903 LA Veenendaal (Nederlandse vestiging van de Belgische Peugeot-importeur).

De van oudsher bekende Peugeot automobielimporteur (vanaf 1935): Gebroeders Nefkens, in 1878 als rijwielhandelaar opgericht, maar heeft zich nooit met Peugeot motorrijwielen bezig gehouden in Utrecht of elders in zijn 25 filialen!

Vlak na de oorlog en ook in de vijftiger jaren waren er in Zwaag of Zwaagdijk geen motorhandelaren of reparatie-inrichtingen, hiervoor was men op Hoorn aangewezen. . . .

Enige motorhandelaren in Hoorn waren:

Jac. Beemsterboer, Keern 33, tel. K 2290-4433, Hoorn
Hoornse Motorhandel, Veemarkt 6, tel. K 2290-4888, Hoorn
Motorhandel Roos, Breed 17, K 2290-4478, Hoorn.

Hiervan was Beemsterboer gespecialiseerd in Britse motorrijwielmerken: Ariel, FrancisBarnett, Matchless, Royal Enfield, Velocette en ook eventueel in B.S.A., verder onder andere B.M.W., D.K.W., Maico, Indian en Universal?

Of de Hoornse Peugeot (automobiel) agent: C. Tensen, Nieuwland 5, tel. K 2290-4703 (hiervoor zat hier N.J. Baart) ook Peugeot bromfietsen, motoren en scooters vertegenwoordigde is helaas niet bekend, dat zou wel erg ver gezocht zijn . . .

Tenslotte was het aantal motorrijwielen in Nederland op 1 augustus:

1939	65804
1940-1945	onbekend
1946	60211
1947	onbekend
1948	74445
1949	82139
1950	95299
1951	106404
1952	115462
1955	130325
1960	111327

Opmerking: 1940 tot en met 1945 en 1947! zijn dus onbekend en voorts viel op dat veertig jaar geleden het motorrij wiel-aantal spectaculair naar beneden ging.

Het aantal Peugeot motorrijwielen in die jaren is onbekend, maar veronderstel dat merken als o.a. Adler, B.M.W., B.S.A., D.K.W., Jawa en Triumph die zowel motoren als automobielen bouwden vaker voor kwamen, want Peugeot behoorde nooit tot de populairste motorrij wielmerken in ons land.

Waren er op 1 augustus 1952: 115462 motorrijwielen in ons land (en 3680 Peugeot automobielen) als Peugeot toen eenzelfde aantal motorrijwielen hier had lopen was dat ruim 3% geweest en dat lijkt mij wat aan de hoge kant De Peugeot 125GLT moest op 16 januari 1953 17.900 Belgische Franken kosten, Motobécane 125 Luxe (zijklepper) 16.000 BF, en 125 kopklepper: 24.400 BF, de Terrot 125 ETD (kopklepper) 19.400 BF en Gillet Herstal 125 utilitaire : 13.300 BF. Met deze constatering laten we het er maar bij en dat was alles wat ik van Peugeot motorrijwielen kon vinden. . . .

Max Bomhof (lid van de CONAM)

(Er gingen pakweg 10 BF in één gulden)

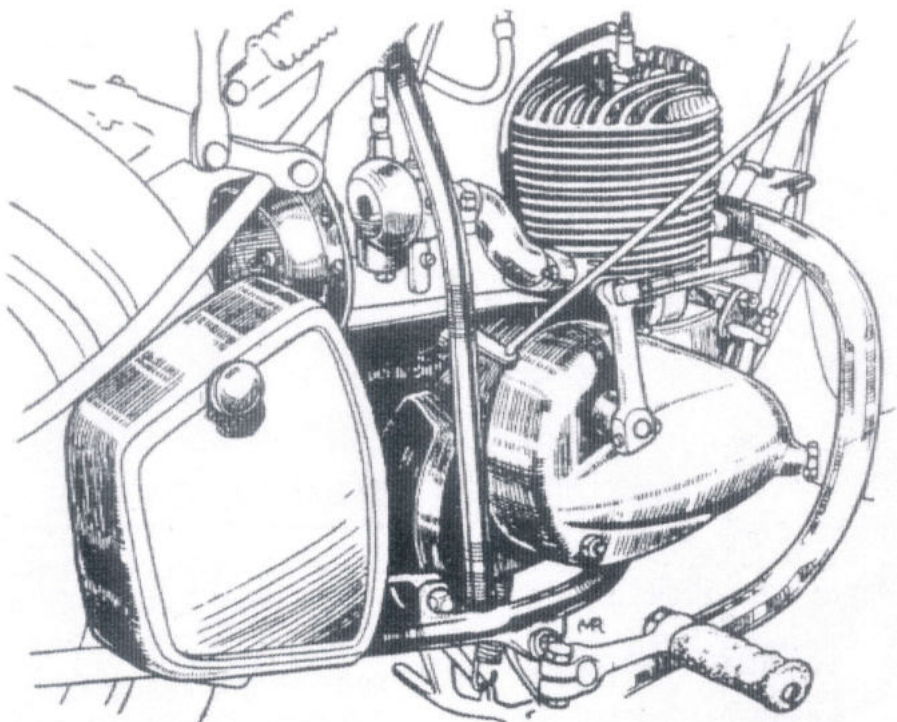
.....

16 september 1996

Beste CFM-redactie

Even reageren op het artikel Franse motorfietsen uit de Voiture's Oldtimer Krant van 8 - 22 augustus. Eind mei werd ik benaderd door R. Bakker in Zwaagdijk, omgeving Hoorn, over zijn Peugeot 55GL motorfiets uit 1947 ex. Franse koloniale leger.

Ben geen motorfietsman en had een week nodig om wat over Peugeot tweewielers op papier te zetten (zie mijn antwoord van 1 juni hierboven) Indien Bakker nog geen lid is van de CFM, dan hier een kandidaat hiervoor! In mijn antwoord aan R. Bakker zien we dat de N.V. G.R.E.M.I. in Groningen tot het eind van de export naar Nederland als importeur van: Monet & Goyon, René Gillet en Peugeot motorfietsen optrad, van Peugeot ook scooters. Naast deze drie Franse motormerken zijn nog vijf andere merken rond 1950-1951 ingevoerd . . .



Eerder daarin genoemde Terrot kwam van:

Het Motorpaleis (Piet van Wijngaarden), Schepenstraat 111, Rotterdam;
 Motobécane stond als Kaptein bekend bij Willem Kaptein's
 handelsonderneming N.V., Weteringschans 136 Amsterdam en later Nieuwe
 Kade 1 in Arnhem (ook onder andere Motobécane Mobyscooter)

De Jonghi en Sublime van: H.V. v/h Croes & Co, Landstraat 102-104, Bussum.
 Nationaliteit van Sublime onbekend maar mogelijk "Frans". Tenslotte nog New
 Map bij G. Joh. Bruinsma, Stadhouderskade 82-83, Amsterdam. In Voiture
 Oldtimer Krant staat afgebeelde Terrot 500 RGST als 1949 vermeld en in het
 boek van Erwin Tragatsch dezelfde afbeelding als 1952. . . .

Wat betreft deze Franse motorfietsen in Apeldoorn, werden de Motobécane en
 Kaptein producten vertegenwoordigd door: Waldner, Zwolseweg 89, (nu
 Koninginnelaan) een vanouds bekendstaand rijwiel- en motorenbedrijf waaruit
 later ook drie garage's van Waldner uit voortkwamen (Stationsplein 7,
 Stationsdwarsstraat 8 en Zwolseweg 109)

Andere motorhandelaren in Apeldoorn waren:

MH = Motohandel; MR = motorreparatie

H. Bakker, Zwolseweg 175, Tel. 4208 (opgericht 1921)

W. v.d. Beld, Brinklaan 34, Tel. 2810. (gebruikte motoren)

W.J. de Bie, Hoenderloseweg 28 Ugchelen. MH
 J. Burghout, Schoolstraat 4 (gebruikte motoren)
 J.C. Dros, Reigersweg 86, Tel. 3987 MH
 H. Gaartman, Molenstraat 98, Tel. 3588 MR
 J. C. Hajee, Kartonweg 15 (gebruikte motoren)
 J.A. Houtop, Asselsestraat 139-2, tel. 4391 MR
 D.H. Meijer, Asselsestraat 269, tel 2580 MH
 H. Nusselder & Zn, Stationsstraat 35, Tel. 2020 MR
 Frits Nusselder, Kanaalstraat 45, Tel. 5203 (opgericht 1937)
 D. Post, Heezenweg 65 MR
 W.B. Roeloffzen, Loolaan 15, Tel. 5616 MH
 J.H.G. van Wijhe, Hoofdstraat 161, Tel. 5635 MR
 H.J.B. van Zelst & Zn, Zwolseweg 322, Tel. 4184 MR
 G. van Zutphen, Loolaan 14, Tel. 4076 MH
 Augusteyn en Gerritsen, Rosariumstraat 37 (importeur Geier motorrijwielen)
 Tel. 5931 - 4569
 Sparta Rijwielen en Motorenfabriek, Driehuizerweg 66, Tel. 6341 (fabrikant Sparta motorrijwielen)
 Juncker Rijwielenfabriek N.V., Brinklaan 66-68. (fabrikant Juncker motorrijwielen voor 1940 in Rotterdam)

Uit recente periode weten we hoe de productie van Franse motorfietsen,
 lees hier hoofdzakelijk Motobécane, ervoor stond (bron: Erwin Tragatsch).

Van 1969 - 1975 een achtste positie op de wereldranglijst innemende

(1969)	3375
(1970)	4292
(1971)	6508
(1972)	6627
(1973)	8686
(1974)	9038
(1975)	8513

Motobécane vanaf 1974 in close harmony met de Tomaso-groep.

Bij bestudering van de Union-rijwielfabriek kwam ik er achter dat Unikap ook nog een blauwe maandag de import van Motobécane motorfietsen voerde, maar motorfietsen hebben een andere klantenkring dan fietsen of bromfietsen. . .

Motorfietsen lag meer in de lijn van Stokvis met zijn jarenlange ervaring.
 (opgericht in 1893)

Franse motorfietsen bij onze zuiderburen . . .

Bij de Belgen stonden in januari 1951 de merken Peugeot en Terrot op de Brusselse Salon.: Peugeot met een 150 en 175 cc tweetakt, Terrot met een 100 cc tweetakt en 175 cc kopklep, 350 cc zijklep en 500 cc kopklep.

Verder hulpmotoren voor fietsen van:

Cyclex, Cyclorex, Kid, Mobylette, Poulain, Solex en VAP.

In 1953 waren dat dan op de Brusselse Salon:

Motobécane

125 Luxe zijklep	16.000
125 kopklep	24.400
175 kopklep	26.400

Peugeot

125 GLT	17.900
175 TCH	23.500

Terrot

100 MTI	14.000
125 ETD	19.400
Scooter 100 cc	16.950
350 cc HCT	niet bekend
500 cc RGST kopklep	niet bekend

De Terrot stond in Brussel op dezelfde stand als B.S.A. (Coventry) en D.M.F. (Driebergen)

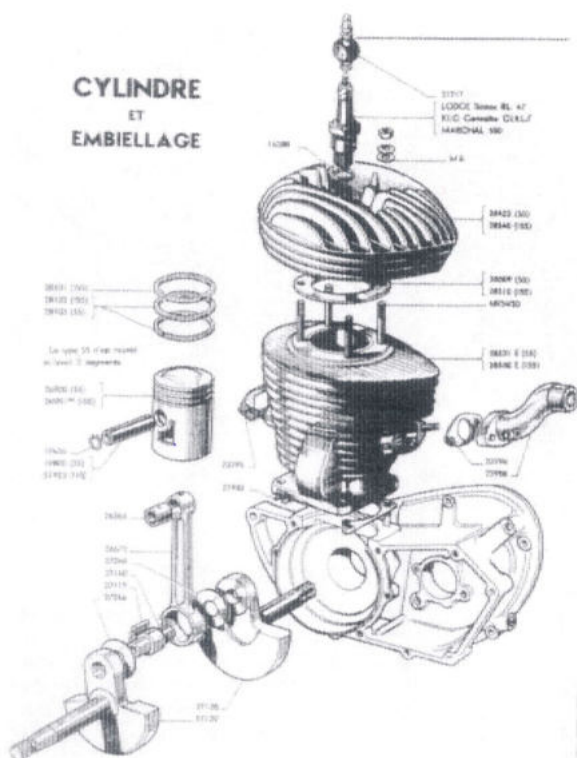
U werd in het Nederlands te woord gestaan door dhr. Moorkens en de Vos van de Ets. Moorkens, Pierstraat 239 in Kontich (tegenwoordig onder andere Spaanse Derbi)

In Nederland ontliep het aantal Solexen en Mobylettes elkaar op 1 augustus 1952 niet zoveel. 57.519 Solexen tegenover 57.289 Mobylettes. Dat is een verschil van slechts 230 stuks!)

Veel minder bekend waren dat er per 1 augustus 1952 maar 3704 Vap motoren en 1309 Le Poulain motoren in België rondgereden moeten hebben.

(Bron: Nieuwe bromfiets; augustus 1996)

Met vriendelijk groet
Max Bomhof ◊



Op bezoek bij een clublid

Op de dag van de arbeid . . .

ben ik naar Heerde getogen om wat verchromwerk te laten uitvoeren. Tijdens de beurs in Rosmalen was er namelijk een clublid op onze stand gekomen, die vertelde dat 'bij hem op de zaak' wel wat verchromd of vernikkeld kon worden. Omdat het een clublid was, zei ik toen dat ik nog wel wat werk voor hem had liggen; zo van "hij krijgt van mij de kans". Nou; dat heb ik geweten. Ik was in de Vaassense galvaniseerinrichting, waar ik eerst altijd kwam, eigenlijk wel een beetje uitgekeken; heel duur geworden en drie keer terugkomen omdat een en ander nog niet klaar was.

Metamorfose, metaalmorfose

Goed. Marius Brouwer is dus de baas van "Metaalmorfose BV" in Heerde. Een metamorfose voor metaal is het inderdaad. Ik werd achtereenvolgens rondgeleid door de plaatwerkerij, lasafdeling, polijstafdeling, poedercoat-inrichting, grit- en parelstraal-inrichting, vernikkel-, verchrom- en andere soorten -, veredelingsafdeling. U voelt hem wel, ik heb weer mijn oogjes uitgekeken.

Zij kunnen daar ahem, effe ademen. . .

poedercoaten, verchromen, vernikkelen, verkoperen, anodiseren, polijsten en slijpen, voorbereiden van te veredelen delen, (nee Jan, ik zei niet edele delen) lassen (alles wat op ig eindigt), biezen, hardsolderen, uitlaten en bochten buigen, deukbewerking, nieuwe plaatdelen maken, walsen en rollen, conisch rollen en buizen bewerken.

De meeste buizen en plaat (rvs en staal in de gangbare maten zijn op voorraad, zo ook goede buig- en trekapparatuur (nee, Jan).

Wanneer ik dit geweten had. Alles onder één dak!

Marius zit natuurlijk niet te wachten op het meestal kleine werk van ons, maar is bereid om iedereen van de club te helpen. Zijn personeel klust ook veel in de avonduren en dat wil wat zeggen voor ons.

Uitnodiging

Verder heeft hij ons uitgenodigd om een Sleuteldag bij hem te houden, waarbij hij ook een duidelijke inbreng kan hebben in de "lessen" in de vorm van voorlichting, tips en dergelijke. Ik heb op voorhand zijn aanbod van harte aangenomen. En natuurlijk was er na de rondleiding koffie en mocht je er tot mijn stomme verbazing een shaggie roken.

Greut'n uut Putt'n

Bent u ook bij een ander clublid op bezoek geweest? Hebt u iets bijzonders ervaren, wat ook voor de andere leden interessant is? Schrijf!!

Ton Dorland



Laatste toevoegingen in het CFM-DC :

Het Documentatiecentrum heeft het afgelopen kwartaal een mooie serie met originele reclames over Franse scooters binnen gekregen. Niet goedkoop, wel een mooie aanvulling. Verder een hele mooie Moto Cyclististe. De Motos d'Hier van de laatste tijd zijn wat minder interessant maar jouw motor zal er maar net in staan

- M33.3 Patent specification; brevet d'invention; diverse aanvragen (ingebracht J.C. Dragt; bron internet):
- Automoto 7 juli 1938; Perfectionnements aux draisines. [A4-3]
 - Peugeot Frères 10 november 1931; Trousse destinée à retenir un groupe d'outils . . . [A4-3]
 - Terrot 11 augustus 1902; chaîne de transmission allongeable pour cycles de tous genres, etc. [A4-2]
 - Terrot 21 augustus 1902; Moyeu avec pignons de chaîne de diamètres différents pour les roues motrices de cycles. [A4-3]
 - Terrot 9 april 1903; Moyeu avec mécanisme de transmission de mouvement à trois vitesses pour cycles de tous genres. [A4-3]
 - Terrot 6 juli 1923; Fourche élastique articulée pour cycles et motocycles. [A4-2]
 - Terrot 31 juli 1957; Gearbox. [A4-7]
- M33.4 Zwarten; Het ~ van staal; chemisch kleuren van metaal; lezing Wim Janssen Sleuteldag Bussum 2003. [A4-3]
- Bijlagen:
- Weten en kunnen No. 82; praktische handleiding voor het kleuren van metaal; ongeveer 1940. [A4-3]
 - Handbook of Chemistry and Physics 1955; Laboratory arts and recipes. [A4-1]
 - Prijscourant No. 26; gereedschappen en machines; S. van Embden Amsterdam ongeveer 1900. [A4-5]
 - Kluwers Technisch Handboek; Raadgever voor werkplaats en bedrijf 1952. [A4-1]
 - Materiaalkennis voor electriciërs en instrumentmakers 1961. [A4-4]
 - De modelbouwer; B.B.P. Hesseling Utrecht; Het kleuren van staal 37 (gmc37). [A4-1]
 - Brünieren von Eisen und Stahl; bron onbekend. [A4-1]
 - Chemie D.D.R. leerboek; Eisen und Eisenverbindungen. [A4-3]
- M33.5 Banden; Bijlage naar aanleiding van het onderwerp ~. (Onderwerp uiteindelijk niet ter sprake geweest op Sleuteldag Bussum 2003. [A4-5]
- M33.6 Wielen; Bijlage naar aanleiding van het onderwerp ~; Bronnen 2x onbekend; Lezing Robert Kwist Sleuteldag Bussum 2003. [A4-5]
- M33.7 Kleppen; Werking van de 4-takt motor; Bijlage naar aanleiding van het onderwerp ~; Bron onbekend; Lezing Ton Dorland Sleuteldag Bussum 2003. [A4-5]
- M33.8 Bedradingsschema elektrisch systeem:

- a. Invulblad; ontwerp J.C. Dragt; praktische oefening door Dragt/Jonkman tijdens Sleuteldag Bussum 2003. [A4-1]
 b. Accu-bobine ontsteking met condensator en contactsleutel; schema. [A4-1]
- M33.9 Motobécane scooter Kamoto; motocyclettes - scooters; typen Mobysport 175 cc, Standard laterales 125 cc, 350 cc bicylindre, scooter 125 cc. (origineel) [A4-4]
- M33.10 Kamoto; Motobécane scooter; ~presenteert; Kruidtuinlaan 32 Brussel; Mobysport-Scooter; type SB 125 cc tweetakt; Nederlandstalig. (Origineel) [15,0 x 12,2 cm; A4-2]
- M33.11 Kamoto; Motobécane scooter; ~presenteert Modellen 1956; type SB "Sport" 125 cc tweetakt; SBH "Luxe"; Nederlandstalig; uitklapfolder. (Origineel) [20,0 x 13,0 cm; A4-6]
- M33.12 Kamoto; Motobécane scooter; Kaptein; kleurenfolder type "Luxe" 125 en "Grand Luxe" 125 cc tweetakt. (Origineel) [21,0 x 14,5 cm; A4-2]
- M33.13 Kamoto; (Motobécane); "De scooter met faam"; type SHB "Luxe" 125 en "SB "Sport" 125 cc tweetakt. (Origineel) [24,5 x 21,5 cm; A4-1]
- M33.14 Willem Kaptein's Handelsonderneming Arnhem presenteert; De Moby-scooter . . . ; (Origineel) [16,0 x 25,0 cm; A4-2]
- M33.15 Motobécane scooter Willem Kaptein Handelsonderneming Amsterdam Centrum; 125 cc. (origineel) [31 x 24 cm; A3-2]
- M33.16 Terrot; 1956; "De nieuwe scooter ~"; Gebroeders van Haver St. Niklaas-Vaas; groene folder. (origineel) [20,8 x 27 cm; A4-1]
- M33.17 Peugeot; "De 2-persoons scooter; Techno-import Rotterdam. (origineel) [4 blz. 15,0 x 21,5 cm; A4-4]
- M33.18 P. Vallée scooter; advertentie. (kopie; ingebracht BJJ Kaptein) [A4-2]
- M33.19 Bernardet scooter; advertentie. (kopie; ingebracht BJJ Kaptein) [A4-1]
- M33.20 Guiller scooter; advertentie. (kopie; ingebracht BJJ Kaptein) [A4-1]
- M33.21 Magnat Debon scooter; advertentie. (kopie; ingebracht BJJ Kaptein) [A4-1]
- M33.22 Velostyle scooter; advertentie. (kopie; ingebracht BJJ Kaptein) [A4-2]
- M33.23 S.I.V.C.A.M. Speed scooter; advertentie. (kopie; ingebracht BJJ Kaptein) [A4-1]
- M33.24 Salon; "Motoconfort Au Salon No. 25"; nummer over de ~; band losgeknipt; overzicht van merken op de salon; bron onbekend. (origineel; ingebracht BJJ Kaptein) [A4-28]
 a. VLT Paris; klein motorblokje
 b. Le Diem; opbouwmotortje op achterspatbord
 c. diverse scooters als hierboven vermeld.
- M33.25 AGF scooter; advertentie. (kopie; ingebracht BJJ Kaptein) [A4-1]
- M33.26 DS Malterre; "Nog wat aanvullende informatie over ~"; Uit VMC Nr. 469, april 2003. [A4-2]

Moto's d'Hier No. 59

- H59.1 Peugeot 176GS; kleine foto linkerkant, sportieve motor. (16; bovenaan)
 H59.2 Gereedschapskistjes; refabricage door Benoit Lesouef; foto (9; middenonder)

Moto's d'Hier No. 60

- H60.1 Musée du vélo et de la moto; Claude Reynaud; Domazan; RN100 tussen Avignon en Remoulins; artikel. (3)
Foto's van:
a. Automoto tricycle 1900 (rechterkant)
b. Magnat Debon MOCP; foto rechterkant; "deux fois record du Ventoux" (rechterkant)
- H60.2 Monoroué; Retour sur la ~; Félix Eysseric; artikel met drie foto's. (16)
- H60.3 Terrot HT 350 sv 1926; artikel met 8 foto's en doorsnedetekening blok; Presentation/essai. (24 - 25)

Moto's d'Hier No. 61

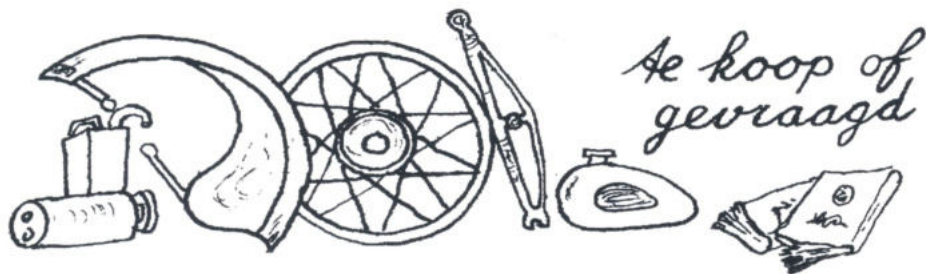
- H61.1 Rovin; vervolg op het artikel ~175C2 uit No. H48; "quelques modèles de ~" (9)

Moto's d'Hier No. 62

- H62.1 Gereedschapskistjes maken; "Formage d'un coffre à outils; trois jours de tôle pour un coffre; in 16 foto's een duidelijke uitleg over het maken van ~. (4 - 5)
- H62.2 Gnôme & Rhône; "Un collectionneur d'outre Rhin"; Hans Jürgen Huse aime les ~; collection; foto's van o.a. D3 en D4, 500V2, Junior, Super Major. (12 - 13)
- H62.3 Monet & Goyon S600 1959 met blok Villiers S2R 112 cc; presentation/essay. (17 - 19) [A4-3]
- H62.4 Albi; Les Grand prix d'~; Les grandes heures du circuit des Planques; prachtige foto's en verhaal van de races op dit stratencircuit; achterzijde grote foto. (29 - 32) [A4-4]

Club du Motocycliste No. 93

- CM93.1 Dollar Moser; Toutes les motos ~de série 24 - 27. (3 - 19) [A4-17]
Afbeeldingen van:
a. type A 125 cc 1925 (3)
b. type B en C (5)
c. tandem type 6 ou F (6)
d. type CTC 175 cc 1927 (8)
e. type BT 125 cc 1926 (8)
f. type DS 175 cc éclairage électrique, sans batterie (9)
g. type ET, ETC, ES, ESC (9)
h. type ET 1927 (10)
i. type ESC 250 cc (10)
j. type HSC 350 cc 1927 (11)
k. motor 175 cc viertakt zes tekeningen (12 - 13)
l. motor 250 cc viertakt twee tekeningen (13)
- CM93.2 Sevitime; Un rêve d'Ingénieur; bijzondere motor, zeer zeldzaam; uitgebreid artikel met goede foto's en afbeeldingen. (20 - 29) [A4-10]
Afbeelding: a. op de achterzijde (kleur)
- CM93.3 Dynamos; systèmes particuliers français; Soubitez; Dyalmo; Aldyno France. (31 - 33) [A4-3]



*Te koop of
gevraagd*

Te verkrijgen documentatielijst CFM:

Per email wordt u ongeveer twee à drie keer per jaar met een lijst op de hoogte gehouden van alle titels in het CFM-DC. Deze lijst wordt aan u automatisch verstuurd als uw emailadres bij de ledenadministratie bekend is én actueel is. Bij twijfel hierover contact opnemen.

Peter Mosseveld.

Te koop:

00-vet voor de versnellingsbak (zo dik als schenkstroop € 6,50/l) en ongedoopte SAE40 en SAE50 **olie** (€17,50/5l). Op diverse bijeenkomsten te overhandigen, zoals bijvoorbeeld bij een Sleuteldag of Jaarrit. Wel enkele weken van tevoren bestellen en duidelijk plaats en tijd afspreken.

Paul Jonkman

Te koop:

Terrot ETD 1951, grotendeels gerestaureerd. Prijs ongeveer 1400,=
06-51.85.44.97

Dhr. Van Ginkel

Vraag:

Kan iemand mij vertellen waar ik een stuur kan bemachtigen voor mijn Franse motorfiets zoals die op de afbeelding. Het stuur wat ik zelf bezit is een zeer slechte staat. Het zou het type "Amac chrom" zijn. Met vriendelijke groeten. By voorbaat dank.

Email: huyskens@home.nl



Walter Huyskens

Gezocht:

Het boek "Motobécane et Motoconfort, Souvenirs d'un ingénieur 1923 - 1980" schrijver: Eric Jaulnes, uitgeverij A.H.M.A., 1990, ISBN-nr. 2-9502951-1-8. Dit boek is inmiddels uitverkocht. Wie kan mij aan een exemplaar helpen? tel. 0513 - 419779, e-mail: p.essens@hccnet.nl

Paul Essens

Informatie gezocht !!!

Motobécane type MB; zie artikel blz. 6 en 7.

Willem Jan Pieteron

Te koop:

Terrot 350 cc zijklepper-onderdelen. Enkele nieuw binnengekomen onderdelen: stuurhelften "semi-relevée, Druïd voorvork (HST) voor smal spatbord, i.o.o. voorframe HST. Zie voorwaarden en vollediger onderdelenlijst Peu 44. Info: (055) 323.26.67

Hans van der Gref / Paul Jonkman

Briefje aan het bestuur van de CFM

door de organisator van de Jaarrit:

(brief enigszins aangepast om opgenomen te worden in de Peu)

Landgraaf 4 juli 2003

Kan het secretariaat van de CFM een dezer dagen de inschrijvers doorgeven voor de jaarrit? Omdat de vakantie met rasse schreden nadert wil ik toch reeds een en ander vastleggen: ik denk dan vooral aan de camping en het bestellen van ontbijt en barbecue. De rit heb ik grotendeels klaar. Moet wel nog op papier gezet worden. Ook heb ik een afspraak met . . . geheim . . .

Alleen .. ik hoop dat er voldoende animo is voor de jaarrit. Wil jij of de secretaris me laten weten hoeveel inschrijvingen er al zijn?

Mijn vakantie begint iets later; de reden : mijn vrouw, Gerry is tijdens een rit (Heuvelrun) toen ze op een "Honda Goldwing" zat, omdat mijn eigen motor pech had gekregen, bij het afstappen ongelukkig terecht gekomen en brak daardoor haar pols.

Nog even iets anders:

de Peugeot P111 is voorzien van een nieuwe zuiger, is gereviseerd en door mijzelf in elkaar gezet. Tot onze stomme verbazing sloeg hij bij de eerste trap aan!!! Maar ja een Franse motorfiets, hè!

Groet

John v.d.Warenburg

Een bakker en zijn DS Malterre.

Madame

Tijdens de internationale Oldtimerbeurs in het Autotron te Rosmalen werd ik op de cludstand aangesproken door een mevrouw uit België.

Via via kwam haar ten gehore dat een oude Joodse bakker zijn huisje ging verlaten en dat de garage leeg moest omdat hij al zijn spulletjes niet mee kon nemen naar zijn nieuwe kleinere woning. De beste man had twee Franse Motoren, die hij vele jaren terug volledig in het vet had gezet. De Belgische in kwestie heeft de beide motoren mee genomen, een DS Malterre en La Française Diamant. Ze heeft heel veel werk gehad om de beide motoren te ontvetten.

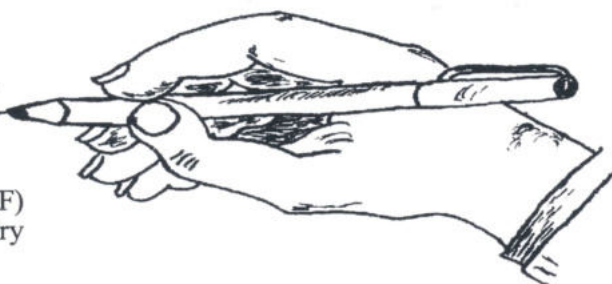
Informatie?

Toen kwam natuurlijk de vraag: hoe, wat en waar vind ik informatie over Franse Motoren. Internet bood uitkomst via de website van de CFM. Ze vertelde mij dat er in België wel liefhebbers zijn maar er op clubgebied niets aan gedaan wordt. Madame vond tevens dat de website van de CFM er verzorgd uitzag. Op de vraag waarom sommige links niet werkten, heb ik haar in de hoedanigheid als linkmeester wat meer kunnen vertellen zodat ze er nog meer begrip voor kreeg.

Conclusie: Hiermee weer een bewijs dat een website ook meer bekendheid geeft aan de club. Bovenstaande komt deze keer niet uit de duim van de auteur maar berust op waarheid.

Rien Neels

agenda



12 tm 14 juli 2003

Bol d'Or classic à Nevers (F)

Race en beurs à la Monthéry

19 juli 2003

Historisch Motorsport Evenement Barneveld met onderdelen markt

Entree € 5,=

17 augustus 2003

20° Eerbeekrit; sfeervolle rit in prachtige omgeving.

Start in twee etappes omgeving Eerbeek (VMC rit)

23 augustus 2003

Oldtimerdag te Hattem

Graag willen we in deze Peu de jaarlijkse oldtimerdag te Hattem onder de aandacht van de leden brengen. Dit jaar voor de 16^e keer wordt deze dag door ons georganiseerd.

Deze oldtimerdag is voor deelnemers met oude motoren tot 1970, oude auto's, oude tractoren, oude brommers en oude stationaire motoren.

Wat doen we die dag?

Van 10.00 uur tot 11.30 uur: inschrijven aan balie (parkeerterrein Saturn Petfood Stadslaan te Hattem) en opstellen voor publiek.

± 11.45 uur: vertrek van eerste rit van ongeveer 45 km. Terug

Een telefoontje voor deelname is welkom: 038-4442556 of 038-4447237

Email: k.polk@12move.nl

K. Pölk; clublid en organisator van deze rit

29 t/m 31 augustus 2003

Vehikel Auto/Motor; binnen en buiten

Veemarkthallen Utrecht (Oost)

6 en 7 september 2003

Salon Auto/Moto Retro; Marseille (F) Exposition, bourse.

Entree € 6,=

13 september 2003

Nationaal veteraan treffen Woerden

20 september Jaarrit CFM

te Heerlen; met kampeer weekeinde

8 november 2003

Motorbeurs Barneveld; Jaarvergadering CFM in aangrenzende Sporthal

12 t/m 14 december 2003

Vehikel Auto/Motor Veemarkthallen Utrecht

5 t/m 7 Maart 2004

Vehikel Motor; Veemarkthallen Utrecht

Test van de Terrot 250 cc OSSD

Wanneer men spreekt over wintersport, dan denkt men meteen aan lange sneeuwheggingen, waar skiërs van afglijden, omringd door fijne sneeuw, welke glinstert door de zon. In mijn geval is de term wintersport heel gebruikelijk, want bepaalde sporten veranderen compleet, als ze de seizoenen volgen, waarin ze worden uitgevoerd. Het motor-toerisme zou best als een wintersport kunnen worden gezien, wanneer de thermometer onder de nul graden zakt.

Ik heb dat ondervonden tijdens de test van de 250 cc Terrot OSSD.

R.T.M. no. 111

15 maart 1956

P. Palmieri

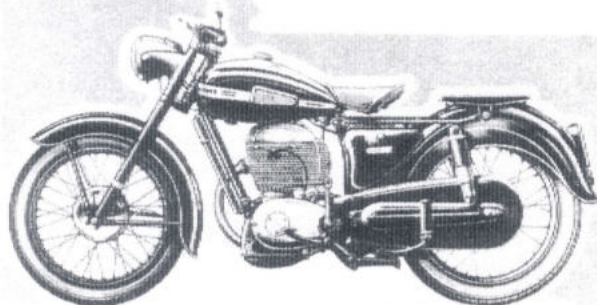
Vertaling: Henk Kaajan

We zijn altijd op zoek naar een interessant parcours om een motor uit te proberen en toen dachten we aan het traject Dijon-Parijs, want daar zijn immers de Terrotfabrieken gevestigd in de oude hoofdstad van Bourgondië. Trouwens, Dijon is een leuke stad die altijd aangenaam is om weer te zien. Dus vertrok ik met de trein naar Dijon, die mij er in 2 ½ uur bracht. De heenreis was onbetwist sneller dan de terugreis, want Dijon-Parijs doen met een hoger gemiddelde dan 100 km was niet aan de orde.

Op zoek naar de 250 cc OSSD in Dijon, maakte ik van de gelegenheid gebruik om de Terrotfabrieken te bezoeken. Ik heb dus de fabricagewerkplaatsen, de montagelijnen en de testbanken bezocht. Vervolgens heb ik mijn testmotor in bezit genomen, welke een beetje te nieuw was naar mijn smaak, want hij had amper 500 km gelopen. Dat is een beetje te weinig ingereden voor een test, want men is altijd bang, dat men de motor te hard laat werken, als hij nog niet voldoende kilometers heeft gemaakt. Aan de andere kant is onmogelijk maximale prestaties te behalen, als de inrijperiode nog niet afgelopen is.

Ik begaf me dus op weg en verliet Dijon om 11.40 uur. Het was zwaar bewolkt weer, een scherpe kou en een krachtige noorden wind blies me in het gezicht. Ik nam de N5 in de richting van Montbard op 80 km van Dijon, waar ik van plan was te gaan lunchen. De weg was goed, de carburatie ook en de naald van de

kilometerteller hield aan bij ongeveer 100 km/uur. Aankomend in Pont de Pany begonnen de problemen. Grote plakken bevroren sneeuw bevonden zich op de weg en de snelheid daalde aanzienlijk. In de afdaling na Sombernon was de weg nog meer bevroren, want de noordenwind stond pal op de weg.

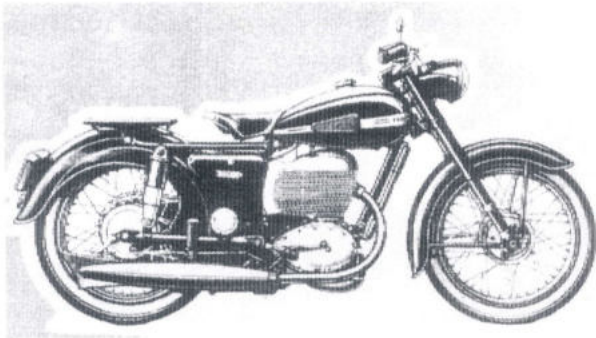


Aankomend in Vitteaux, liet ik de N70 links liggen, want de N70 leidt naar Auxerre en ik vervolgde de N5 verder in de richting van Montbard, waar ik om 13.00 uur arriveerde. Gekleed in pull-over, colbertjasje en een grote regenjas (type Hutchinson Compétition) was ik helemaal bedekt met bevroren rijp. Het kostte me een half uur om weer op te warmen en om 14.45 uur begaf ik me weer op het zadel. Ik voelde me beter dan bij aankomst en ik kon weer wat calorieën verbranden. De weg is nu begaanbaar zonder sneeuw en zonder ijs. - De kilometerteller wijst rond de 100 km/uur aan en alles gaat goed tot net na Perrigny. De motor begint plotseling te hoesten; maakt enkele knallen en stopt ermee. Omdat een viertakt-oriënteer ik mijn onderzoek in Ik neem het deksel aan de weg en ik druk op de heeft bijna twee het vlotterhuis te is snel vastgesteld; krijgt geen ben-bundel met gereed-demonteer de boven het deksel van het benzinekraantje en morst op de weg. De slang is komt van de carburateur zelf. opening naar het vlotterhuis hebben gedemonteerd en de deksel zich een klein filtertje van metaalgaas carburateur. Omdat de doorlaatoppervlakte van het filtertje zeer gering is, is er maar weinig voor nodig om het te laten verstopen. Ik reinig de carburateur volledig en ik vertrek weer. De reiniging heeft me een half uur gekost; alles lijkt nu in orde te zijn, helaas niet voor lange duur, want even na Ancy-le-Franc, juist onder aan de helling doet hetzelfde euvel zich weer voor. Ik besluit dan om het rigoureuzer aan te pakken. Opnieuw demontage van de kap over de carburateur, daarna de aanvoerslang en dan maak ik het belachelijke kleine filtertje kapot. Ik ondervind geen enkel gewetensbezwaar, want ik weet dat het benzinekraantje onder de tank is voorzien van een filtertje. Zodoende weet ik bijna zeker, dat ik me geen zorgen meer hoeft te maken tot de aankomst en ik heb geen spijt van het verloren kwartier.



motor praktisch niet pingelt, de richting van de carburateur. achterzijde van de cilinder vlotterpen. De benzine minuten nodig om uit komen. De diagnose het vlotterhuis zine. Ik haal de schap erbij en slangaansluitingen de carburateur. Ik open een grote straal benzine niet verstopt; het probleem Een of ander vuiltje heeft de verstopt. Na de carburateur te te hebben verwijderd, zie ik dat er bevindt in het pijpje van de

Weldra bevind ik me in Tonnere, daarna in Saint Florentin. Het wordt kouder en kouder; in Cerisiers stop ik om benzine te tanken en een warme kop koffie te drinken. De pauze duurt



vijftieng minuten en daarna opnieuw op weg. Zie hier: Sens, vervolgens Pont sur Yonne, Moret en Fontainebleau. Tussen Moret en Fontainebleau houden de bomen van het bos de wind tegen en de kilometerteller wijst op sommige momenten 120 km/uur aan. Vervolgens Corbeil, Orly en Paris Notre Dame. Het is 19.40 uur. Het is duidelijk dat het gemiddelde beter was geweest, als ik niet zeventig minuten had verloren tussen Montbard en Parijs, om mijn carburateur te reinigen en om me op te warmen. Als het oponthoud van zeventig minuten buiten beschouwing wordt gelaten, zou het gemiddelde 61,2 km/uur zijn geweest, hetgeen helemaal niet slecht is. De 231 km, welke Montbard van Parijs scheiden, zouden in 3 uur en 45 minuten zijn afgelegd. Wanneer de stops vanwege de carburatieproblemen buiten beschouwing worden gelaten, dan wordt het toeristische gemiddelde 55,5 km/uur; hetgeen gelijk staat aan 4 uur en 10 minuten voor 231 km.

Tijdens de test heeft de 250 cc Terrot zich een uitstekende machine getoond. De eerste, de tweede en de derde versnelling zijn goed verdeeld. Zij zorgen ervoor, dat de motor gemakkelijk op toeren blijft. De derde versnelling trekt door tot 85 km/uur; daarentegen is de vierde te lang. Voor een goede acceleratie in de vierde versnelling, moet in de derde worden opgetrokken tot 6000 rpm.

Die vierde versnelling geeft een beetje dezelfde indruk als de overdrive van een auto (ook de vierde), welke het mogelijk maakt zuinig en snel te rijden bij een relatief laag toerental. In de vierde draait de motor 4800 rpm bij 90 km. Dit alles is goed zichtbaar als men in de grafiek kijkt naar de lijn, die de snelheid en het beschikbare vermogen aangeeft van elke versnelling.

Accelererend in de eerste versnelling tot 40 km/uur, welke overeenkomt met een toerental van 6300 rpm; koppelend naar de tweede versnelling komt een vermogen van 9 pk beschikbaar. Overgaand in de tweede versnelling bij hetzelfde toerental, bij een snelheid van 65 km/uur overgaand in de derde versnelling is het

SPÉCIFICATIONS

Bloc-moteur 4 temps à soupapes en tête, totalem. encloses, commandées par culbut. - Culasse all. léger. - Cylindr. 250 cm³. - Alésage 68. - Course 68 $\frac{1}{16}$. - Graiss. à circui. par pompe noyée. - Réserv. d'huile incorporé au bloc, capac. 2 litres. - Allum. par bobine et batterie. - Avance automatique. - Carbur. à deux manettes. - Silencieux tubulaire. - Transmiss. primaire par engren., secondaire par chaîne dans carter étanche invis. - Boîte à graiss. séparée 4 vit. à point mort, verrouillé rapports : 18,56 - 11,52 - 8,05 - 6,42 à 1. - Débrayage très souple. - Sélect. au pied. - Freins centraux de 150 $\frac{1}{16}$. - Pneus AV 25 x 3, AR 26 x 3,25 pavés. - Moyeux alum. AR à broche faisant amort. de transmiss. - Fourche télescop. avec amort. hydraul. à double effet. - Suspens. arrière par éléments télescopiques et amortisseurs hydrauliques incorporés. - Guidon avec poignée tourn. gaz à droite et poignée commutatrice à gauche. - Selle suspendue réglable. - P.-b. amovible. - Béquille centrale. - Plaque de police AR lumin. - Réserv. essence 12 litres. - Genouillères. - 2 sacoches avec trousse d'outill. - Pompe à air. - Eclair. élect. par dynamo en bout d'arbre et batterie. - Avertiss. élect. - Indicat. de vitesse incorporé dans le phare avec prise dans le bloc. - Poids 120 kgs. - Vitesse 115 kms h. environ.

beschikbare vermogen al 10 pk en daalt het toerental naar 4400 rpm. Om datzelfde vermogen terug te vinden in de vierde versnelling, moet het toerental worden verhoogd tot 6000 rpm, hetgeen gelijk staat aan een snelheid van 82 km/uur.

De curve van de vierde versnelling toont goed de lengte van die versnelling, daar immers het maximum toerental tot 5400 rpm komt bij een snelheid van 105 km/uur.

De vermogenscurve toont duidelijk dat de Terrot 250 cc sportief bereden moet worden, (hiermee moet men op de weg goed rekenschap houden) dus het toerental opvoeren. De verhoudingen van de versnellingen zijn briljant en dat is zeer aangenaam. Naar het frame en de ophanging kan geen enkel verwijt worden gemaakt. Het weggedrag is uitmuntend, de zitpositie van de berijder is zeer comfortabel dankzij een doordachte plaatsing van de voetsteunen. De vering is doelmatig en zij maakt het mogelijk lange afstanden te rijden zonder enige vermoeidheid. De elektrische uitrusting bevat een dynamo van 60 Watt en een accu van 7 ampère. De lichtschakelaar heeft een draaiknop, die voortreffelijk werkt.

Samenvattend kunnen we vaststellen, dat de 250 cc Terrot een toermachine is met een geweldig klimvermogen; zeer comfortabel, welke het mogelijk maakt om een kruissnelheid aan te houden, schommelend rond de 90 km/uur. ◇

In het documentatiecentrum:

M20.4 Terrot OSSD 250 cm3 4 temps 4 vitesses; Notice d'Entretien. (collectie GD) [A4-15]

Adres, adres, adres en sluikreclame . . .

(voor het goede doel)

Heel bescheiden stuurde de heer K. Pölk de redactie een briefje met onderstaande inhoud. Misschien hebben leden hier wat aan. Oordeel zelf.

1. In oktober 2002 heb ik een bezoek gebracht aan een restaurateur annex onderdelenhandelaar in Vichy Frankrijk.
Mijn b . . viel open van wat ik daar gezien heb:
a. ontvangen door een vriendelijke 40^{er} Fransman
b. hij leidde me rond door twee loods en een machinewerkplaats. Eén loods vol met onderdelen, de andere loods machines - showroom met een twintigtal extreem mooi gerestaureerde Terrots en Motobécane motorfietsen (eigen werk en werk voor klanten) Alles was er buitengewoon netjes en geordend.
Op het gebied van Terrot en Motobécane heeft hij naar mijn idee alle onderdelen nieuw en gebruikt uit voorraad leverbaar. Ook postorder. Deze man is prof. De prijzen pittig. Mijn ervaring: zeer goed, ook per postorder. Zijn adres:
La Motocyclette Ancienne
"La croix Verte"
03260 Magnet France

00334 70.58.09.05
Sivet 391.169.588.00012

2. Augustus 2002 op weg naar Grenoble tussen Bourg en Bresse en Grenoble in het dorp Montalieu is een motorzaak in de stijl vijftiger jaren. Buiten staan een aantal veteraan motorfietsen, dus ik op de rem en snuffelen.

In de deuropening treedt ons een echte 70^{er} Fransman tegemoet: alpinopet op, donkerblauw schort voor, pantoffels aan, bril aan touwtje op de borst.

Aan alles zie-, voel-, ruik je Peugeot, wat? .. je valt erover! Ook deze man heeft een onvoorstelbare hoeveelheid onderdelen jong - oud - nieuw - gebruikt. Hij verzendt onderdelen over de hele wereld. Met trots laat hij zijn kaartenbak zien om het een en ander te bewijzen. Ook hier heb ik het een en ander gekocht. Zijn adres:

ARMAND BARDET

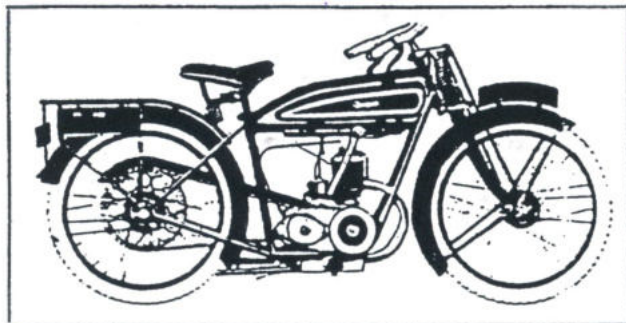
Grande Rue 38390 MONTALIEU

☎ 04 74 88 52 10 FAX 04 74 88 47 27

Atelier et Dépôt : 01470 SERRIERES-DE-BRIORD

☎ 04 74 36 70 43 (le lundi après-midi)

Armand is tevens de medeoprichter van de grote maandelijkse veteraan motormarkt te Replonge (bij Maçon) Deze open markt wordt het gehele jaar op elke derde zondag van de maand van 4.00 tot 11.00 in de ochtend gehouden. Dit is, als u in de buurt bent, de moeite waard. Bel gerust.



Concessionnaire PEUGEOT depuis 1954

3. Op de beurs van Wieze in België in januari j.l. was een stand aanwezig waarin een rijtje fraai gerestaureerde voorvorken opviel. Hierbij moet u zich bijvoorbeeld het type Druïd in gedachten nemen. De Nederlands sprekende standbeheerder zei deze vorken te repareren, niet te vervaardigen. Zo te zien gebruikt hij de originele lugs en soldeert er nieuwe buizen in. Na enig volhouden kreeg ik een adreskaartje, toen bleek het adres niet naast de deur te zijn.



Pension « Auto & Motoranch »

Lutgarde
Haesevoets — Mullens

11, CHEMIN DES GRANDS PRES
F-88600 Prey

Reservaties - Reservations:
Tel/Fax : 0033.329367995
of internet/ou internet

Luik — Luxemburg — Metz —
Nancy — Epinal

Afslag Colmar, 100 m links N420.
500 m rechts richting Colmar, D11.

Na ongeveer 10 km, richting Lepange
sur Vologne D44. Ongeveer 5 km.

Achter dit dorp afslag rechts PREY
1 km. Weg volgen tot T-splitsing, links
100 m verder doodlopende weg
inrijden.

Laatste huis op de linkerkant.

inlichtingen/renseignements:
<http://welcome.to/moto-autoranch>
WAP: <http://wappy.to/motoranch>

4. Graag zou ik ook nog de jaarlijkse Oldtimerdag in Hattem onder de aandacht van de lezers willen brengen. Voor de 16^e keer organiseren mijn helpers en ik (oorspronkelijk met Henk de Lange) de jaarlijkse Oldtimerdag. (Zie ook agenda) De motoren worden begeleid door ervaren voorrijders en toerbegeleiders. Voor € 5,= komt u de hele dag door. Zot ziens. ◇

Jaarrit CFM te Heerlen 20 september

Zoals u op de jaarvergadering hebt gehoord, dan wel in de vorige Peu de Tout hebt kunnen lezen, zal in 2003 de Jaarrit plaatsvinden in het uiterste zuiden van ons land namelijk in Heerlen en omgeving.

Zuid-Limburg leent zich uitstekend voor het uitzetten van een gevarieerde rit, waarbij we enkele hellingen niet zullen schuwen. Vanwege de grote afstand, die de meeste deelnemers deze keer zullen moeten overbruggen wil ik zorgen voor een overnachtingsmogelijkheid en ook de catering vraagt de nodige voorbereiding. Vandaar dat we reeds heel vroeg aan u vroegen in Peu 44 te inventariseren voor hoeveel personen een en ander georganiseerd moest worden. Wij hebben een zeer geschikte camping gevonden vlak bij Heerlen. Ze heeft een ruime accommodatie, kampeergelegenheid, café met ruime zaal, slaatzolder, tweepensionkamers, reparatiewerkplaats voor motoren, indien nodig. De camping is goed ingespeeld op de verzorging c.q. aanwezigheid van motorrijders. Info ook op internet : www.indenhof.nl

Mogelijkheden:

De leden kunnen Vrijdag reeds arriveren, en naar keuze Zondag pas vertrekken. De camping kan dan gebruikt worden. (tenten, caravans of campers) Ook kan men overnachten op de slaatzolder. Hier staan stapelbedden. Ik ben gaan kijken. Het zag er keurig uit. Tot slot is er ook nog de mogelijkheid gebruik te maken van de twee pensionkamers.

De prijzen :

Camping per persoon per dag (nacht)	€ 6,-
Slaatzolder per persoon per nacht	€ 10,-
2 persoons-pensionkamer (zelf zorgen voor bedlinnen)	€ 40,-
Uitgebreid verzorgd ontbijt	€ 6,- p.p.
Geheel verzorgde barbecue	€ 11,- p.p.

Organisatie:

Omdat in Januari al vaak de reserveringen voor het komende seizoen binnen komen, heeft de beheerder gevraagd om zo spoedig mogelijk door te geven hoeveel mensen van de slaatzolder, het pension, het ontbijt en de barbecue gebruik willen maken.

Om dit te kunnen beantwoorden, zou ik jullie willen vragen onderstaand antwoordstrookje in te vullen en mij te retourneren. Via e-mail kan ook. Leden die gebruik willen maken van de slaatzolder of het pension graag zo snel mogelijk contact met mij. De inschrijving voor deelname aan de jaarrit graag zo snel mogelijk. Betaling kan ter plekke, gezien de ervaringen in voorgaande edities van de Jaarrit.

Met vriendelijk groet;

John van de Warenburg, A.Coolenstraat 12; 6372 HW Landgraaf.
(045) 531.51.98 na 18.00 mail: jvdwarenbu@hetnet.nl



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, Bosbadlaantje 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

Sluiting kopij: Tot 13 oktober 2003 of bel!

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

E-mail-adres: clubfransemotoren@planet.nl