

Un Peu de Tout  
Nieuwsbrief 49 Juli 2004 oplage: 200

*Club voor Franse motoren*

MANUFACTURE DE CAOUTCHOUC



**PUISEUX, BOULANGER & Cie**

*Société en commandite par actions au Capital de 3 milliards de Frs*

**CLERMONT-FERRAND**

TÉLÉPHONE : 42-21

TÉLÉGRAMMES

PREUMICLIN CLERMONT FERRAND

Chèques Postaux N° 670 Clermont-Fd

R. C. CLERMONT-Fd N° 2.213

Répertoire des prod. N° 249  
(Puy-de-Dôme)

D.à.

PIÈCES ANNEXÉES

M et Cher Client,

Vous voudrez bien trouver, sous ce pli,  
notre nouveau tarif applicable à partir du 6 Juil-  
let 1950.

La majoration de 1,17% de la taxe à la pro-  
duction est comprise dans les prix indiqués.

Nous vous prions de nous croire, M  
et Cher Client,

Vos bien dévoués.

*Puisseux Boulanger & Cie*

4 september 2004 Jaarrit - Operatie geslaagd, P108 overleden  
Ankertest - Wil wil - Dom dom - Dikke pil - Keuring en de RDW  
U pm? - Museumbezoek: tips die misschien net te laat komen

## Inhoud

Even voorstellen (van de nieuwe voorzitter) .....	3
Dom (over misdruk van een uitgave van de CFM .....	4
Operatie Peugeot P108 (op de keukentafel) .....	4 - 9
Overwegen vanwege kaarslicht (over dynamo's .....	10
Dumbar .....	12
Ankerteste(n)/(r) .....	13
Nieuws / In memoriam .....	14 - 15
Te koop .....	16
Clubweekend en Jaarrit Garderen 4 september 2004 .....	18
Nieuw in het CFM-Documentatiecentrum .....	19
Agenda .....	19
Museumbezoek "Op zoek naar een voorbeeld" .....	20
Keuringsperikelen .....	26
Moto Legende verslag .....	28
Reims 2004 .....	29
Nationaal Veteraan Treffen 11 september 2004 .....	30
Penningmeester gevraagd .....	30
Nieuwe voorzitter, Eigenaren gezocht, Barneveld CFM en Ranst CFM	31
Verslag Sleuteldag Heerde .....	32
Hygiëne tijdens de hobby .....	34

### Los bijgevoegd:

- Inschrijfformulier Clubweekend/Jaarrit 2004
- Ledenlijst 2004-2005
- Antwoordkaart: Herinneringen ophalen

### Volgende nummer:

In *Peu* 50 zal uw bijdrage een centrale rol spelen. We willen terug kijken wat u in de afgelopen 49 bladen het meest is bij gebleven. Verder willen we aan *Peu* 50 een speciaal Nederlands tintje geven. Wat we daar mee bedoelen ziet u wel in oktober.

---

### *Bij de voorpagina:*

*Brief gericht aan een klant, 6 juli 1950 met prachtig brieftoekop. Meneer de Bakker (Boulanger) en de heer Puisseux (wat een namen voor sales-managers in een bandenfabriek) sturen een brief vanuit de fabriek in Clermont-Ferrand. Een kleine berekening bij het logo, deftig taalgebruik. Een mooi bezit in het documentatiecentrum van onze club.*

---

### 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 **maandag 18 oktober 2004** of bel!

# Even voorstellen

Van de voorzitter

---

*Bericht aan Ton (per email):  
Jullie eensgezindheid om mij te  
"vragen" voor de functie van  
voorzitter word door mij als  
eervol ervaren ondanks dat ik  
als medelid van de vereniging  
in de afgelopen jaren niet aan  
de weg heb getimmerd.  
Onervaren in onze club maar  
wel met de nodige bestuurser-  
varing en wetende dat een en  
ander de nodige inzet zal ver-  
gen ben ik bereid jouw voorzit-  
tershamer over te nemen. Wel  
zal ik door jou "ingewerkt"  
moeten worden.*

*Tot spoedig ziens,  
Wil*

---

anderen plegen. Het kost veel vrije tijd en geld en dat wordt nogal eens vergeten. Ton, oprecht bedankt voor je inzet en blij dat je je blijft inzetten in het bestuur voor onze club. Ikzelf ben pas drie jaar lid van onze club en technisch op motorfietsengebied een "gezel". Enige ervaring maar niet meer dan dat. Van huis uit heb ik een waterbouwkundige opleiding en heb later een middelgroot staal-en aluminium-verwerkend bedrijf gehad. Enige jaren geleden heb ik mij teruggetrokken en geniet met volge teugen van mijn vrije tijd. Mijn hobby's: imker, grote tuin van ca 5000 m<sup>2</sup> en motoren. Ik heb tot nu toe drie motoren "gerestaureerd", te weten een Terrot HML zijklepper met blinde boring 350 cc uit 1933 en twee Monet Goyon's 110 cc uit 1939.

Tot zover mijn introductie. Gezamenlijk zullen we er iets van maken, een bestuur kan dit niet alleen.

Wil Streep



## Beste medesleutelaars,

Wellicht hebben jullie gehoord of gelezen dat er in het bestuur een aantal wijzigingen hebben plaats gevonden.

Na acht jaren heeft Ton Dorland te kennen gegeven, gezien zijn vele andere vrijwilligerstaken, het voorzitterschap over te dragen aan iemand anders. Het voltallige bestuur heeft ondergetekende gevraagd en ik heb "ja" gezegd. Ton heeft onze club op zijn eigen onnavolgbare manier geleid. Zonder drukte, gezellig, Bourgondisch, amicaal, technisch vanuit een grote ervaring. Altijd tijd om een vraag te beantwoorden en uit eigen ervaring zeer belangstellend naar de persoonlijke omstandigheden van een clublid.

Iemand ophemelen is niet mijn stijl, maar ik wil wel mijn waardering uitspreken voor de inzet, die hij gepleegd heeft voor onze club en die de

## Dom, dom, dom

De CFM heeft ooit een vertaling gemaakt van een artikel uit het blad van de Club Motocyclist over de Terrot 350 cc kopkleppers. Nadat de eerste zending boekjes al snel was uitverkocht, was de tweede druk

noodzakelijk geworden. Daarvan zijn de meeste nu óók verkocht. Druk drie is zodoende noodzakelijk geworden.

We kregen een verontrust berichtje van de drukker. Er klopt helemaal niets van uw aangeleverde originelen. "Wilt u zelf eens even naar de volgorde komen kijken". Nu moet U weten dat het document is gemaakt in een tijd dat tekstverwerken nog tot de hogere kunsten behoorde (1994). De paginanummering was niet aangezet. Daar stonden we met het hele spul. Geen touw aan vast te knopen. Hoe is het mogelijk dat van de bezitters van de tweede druk nooit ook maar één persoon gereageerd heeft?

In ieder geval is het dom geweest. We vertouwen erop dat bij de derde druk alles piekfijn in orde is. Laat u zich niet weerhouden de kopklevpervertaling te kopen. Het is de moeite nog steeds waard, zeker als u de Franse taal niet machtig bent. ◇

## Operatie Peugeot P108

**Door:** John v.d. Warenburg, Landgraaf, februari 2004  
**Over:** Over roestvrij stalen bouten en nog andere leuke dingen!



Het klopt inderdaad..... de dagen beginnen te lengen en de nachten worden korter. Vooral als je op zaterdagmorgen om zes uur opstaat om niet te laat te komen bij een activiteit van de CFM!

Gelukkig werd ons het dagelijkse fileverdriet bespaard en waren we ruimschoots op tijd in Leersum bij Arjan Griffioen.

Zijn keuken had hij ingericht als een echte operatiekamer, compleet met operatietafel, tangen netjes klaar voor de assistenten en voorzien van goede operatielampen. De patiënt, een overjarig motorblok van een P108, lag stilletjes op de tafel, in afwachting wat er nu weer zou gaan gebeuren.

Klokslag 10 begon het college: nieuwsgierig stonden alle studenten rondom de patiënt toen de chirurg Ton Dorland geassisteerd door zijn anesthesist Rob Kwist de scalpel ter hand nam. Als leergierige collegestudenten waren we



*Ton en Robert, cursusleiders.*

uitgerust met fotocamera en potlood en papier.

Toen het blok, dat reeds jaren in de olie was door Ton met voorzichtige hand werd aangepakt, hoorden we een merkbare zucht van verlichting bij de P108: de meeste behandelingen die het blok in het verleden had ondergaan waren duidelijk van veel ruwere aard geweest. Je kon hier en daar duidelijk de sporen zien van meerdere mishandelingen.

Tijdens de hele operatie kregen we welgemeende adviezen van beide artsen. Het interessante van de sessie was, dat de heren het niet altijd met elkaar eens waren over de diagnose en verdere behandeling van de patiënt. Dat leverde vaak heel leerzame momenten op.

Voor een technisch verslag van de hele operatie mag ik verwijzen naar het relaas van Arjan. Hij hield nauwkeurig de stand van zaken bij. Dat was ook wel nodig want in de loop van de dag kregen we zo'n schat aan informatie dat hij soms wanhopig verzuchtte: laten we nu even pauzeren om iets te drinken.

Ik wil me beperken tot enkele opmerkingen, die voor mij (zijnde een tamelijke leek) zeer leerzaam waren:

- De fabriekswaarden (van de ontsteking) van destijds zijn meestal niet meer geldig in deze tijd: tegenwoordig hebben we snelbrandende benzine met een andere vlam boog.
- Wapenolie is een goed middel om roest (bouten e.d.) te lijf te gaan. Deze constatering werd gemaakt door iemand met een militaire achtergrond. Wie?)
- Zet tapeinden nooit vast met Loctite, want dan zitten ze ook echt vast....
- Bij gescheurde kop of cilinder hebben muzikaal aangelegde personen een pluspunt.
- Een momentsleutel is een handig verjaardagscadeau.
- Nu weten de deelnemers waarom de kleppen excentrisch op de stoters staan.
- Met gekookte lijnolie kun je moeren weer in perfecte conditie brengen.
- RVS MATERIAAL OP EEN OLDTIMER = VLOEKEN IN DE KERK.
- Kleppen is een Brabantse uitdrukking voor kletsen, maar je kunt ook kleppen over de kleppen. Ton heeft zijn verhaal op papier.

Deze lijst is niet compleet, maar ik wil Arjan niet het gras voor de voeten maaien.

De tijd vloog voorbij, vooral door de interessante wijze waarop beide hoogleraren hun college hielden, gespekt met praktijkvoorbeelden en vooral met adviezen aan de hand van de inmiddels overleden patiënt.

Voor het inwendige van de mens werd op geweldige wijze gezorgd door Arjan. We hadden gelukkig even tijd om de opgedane indrukken te verwerken.

Niet lang echter of we spoedden ons weer naar de operatiezaal. Daar werd begonnen met de verdere ontleding van geval P108.

Duidelijk een voorbeeld van monteren met de Franse slag: een moer hoeft je niet altijd vast te draaien en te zekeren met een borgpen, je kunt hem ook vastlassen, dan is hij ook gezekerd! Kleptuimelaars versleten? Omdraaien en vastlassen..klaar! Oliekanalen... qu'est-ce que ca? En de machine heeft nog gelopen ook.

Opmerking terzijde: mocht er nog iemand in het bezit zijn van een P108 motorblok, of genoemde tuimelaars, Arjan zal een gat in de lucht springen als hij ze mag overnemen.

Het college van beide heren werd beëindigd met een handelingsplan.

Rond vijf uur werden de laatste info's uitgewisseld en ging iedereen met een voldaan gevoel naar huis.

Ik denk wel dat ik namens Stan, Klaas, Jan, Willem en John spreek als ik Arjan bedank voor zijn gastvrijheid en Ton en Rob voor hun bereidheid ons te laten delen in hun vakmanschap. ◇

## Demontage Peugeot P108 op een zwoele winterdag op een keukentafel in Leersum

Door: Arjan Griffioen

### De bougie

Bougie is in principe goed, lees het Sleuteldag-verslag 2003 over warme en koude bougies. Foute bougies kunnen gaan lekken.



### De cilinderkop

Kopbouten goed met kruipolie inspuiten omdat bij uitschieten met de sleutel koelribben kunnen afbreken. Moeren gebruiken van een zachter materiaal, b.v. een koperlegering. Controleren of er een scheur in de kop zit. Neem de kop in twee vingers en terwijl de kop los hangt klof er met een steeksleutel op. aan de klank kan je horen of het goed of fout zit.

Corrosie in de kop met een roterende zachte borstel verwijderen, dus niet met een schroevendraaier. De kop in sodawater leggen is ook ok.

Kapotte koelribben kunnen gemaakt worden met materiaal van oude koelribben, maar ook met gewoon ijzer. Gebruik kopersoldeer omdat dat grotere ruimtes aankan. De kop dient voor het solderen verwarmt te worden tot 250° en warm gehouden te worden tijdens het repareren. Na het solderen de kop inwikkelen in glaswol en het langzaam laten afkoelen.

De kop moet gevlakt worden op een glazen plaat met slijppoeder zoals amaril en olie of waterproofschuurpapier met olie.

### **De cilinder**

Verwijder na het lichten van de kop altijd de kopbouten.

Gaten van de tapeinden goed schoonmaken zodat de tapeinden bij montage er tot de bodem ingaan, evt met een tapje de weg vrijmaken .

Koppakkingen zijn nog wel nieuw verkrijgbaar, maar je kan ook bij hobbywinkels roodkoper kopen van 1 mm. Gebruik een grof zaagje en zorg dat er geen braampjes achterblijven..

Ga nooit aan de kopbouten draaien als de kop warm is. Hoe test je een moment sleutel, neem één bout en draai deze op het gevoel vast met de momentsleutel, draai de andere bouten met de sleutel vervolgens met dezelfde kracht vast! Zet de kopbouten vast met een veering en plaats er desnoods een ijzeren opvulring onder om beschadigingen door de vulring te voorkomen.

Moeren kan je tegen corrosie beschermen door er een dun laagje standolie, wat je bij de schilder kan krijgen, op te strijken en vervolgens te verwarmen met de brander.

De cilinder hoeft niet gevlakt te worden. Ga zeer voorzichtig om met de bouten die de cilinder verbinden met het carter, ze zitten in aluminium en dat is zacht materiaal.

### **De zuiger**

De ruimte tussen zuiger en cilinderwand mag 0,1mm zijn, dat is nu 0,5 en dus vervangen en de cilinder laten ophonen. Besteed dit klusje maar uit aan een revisiebedrijf. Niet zomaar een bedrijf maar eentje waar CFM-leden goede ervaringen mee hebben!

De pistonpenspeling was goed, maar ja, als je toch de zuiger vervangt, dan maar alles en dus ook de pistonpenborgveertjes (mooi woord voor scrabble).

### **De zuigerveren**

De ruimte tussen de zuigerveren en de groef waar ze invallen mag 0,01 mm zijn. De ruimte waar de uiteinden van de zuigerveren elkaar raken moet 0,1 mm zijn, bij de olieschraapveer mag dat ruimer namelijk 0,25 mm.

### **De kleppen**

Tijdens het lopen van de motor draaien de kleppen, dat is de reden dat de kleppen niet centraal op de klepstoters staan. (De klepveren lopen naar boven smal toe. Zowel boven als onder zit er een gefelste ring op (P108).

De inlaatklep heeft een lange groef, de uitlaat een groef en een rondje. (red)

In het algemeen is de uitlaatklep iets groter en steviger dan de inlaat klep, bovendien kan je de uitlaatklep herkennen aan de aanslag. Haal deze aanslag er

met een roterende borstel vanaf. De uitlaatklep is ok, maar beter is om alles te vervangen. Originele kleppen kun je wel vergeten, die moeten dus gemaakt worden van kleppen van een illustreer automerk. Ga te rade bij het revisiebedrijf. Let er wel op dat het onderste stuk van de klepstang, wat zit tussen de klepstoter en de kraagjes die de veer borgen, ook goed in de geleider past!

### **De klepzittingen**

Het raakvlak van de klep met de klepzitting is ca. 1,5mm. Bij het vervangen van de kleppen moeten de klepzittingen bewerkt worden met de goede hoop dat er genoeg 'vlees' is om dit te doen. In de meeste gevallen is dit een klus voor het revisiebedrijf.

### **De klepgeleiders**

Klepgeleiders vervangen als je aan nieuwe kleppen toe bent. Boor de geleiders zover uit dat er nog maar een dun randje over is en tik vervolgens de geleider eruit met een drevel van een zachter materiaal.

### **De klepstoters**

Het klepstotervlak was door de rotatie van de kleppen ingesleten, dus vlak maken met een roteren slijpsteen op de draaibank en daarna polijsten. Tussen stoterstangeleiders en klepstoters mag 0,01 mm speling zitten. Dit was veel meer, dus vervangen. Wat schetst mijn verbazing als ik in de Peugeot voorraad van de CFM nog een mooi nieuw setje vind. Ook hier geldt dat je ze om te verwijderen eruit moet boren tot er nog maar een dun randje staat wat je vervolgens wegtikt. Voor zowel klepstotergeleiders als klepgeleiders geldt: Verwarm het element waar ze in moeten en leg de geleiders in het vriesvak, als het goed is zakken ze na deze behandeling er zo in.

### **De nokkenas**

De Peugeot P108 heeft slechts 1 nok die twee tuimelaars bedient. De nok is iets ingesleten maar daar doen we niets aan. Met de tuimelaars is het minder goed gesteld. Het is gietwerk met een geharde stootlaag. Onmogelijk om dit te laten namaken. De tuimelaar die gebroken was en later weer ondeskundig is gelast moet vervangen worden en er rest me niets anders om een tweede blok op te sporen. Gelukkig kan ik van Klaas er één in bruikleen krijgen.

### **Distributie krukas-nokkenas-ontsteking**

Op het lager (bronzen bus) van de nokkenas komt de meeste kracht en deze moet zeker vervangen worden. De twee andere tandwielbussen mogen best wat speling hebben en kunnen blijven zitten. In het algemeen geldt: Maak het niet te gek om alles zo strak mogelijk te krijgen want op de 3 PK raak je zo 1 PK kwijt! Let er goed op bij de demontage dat er op het krukastandwiel en het noktandwiel merktekens staan voor de tuning.

### **De ontsteking**

Met de brandstof die we tegenwoordig gebruiken krijg je een andere verbranding. Om dit probleem te lijf te gaan kan je experimenteren met de hoek



ten opzichte van het vliegwiel. Normaal is dat 35° maar in verband met moderne brandstof moet je soms naar 10° gaan, om mee te beginnen. Teveel naontsteking levert een blauwe uitlaat op omdat onverbrande gassen ontbranden in de uitlaat. De magneet ontsteking is verder niet behandeld, misschien aardig onderwerp voor een volgende kennisdelendag. Klaas vertelde dat de ontsteking van zijn P108 wel erg weinig vonk leverde, ondanks opnieuw wikkelen, het bleek dat het magnetisme zeer gering was, wat hij opgelost heeft met stukjes magneet uit de voeding van een computer. Handige jongen die Klaas.

### **De oliepomp**

De oliepomp bestaat uit 2 bronzen tandwielen, deze moeten goed in elkaar passen wat helaas niet het geval is. De tandwielen die ik later van Klaas kreeg hadden al even veel speling. Behalve dat de tandwielen goed in elkaar moeten lopen, moeten ze ook strak in het huis passen. De onderkanten van de tandwielen lopen/rusten op een geharde metalen afdichtingsplaat. Deze is wat ingesleten. Om deze slijtage te compenseren kan je experimenteren met verschillende diktes pakking, zolang totdat de tandwielen nog soepel lopen. De tandwielen worden aangedreven met een lange as en daarop een wormwiel. De as vertoont krassen, dit komt voor als ijzer op brons loopt, in tegenstelling tot wat je verwacht gaat het ijzer slijten. De as moet gepolijst (zie klepstoters) worden. Daarna kan de bronzen bus waar de as inloopt vervangen worden door een nieuwe. De wand van deze bus kan minimaal 1 mm dik zijn.

### **De carterdeksels**

Haal na de demontage van de carterdeksels de bouten uit het carter en maak alles goed schoon.

Nu zitten de bouten niet in de weg bij de demontage van de krukas. Wil je demontage van de krukas beëindigen met aan elke hand vijf vingers, draai dan de drijfstang in de onderste stand, of was het toch de langste? In iedergeval na enige gynaecologische handelingen lukt het.

Wat minder leuk is dat bij het schoonmaken van de beide carterdeksels er lange scheuren zichtbaar worden op toch wel essentiële plaatsen. Bij het lager van het voorste kettingtandwiel en bij het andere deksel is er een scheur bij de koppelingshevel. In het verleden is daar al driftig aan gelast, maar zonder succes. Tegenwoordig is het goed mogelijk om carters met aluminium te lassen, maar omdat het hier punten betreft waar grote krachten spelen zie ik een reparatie niet zitten. Dat wordt dus een speurtocht naar een vervangend carter. Mijn vermoeden is dat ik er met twee vervangende deksels niet kom, omdat mijns inziens een blok uniek is en alle zittingen uitgelijnd zijn. Dat is vooral goed te zien bij de distributiekast (kleppen etc.). In het deksel zitten sporen van gaten, via deze gaten zijn de zittingen van de bronzenlagerbussen uitgelijnd. Later zijn deze gaten weer met 'proppen' dichtgemaakt.

### **De drijfstang**

Hoe controleer je of het big-end speling heeft. Hier heeft de gevoelsmens Kwist een methode voor. Pak de drijfstang bovenaan vast en laat het zaakje vrij hangen. Geef met je vuist een stevige dreun op je vuist die de drijfstang vast

heeft, dan kan je het voelen. Bij dit big-end geen speling! Vergeet het maar, het lager kan vervuild zijn en je kan ook niet zien of het big-end ingevreten is door roest. Advies: Ga naar het bovenstaande revisiebedrijf.

Tot zover de beschrijving van de demontage, de voorlichting was zeer deskundig en de stroom informatie was overweldigend. Het is 16.00 uur, om me tegemoet te komen wordt het demontage-tempo opgevoerd, heb ik geen puf meer om het op te schrijven en worden de anderen een beetje jolig. Misschien maak ik het verslag nog wel eens af, maar nu jeuken m'n (olie)-handen om aan de slag te gaan! Met dank aan Ton Dorland, Robert Kwist en de anderen die zonder uitzondering hun kennis met me hebben gedeeld.

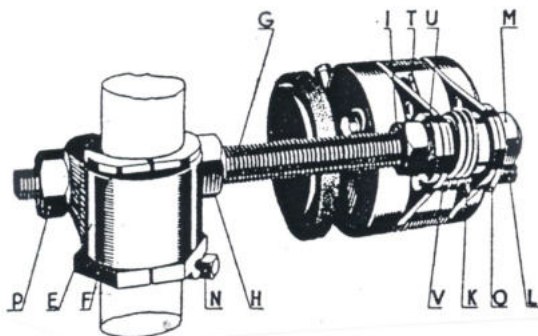
P.S. Het week-end erop maak ik een rondje Nederland. Bij Rob Stevelmans vind ik in het Peugeot-onderdelen depot een nieuwe kickstarterveer, stoterstanggeleiders en tandwielen voor de versnellingsbak die misschien wel passen. Bij Jan-Coen Dragt krijg ik een doos vol kunststofmaterialen. Bij Klaas ga ik weg met z'n reserveblok P108 en bij de Dorlandjes valt een schitterende camper te bewonderen! ◇

## Overpeinzingen vanwege kaarslicht

Door: Wim Janssen

### Restanten

Bij m'n Magnat Debon PMU 1933 waren bij de aanschaf nog wat restanten aanwezig van een elektrische verlichting. Dat wil zeggen: de koplamp, de



schakelaar, en het achterlicht waren er, enigszins gehavend, nog. Daarnaast een op de krukas gemonteerd uitwendig vliegwiel. Dit was een afgezaagd en pas gemaakt fietskettingwiel waar de tanden afgedraaid waren. Dit moest dienen als de dynamo-aandrijving. De dynamo zelf was weg. Inmiddels is door kijken, vergelijken en zoeken in ons archief wel duidelijk

geworden hoe de verlichtingsset ooit afgeleverd werd. Het was de simpelste vorm van elektrisch licht in die tijd. Dat houdt in: een dynamo met permanente magneten en geen regeling voor de stroomsterkte of het voltage. De handleiding van Soubitez, aanwezig in het archief, laat zien dat de aandrijving van de

dynamo mogelijk was door middel van een V snaar en poelie, welke inwendig of uitwendig bij de primaire kettingkast gemonteerd was, dan wel gebeurde door middel van een frictiewiel op de dynamo en een apart uitwendig aluminium vliegwieltje. Het elektrisch schema laat drie schakelstanden zien: grootlicht, dimlicht en stadslicht. Licht uit betekent in dit geval: de dynamo niet meer aandrijven.

De Soubitez handleiding heeft het ook nog over een parkeerlicht. Dat was een batterijlampje dat meestal op de voorvork geklemd werd en bij het parkeren in het donker aan moest.

Een originele heb ik nog nooit gezien, waarschijnlijk zijn die allemaal door lekkende batterijen opgevreten. Verder vermeldt de handleiding dat er vóór een lamp gebruikt moet worden van 12-16 Volt en 60-80 B en achter een van 12-16 Volt en 2 B.

In mijn koplamp zat bij de aanschaf van 't oud ijzer een lamp van 21 Watt, 6 Volt, geel van kleur en met opdruk AUG 1933 en nog helemaal goed! Wat nu? Enig zoekwerk leverde op dat B staat voor bougie; kaars in het Frans.

Er zou dus een lamp in moeten met een lichtsterkte gelijk aan 60-80 kaarsen; waarschijnlijk 60 voor dimlicht en 80 voor grootlicht. Hoeveel watt is dat?

Het doorspitten van oude handboeken, vakbladen en leerboeken leverde meerdere antwoorden op, het hangt er vanaf voor welke periode de vraag geldt.

## Historie

Daarom eerst wat historie: De eerste dynamo was er al in 1811. De eerste gloeilamp in 1844 (een metaaldraad in vacuüm). Dit was aanvankelijk geen succes; het metaal verdampte en sloeg op het glas neer. Rond 1879 was de gloeilamp geschikt voor huishoudelijk gebruik, door gebruikmaking van een kooldraad.

Omstreeks 1900 kwamen er automobielen en motoren, maar die maakten nog geen gebruik van elektrische verlichting; hoewel de kooldraad lamp goed bestand was tegen getril en geschok. Een carbidinstallatie verlichtte het pad. Rond 1910 hadden de duurere automerken wel elektrisch licht; de gloeilamp met wolframdraad (0,01mm) was inmiddels ontwikkeld. Kort daarop kwam de dubbel gesignaleerde wolframdraadlamp met argon-stikstofvulling, die veel heter mocht worden, dus meer licht gaf en ook nog langer meeging.

In 1924 kwam Philips met de duplo lamp, die dimmen makkelijker maakte.

Een oud natuurkundeboek (1930) gaf een overzicht:

Een kooldraadlamp: 1 kaars 2,5-4 Watt.

Een metaaldraadlamp: 1 kaars 1-1,3 Watt.

Een gasgevulde metaaldraadlamp: 1 kaars 0,5 Watt.

Een lamp van 60-80 kaars is dus: 30-40 Watt; 2 kaarsen is dan 1 Watt.

Hier is dan ook de periode van de carbidverlichting verklaard: het lage rendement van de koollamp (nog geen 0.5%) vereiste een grote dynamo welke duur en zwaar was en vermogen vrat. Terrot heeft nog carbidverlichting aangeboden tot 1930.

Terug naar de dynamo die aanvankelijk ontbrak.

Ik heb er een aangeschaft op een beurs en weer toonbaar gemaakt en van nieuwe lagers voorzien. De spanveer is vrijwel altijd aan het lange eind afgebroken. De aanlegdruk is dan te laag. Gelukkig is het niet zo lastig een nieuwe te buigen. Wat overbleef, was het frictiewiel dat tot de bevestigingsplaten versleten was. Soms zie je wel dat men het vervangt door een rubberwiel of zelfs een versleten polijstschijf.

Dat zal best werken, maar oorspronkelijk bestond het uit 8 lagen watervast verlijmd canvas. Canvas is een weefsel van linnen, afkomstig van de vlasplantvezels. Het is veel sterker dan katoen. (Twee jaar textielschool Tilburg, lang geleden....) Vlas wordt niet of nauwelijks meer verbouwd en dan wordt het meestal duur. Toch is er een goedkope bron van geschikt linnenweefsel: de legerdump!

De ransel of pukkelt is een prima uitgangspunt. Voor 2 à 3 euro koop je een kaki of blauw exemplaar. De blauwe zijn meestal als nieuw; de luchtmacht trekt niet zo vaak het veld in

en/of is superzuinig op staatseigendommen. (Eigen ervaring) Als het stiksel voorzichtig losgetornd wordt, heb je genoeg voor 3-4 frictiewielen (8,5 cm diameter ongeveer).

Nauwkeurig uitknippen loont de moeite, want na het verlijmen rond maken, valt niet mee. Dus een malletje maken.

Voor het verlijmen heb ik diverse lijmsorten geprobeerd. Het beste resultaat kreeg ik met Bison All for one, m.s polymeer (Kitspuittube). Het is watervast, sterk, schimmelwerend en het is juist flexibel genoeg. De kleur maakt niet uit, het komt toch niet in het zicht als je netjes werkt.

Werkwijze: Lijm opbrengen; met een spatel in het weefsel drukken.

Daarna de schijfjes stapelen in een hulpstuk bestaande uit twee plankjes, welke met een bout en moer op elkaar geklemd kunnen worden. Huishoudfolie of een plastic draagtas voorkomt ongewenste verlijming aan het plankje of de bout. Minstens 24 uur onder druk laten uitharden. Dan kan het tussen de klemplaten gemonteerd worden met de vier boutjes. Het mooiste is

## Dumbar docent kunstacademie

**DEN HAAG - De bekende Haagse ontwerper Gert Dumbar wordt docent en adviseur bij de Koninklijke Academie van Beeldende Kunsten in Den Haag. Dumbar was tot nu toe, behalve ontwerper, docent aan het Royal College of Art in London. De ontwerper is nu weer terug bij de academie waar hij ooit afstudeerde in Grafische Vormgeving en Vrij Schilderen.**

*Dit artikel stond zelfs in het Apeldoorns suffering. Of die man ook bekend is. Jan- Coen*

om eerst een dummy-as te maken met conus (1/10), gelijk aan de dynamo-as en dan in draaibank of boormachine het wiel rond te schuren met heel grof schuurpapier. Dan zal de slijtvastheid blijken! Soubitez en Novi zijn vrijwel identiek, maar de Novi as is iets dikker en heeft een borst. Het gat mag dus zeker niet te groot zijn, want dan draagt de conus niet en zwabbert het wiel en lopen de bevestigingsboutjes tegen het dynamohuis aan.

De originele bevestigingsplaten zijn van 1 mm plaatstaal met ingeperste conus in de ene plaat en een verzonken gat in de andere plaat voor de centrale vastzetschroef. Als die weg zijn of te veel toegetakeld in de loop der jaren is het gemakkelijker om een stukje rond staal op een stuk plaat te solderen (zilversoldeer) en dan de conus uit te draaien. Daarna dit deel samen met de contraplaat op de dummy-as zetten en alles afwerken. Om de een of andere reden heeft de centrale vastzetbout linkse draad, maar voor de dummy-as is dat niet nodig en zelfs niet handig. Bij een eventuele aanschaf van een dergelijke dynamo is het raadzaam te letten op merk en uitvoering.

Bijvoorbeeld: Magneto France type R heeft een blikpakket van 17 mm breed; Magneto France type U heeft een blikpakket van 25 mm breed; Novi A 1 heeft een blikpakket van 27 mm breed; deze levert ook de meeste stroom. Een 45 Watt duplex lamp (12 volt) bij 3500 toeren is geen probleem. De Magneto France type R en U zijn meer geschikt voor lampen van 20 tot 30 Watt denk ik. Als de lagers vernieuwd moeten worden is dat bij Magneto France duurder dan bij de Novi, want daar zitten hetzelfde type lagers in als bij de hoogspanningsmagneet. (ongeveer 16 euro per stuk)

Hoe dit allemaal zit bij Soubitez, daar kan misschien iemand anders iets over zeggen. ◇

## **cfm** Anker testen



Het is mogelijk om uw dynamo-anker te testen door een apparaatje dat sinds kort in het bezit is van de CFM. Het anker is het draaiende ding in het midden van de dynamo.

Demonteer de dynamo, neem het anker eruit, haal het grofste stof eraf en neem het mee naar een clubactiviteit of het documentatiecentrum van de club. Binnen enkele seconden weet

u of het anker nog voldoet.

Als het anker defect is, dan is de enige mogelijkheid om hem te laten repareren in een bedrijf dat is gespecialiseerd in de reparatie van dynamo's. ◇

## www.Westerhof

Er is een hele mooie site van de familie Westerhof: [www.oldtimermoto.nl](http://www.oldtimermoto.nl). Hierop zijn veel leuke dingen te zien, o.a. een agenda, contacten, anker wikkelen, ritten, motoren van vrienden. De gegevens mogen wij gebruiken voor ons clubblad. U kunt als lid misschien ook uw voordeel doen met de informatie. De CFM-site wordt ook gelinkt, daar zijn we uiteraard heel blij mee. ◇

## Allemaal positief

**Door:** Herman Rijntjes

### Ben trots

Vandaag heb ik een bezoek gebracht aan Ben Polman in Elst en heb daar een carburateur gekocht! Ik heb hem nog niet gemonteerd dus weet nog niet of de motor goed loopt maar laat dit nog wel even weten. Deze man heeft waanzinnig veel onderdelen te koop, en een aanrader voor mensen die net zoals ikzelf, op zoek zijn naar onderdelen!

Bedankt voor het plaatsen van de advertentie op de CFM-site!

### Wij zijn trots op Eric

Ik ben nog gebeld door ons medelid Eric te Monster, die mij aanbood op een beurs in Frankrijk voor mij op zoek te gaan naar een carburateur of andere onderdelen. Ik ben sinds kort lid van de C.F.M. maar kan deze aanbiedingen van medeleden zeer waarderen.

### Trotse club?

Ook de mogelijkheid tot het toezenden van documentatie vanuit het documentatiecentrum en het plaatsen van advertenties ervaar ik als zeer positief. ◇

## De vijftigste Peu

Het volgende nummer is memorabel. Nummer 50! Wie had dat ooit gedacht toen we begonnen?

In het volgende blad willen we terug kijken. Wat hebben al die nummers opgeleverd? Hoe is het begonnen? Hoe groot was de oplage door de jaren heen? Wat was het beste artikel?



We zouden het leuk vinden als zoveel mogelijk lezers daar in meedenken. U kunt vast wel iets uit de Peu's herinneren:

- waar u vreselijk om moest lachen,
- waardoor u de gouden tip kreeg,
- een leuk contact over hield,
- waardoor u oprecht boos werd
- waarop u nog wilde reageren maar dat het er nooit eerder van is gekomen.

Van al die reacties proberen we een leesbaar verhaal te maken waarbij de relatief nieuwe leden een goede indruk krijgen van de geschiedenis en betekenis van de CFM. Enne, de "oudste" leden krijgen op deze manier een geheugensteuntje. . . . We zijn benieuwd wat er uit komt.

U kunt reageren door de antwoordkaart in te vullen of door te mailen naar het emailadres van de CFM. Een telefoontje naar de redactie is ook altijd welkom. Doe dat in de avonduren na 20.00 uur of probeer het eens in het weekend. ◇

## www.Frankot

*Door: Herman Frankot*

Ik heb mijn website [www.frankot.nl](http://www.frankot.nl) naast het verslag van de restauratie van de Honda CB100 ook vernieuwd met een nieuwe pagina:

voortgangsverslag van de restauratie van de Monet & Goyon AT uit 1929. er staan nu zes foto's maar dat zal de komende maanden groeien naar veertig stuks.

Met de groetjens van Herman ◇

### **In memoriam**

Het ziet er misschien vreemd uit, maar ik moet wat vertellen als zoon van Ruud Verbeet uit Hilversum.

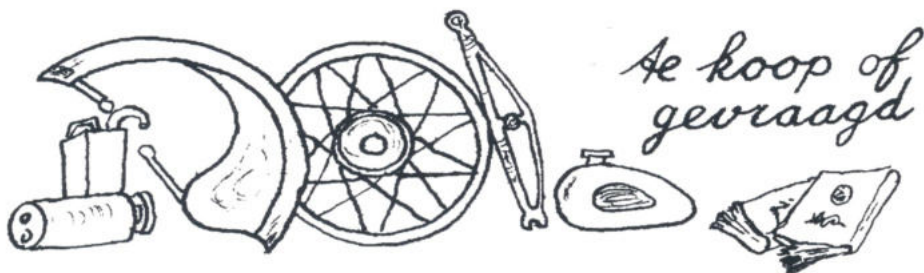
Ruud is helaas overleden op 31 mei 2004 bij een motorongeval. De begrafenis vond plaats op donderdag 10 juni op begraafplaats "Zuiderhof". Hij zal dus geen gebruik meer maken van zijn lidmaatschap. Ik overrompel je hiermee, omdat ik niet weet hoe ik het anders moet vertellen.

Helaas heeft zijn lidmaatschap zo kort geduurd. Hij was gek op oude Franse motoren en trots dat hij nu ook lid geworden was van deze club.

Met vriendelijke groet,  
Bastiaan Verbeet

### **Enkele gegevens:**

Lidnummer:	200403-02; ingeschreven vanaf 11 maart 2004
Bericht ontvangen:	dinsdag 6 juli 2004
Woonplaats Ruud:	Hilversum
Ruud's hobby was:	FMC/Griffon, type 556 TC 1952
Emailadres Bastiaan:	<a href="mailto:bverbeet@hotmail.com">bverbeet@hotmail.com</a>



*te koop of  
gevraagd*

**Te koop gevraagd:**

**Magneet/dynamo** van Franse makelij voor op een Chaise motorblok oa Novy. Lavalette of iets dergelijks met een ronde onderzijde die in de uitsparing van het blok valt. Dit vraagt een Engelse kennis die het Franse motorlicht heeft gezien.

(076) 561.38.31

Martin.schutte@tele2.nl

**Gezocht:**

Versnellingshandle voor Burman versnellingsbak. Deze is rechtstreeks op de bak gemonteerd zoals bij Monet et Goyon met Villiers blok. Graag voorbeeld of informatie hoe een en ander precies gezeten heeft. Een voorbeeld is welkom.

(0575) 52.20.62

eef.jansen@hetnet.nl

**Te koop:**

**00-vet** voor de versnellingsbak € 6,50/l en ongedoopte SAE30 of 40 of 50 **olie** € 18,50/5l. 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

**Help:**

Ik ben op zoek naar iemand binnen de CFM die voor mij een spaak kan maken en inzetten in een achterwiel van een Motobécane motorfiets. Wie kan mij helpen?

Edward Timmerman, de Meerdam 6, 7471 PE Goor. (0547) 36.48.87

**Te koop:**

**Oude Puy's.** Vanaf nr 1 tot en met 48 zijn ze (nog) allemaal na te bestellen. Leden die al wat langer lid zijn, en de hele serie compleet willen maken, kunnen het beste contact opnemen met Rien Neels. Afhankelijk van de hoeveelheid boekjes, spreekt u een prijs af (inclusief verzendkosten)  
Rien Neels (0416) 31.20.01

**Te koop:**

Hans van der Gref en Paul Jonkman bieden aan: diverse **onderdelen**, met name voor de **Terrot 350 cc zijkleppers**. Nieuw in de voorraad: entretube-wielen voor Terrot H, enkele dynamosteunen, lastdrager zoals op HLG. U kunt bellen op dinsdagavond tussen 20.00 en 21.00 uur voor informatie. Let op: dit is een privé-activiteit van ons en valt dus niet onder verantwoordelijkheid van de CFM.



### Gratis voor leden:

**Actuele lijst (in Word 2000) van het documentatiecentrum van de CFM.** Geef uw emailadres en u krijgt de nieuwste lijst in uw mailbox. ('t ding wordt niet meer automatisch toegezonden doordat onze provider lange mailingslijsten blokkeert in verband met virus-gevaren)



### Te koop bij de CFM:

Het prettige **restaurantieboek 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 o/v titel **Fenautriques Terrot** € 22,=; toeslag verzendkosten € 3,=; dus met verzendkosten € 25,=)

### Te koop bij de CFM Peugeot-onderdelen

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



### Service voor clubleden:

Zoals leden op onze site al gezien hebben, is het mogelijk om een **advertentie** te plaatsen **op de site van de CFM**. Spelregels voor plaatsing zijn op de advertentiepagina te lezen. Plaatsing moet in het belang van de leden van de CFM zijn en geen commercieel karakter hebben. Maar dat had u al begrepen natuurlijk. Iets te koop aanbieden is niet verboden hoor. Voordeel van de site is het bereik van liefhebbers buiten onze vereniging.

### Te koop gevraagd/gezocht:

Carburateur voor een Motobécane B2S 1930 ,175 cc Gurtner M18 of Amac 40 Msx.

Herman Rijntjes

(071) 541.26.62

[hrijntjes@tiscali.nl](mailto:hrijntjes@tiscali.nl) of

## Kom op voor het motor circuit

*Over een actie voor een permanent circuit in omgeving Brugge (B)  
Opgenomen omdat het zo sfeervol beschreven is en bovendien een sympathiek idee is. Bericht ontvangen per email*

Voor de motards onder jullie die niet weten waarover het gaat: MAG is reeds maanden aan het lobbyen om in Koksijde (militair domein) een permanent

circuit aan te leggen. Alle "bevoegde instanties" zijn overtuigd, vergunningen ok, investeerders staan klaar met de centen ... behalve een klootzakske van een provinciegouverneur die de boot afhoudt met vuile politieke spelletjes.

Directe actie is nu nodig. Na het succes van de mailactie moeten wij nu ook laten zien dat het ons menens is door in het echt te gaan verschijnen. De bedoeling is dat wij in Brugge verschillende groepen gaan formeren die 1 of 2 politiciers gaan bezoeken en ons eisenpakket met bewijzen van gevoel overhandigen. De pers zal aanwezig zijn dus laten wij ons niet belachelijk maken door met tien man te verschijnen. Verloop: ZATERDAG 10 juli 2004 ... Actieplan volgt .. Je kunt daarna zelf in Brugge iets gaan drinken of doorrijden naar de zee.

... Slotwoord volgt ...

LAAT UZELF NIET IN DE STEEK !!!



## Clubweekend en Jaarrit in Garderen

3 - 4 -5 september 2004

**camping "De Hertshoorn"**

Putterweg 68-70, 3886 PG Garderen  
(0577) 46.15.29

vanaf vr. 17.00 uur ook (06) 53.86.69.36



U bepaalt voor een groot deel zelf uw programma. Op verzoek van de leden organiseren we nu al weer voor de derde keer een weekend. Minder gehaast, meer tijd om bij te praten. Hieronder een beschrijving van de onderdelen waaraan u (en uw gezin) kunnen deelnemen:

- Vrijdagavond ontvangst
- Zaterdagmorgen ontbijt
- 11.00 uur Jaarrit 115 km met routebeschrijving en/of rijden in (3) groepen
  - Barbecue
- Zondagmorgen ontbijt, na de koffie vertrek

Op de camping is een recreatieruimte voor wanneer het slecht weer is en een ruimte om kleding e.d. te drogen. Zij verzorgen de ontbijten.

Opgeven via het inschrijfformulier (grote voorkeur)  
of eventueel per telefoon.

**Om iets te kunnen organiseren is opgave vooraf noodzakelijk.  
Met name de bbq en de ontbijten hebben hun voorbereiding nodig.**

Organisatoren Ton Dorland / Wil Streep  
(0341) 36.13.52

# Nieuweligen van het CFM-DC

Dit keer weinig titels maar wel een prachtig boek van formaat. Tussen vierkante haken staat het aantal bladzijden.

## B34 **Terrot; ~Magnat Debon; Histoire d'une aventure humaine et industrielle ; Bernard Salvat ; boek nr. 222, gesigeneerd door de auteur ; mei 2004 ; [30 x 24,5 ; 635 blz.]**

Boek met negen bijlagen; uitputtende beschrijving met de hele geschiedenis van het merk, modellenoverzicht en vele afb. en foto's. [564]

- Bijlage 1: Kinderwagens en ~aanhangers [8]
- Bijlage 2: catalogus van voorwerpen die met het merk te maken hebben (vlaggetjes, schilden, olieblakjes, asbakken, ...) [6]
- Bijlage 3: 1899 – 1962: chronologische vermelding van alle ~modellen en hun Magnat Debon equivalent. [16]
- Bijlage 4: 1899 – 1962: alfabetische vermelding van ~modellen en hun Magnat Debon equivalent. [6]
- Bijlage 5: Framenummers van ~ 1899 – 1962; Magnat Debon 1921 – 1959; kinderfietsen en speelgoedauto's. [4]
- Bijlage 6: Genealogie van de families Duttlinger, de Grenier, Latour, Renaud, ~, Vurpillot [4]
- Bijlage 7: 1893 – 1969: catalogi, vouwbladen en prospectussen van ~ : met honderden gekleurde afbeeldingen. [12]
- Bijlage 8: 1922 – 1959: catalogi, vouwbladen en prospectussen van Magnat Debon: met honderden gekleurde afbeeldingen. [5]
- Bijlage 9: Herkomst van de afbeeldingen. [1]

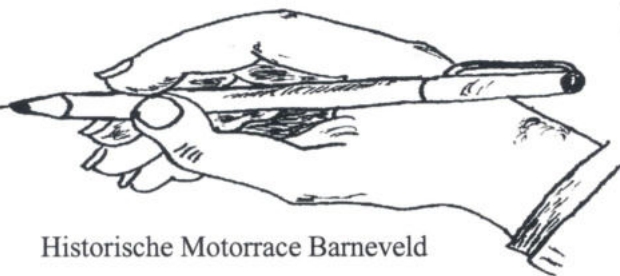
Map:

- M38.2 Terrot; Tarif de pièces détachées pour vélomoteur type M344 ; 1 février 1946 ; geen afbeeldingen, zeer dun papier. (Origineel; ingebracht R. Neels) [A5-12]

Motos d'Hier:

- H70.1 Peugeot P515; "Une certaine idée du luxe" ; Présentation. (9 – 11)  
H70.2 Motobécane Mobyette AV78 Stromboli 1961 ; 'Quand la Bleue voit Rouge' . (18 – 19)  
H70.3 Ner A Car 1924. (30 – 32)  
H70.4 Koehler Escoffier 500 KLS 1934; met dubbele omhoog gebogen uitlaten; kleine foto rechterkant. (13; midden)  
H70.5 Durandal Super Luxe 500 kk 1934 met plaatstalen frame; foto linkerkant. (13; onderaan)  
H71.1 Peugeot TN55 1951 triporteur ; ' le lionceau laborieux'. (29 – 32)  
H72.1 Acetyleenverlichting; "L'eclairage à acétylène"; Ca gaze? Non ça carbure!". (4-5)  
H72.2 Terrot HML 1938 350 cc; "Le principe de la boîte combinée (9 – 11)  
H72.3 Milhoux ; René ; « Le gentleman aux 200 records » ; overleden 19 jul 2003 op 98 jarige leeftijd; rijder met zijn eerste successen in de twintiger jaren (met Ready-JAP) (28 – 31)

# agenda



**17 Juli 2004**

Met onderdelen beurs

Historische Motorrace Barneveld

---

**15 Augustus 2004**

VMC rit

Toerit Eerbeek

---

**21 augustus 2004**

Diverse voertuigen en stationaire motoren. Vanaf 10 uur verzamelen (Terrein Saturn Petfood Stadslaan) Vertrek rit 11.30 uur, deelnemer € 5,=  
(038) 444.25.56 k.polk@12move.nl

---

Oldtimerdag Hattem

**27, 28 en 29 Augustus 2004**

Vehikel  
Veemarkthallen Utrecht open vanaf 10.00 uur  
entree 10 euro

---

Vehikel

**4 September 2004**

Motoren voor 1980- entree 2,50 euro

---

2° Oldtimerbeurs Veldhoven

**4 september 2004**

In het echte groene hart van Nederland; op de Veluwe dus!  
Voor informatie, zie elders in het clubblad. Voor laatste nieuws kunt u eventueel op de site terecht.  
Niet leden met een (Franse) motor van harte welkom via voorinschrijving; partners en kinderen uiteraard ook.

---

Clubweekend en jaarrit CFM



**11 september 2004**

Veel motoren, onderdelen, clubstands, gezellige drukte. Liefhebbers kunnen ook een kleine rit maken met hun motor, individueel of in groepsverband. De CFM zal (onder voorbehoud) aanwezig zijn met een stand. In 2003 winnaar voor de mooiste stand, dus adelplicht!  
[www.nationaalveteraantreffen.com](http://www.nationaalveteraantreffen.com)

---

Nationaal Veteraan Treffen Woerden



---

**2 en 3 Oktober 2004** Moto Oldtimers Ruilbeurs (B)  
In Wiekevorst (Heist o/d Berg); inkom 3 euro  
Van 10 tot 18.00 uur

---

**23 en 24 Oktober 2004** Motorbeurs Gierle (B)  
Bij Turnhout van 10 tot 18.00 uur

---

**6 November 2004** Najaarsbeurs Barneveld  
Tevens Jaarvergadering CFM



---

**26, 27 en 28 November 2004** Moto Salon  
Parc Floral de Paris (F)  
10000 m' onderdelen, clubs en musea.  
Overdekt. [www.moto-salon.fr](http://www.moto-salon.fr)

---

## Museumbezoek: “Op zoek naar een voorbeeld”

*Eind 2002 heb ik een (reeds gerestaureerde) Motobécane B3c uit 1931 gekocht. Na het bestuderen van de nodige literatuur had ik het idee dat er een aantal zaken niet origineel meer zijn. Om een beter idee te krijgen over hoe mijn motor eruit hoort te zien, wilde ik er daarom eens wat meer motoren van dit type zien. En waar kan dat nu beter dan in hun eigen geboorteland? Op naar Frankrijk dus!*

*Door: Paul Essens*

---

De zomervakantie 2003 stond voor de deur. Deze ontaalde in een trektocht door Frankrijk, waarbij de route voornamelijk werd bepaald door de aanwezige musea. De tocht begon natuurlijk op internet, alwaar ik een lijst vond met maar liefst 39 musea met motoren (zie: [www.lerepairedesmotards.com/musees.htm](http://www.lerepairedesmotards.com/musees.htm)). Wel even opletten met deze lijst, er staan ook musea op die eigenlijk de naam motormuseum niet waard zijn! Toevalligerwijs had ik ook een adres van een museum dat zich min of meer in Motobécane gespecialiseerd heeft, en dat niet op de gevonden lijst stond.

De plaatsen met een museum werden op de kaart ingetekend, en vervolgens werd een route uitgestippeld die ons in de

beschikbare tijd langs zoveel mogelijk interessant lijkende musea zou leiden. Uiteraard moest daarbij het Motobécane museum aangedaan worden!

### Collectie Chapleur Amnéville

De eerste dag was voornamelijk een reisdag. We sjeesden over snelwegen van huis naar Amnéville, alwaar het "Musée de la Moto en du Velo" werd bezocht.



In dit recent geopende museum is de collectie van Maurice Chapleur (voorheen te vinden in Lunéville) ondergebracht. In dit schitterende museum is een fraaie collectie te zien van rijwielen zonder en met hulpmotor, en natuurlijk motoren. De meeste motoren zijn van Franse origine, en uit de periode 1900-1950. Veel motoren zijn in een uitstekende originele staat, de rest is zeer fraai gerestaureerd. De manier van uitstellen is heel origineel, vooral de muur waaraan in vier rijen boven elkaar zo'n 20 motoren hangen. Nadeel is wel dat de motoren moeilijk te bekijken zijn, vooral de bovenste uiteraard.

Tussen de aanwezige motoren zaten wel enkele Motobécane's, maar helaas voor mij geen B3c of verwant model. Enkele bijzondere motoren die zeker het noemen waard zijn: een Dion Bouton 3-wieler uit 1895, een Majestic uit 1930, een Koehler Escoffier V-twin racer uit 1925 en een schitterend gerestaureerde Motoconfort T7 750cc 4-cilinder uit 1930.

### **Chateau Savigny-les-Beaune**

Ons 2<sup>e</sup> reisdoel was Savigny-les-Beaune, alwaar het Chateau volgens de informatie bij de ingang diverse collecties huisvest: alle typen raceauto's van het merk Abarth, druiventeelt-trekkers, artikelen voor de wijnfabricage, jachtvliegtuigen en natuurlijk... 250 motoren uit de periode 1905-1950. Binnen was de eerste indruk niet geheel positief. Het kasteel en de bijbehorende gebouwen verkeren in een matige staat, en helaas geldt dat ook voor alle collecties. De motorcollectie bleek van een wisselende kwaliteit te zijn. Sommigen zijn nog "dans son jus" (dat klinkt toch beter dan "zo uit de schuur"),



en anderen zijn mooi gerestaureerd. De rest zit er tussenin. Dat onderhoud niet de grootste hobby van de beheerders is bleek wel uit het stof en de spinnenwebben op de motoren. Jammer, want er zitten hele fraaie tussen. Het noemen waard zijn een Louis Clement V-twin uit ca. 1915-1920, een Rudge TT-replica uit 1927 met 4 radiaal geplaatste kleppen,

Norton Manx uit 1954 en een aantal eigenbouw racemotoren met een Panhard boxer blok. Zeer fraai was een zaaltje met een aantal Terrots, waaronder een paar racers. Ook hier echter weer geen Motobécane van het gezochte type. Een snelle telling bracht ons tot "slechts" ca. 130 motoren, flink wat minder dus dan beloofd werd.

### **Museum Amplepuis is niets . . .**

Het volgende museum in Amplepuis was ronduit teleurstellend. Hoewel het op de lijst stond was het helemaal geen museum met motoren, maar met naaimachines(!) en fietsen. Bij de fietsen bleek 1 gangmakers-motor van rond 1925 te staan, en er was een kunstwerk van een vreemdsoortige etalagepop op een roestige motor van onbestemde makelij.

### **"Moto ZinZin" Pierre Chatel (Route Napoleon)**

De volgende dag was het tijd voor het belangrijkste doel van onze tocht: het museum "Moto ZinZin" in Pierre Chatel, aan de Route Napoleon. De eigenaar van het daar gevestigde restaurant "Le Relais du Empereur" heeft oude motoren als hobby, en dan vooral de Motobécanes en Motoconforts, en daarnaast nog oude radio's. Achter zijn restaurant heeft hij een ruimte ingericht als museum. Omdat het puur voor de hobby is, is het gratis toegankelijk! We konden er rustig rondkijken zonder dat er verder iemand was. Wat een vertrouwen om al dat moois zo neer te zetten!

De meeste motoren waren netjes tot zeer goed gerestaureerd, een enkeling (nog) niet. Helaas was er geen B3(c) uit 1931, wel een verwante B44 uit 1933. Ook enkele andere motoren hadden details die op mijn motor terug te vinden zijn. Al met al een niet al te grote maar aardige verzameling, vooral voor de merk-enthousiasten.

Omdat ik toch wel de nodige vragen had over mijn motor gingen we op zoek naar iemand die meer van de motoren wist. De eigenaar bleek ook de kok te zijn, maar omdat het restaurant nog niet geopend was kon hij best even de tijd

nemen om met ons te praten. Uiteraard sprak hij geen Engels, dus het werd een wat stroeve conversatie met veel handen- en voetenwerk.

In een gesprek van een uur werden vele vragen beantwoord. Op de meeste vragen omtrent het al of niet origineel zijn van bepaalde onderdelen werden zei hij "Ah, c'est Motobécane!", waarmee hij bedoelde dat ze van alles door elkaar gebruikten. Het meeste kon dus wel origineel zijn, maar net zo goed niet!

Tenslotte liet hij ook nog zijn werkplaats annex opslagruimte zien. Het was een groot hok vol roestige motoren en onderdelen. Er lag van alles door elkaar, onder andere de cilinder en -kop die ik nodig heb om van mijn motor weer een echte B3c (met kopklepblok in plaats van het huidige zijklepblok) te maken. Helaas wilde hij niets kwijt.

## **Nyons**

Het volgende museum was in Nyons. Helaas bleek de beheerder het niet zo nauw te nemen met zijn openingstijden, want toen we er waren was er niemand! De volgende dag (we waren nog steeds in de buurt) was het weer dicht, maar ditmaal had aanbellen wel effect: er verscheen iemand op het balkon boven het museum en die zei dat hij eraan kwam.

Het museum is met zo'n 60 motoren niet echt groot, maar wel heel aardig. De eigenaar heeft geprobeerd een overzicht te geven van motoren door de jaren heen, en niet alleen in Frankrijk. Het noemen waard zijn onder meer een Dax 350cc uit 1934, een Orial 750cc V-twin uit Lyon uit de periode 1920-1927 en een MGC met gegoten aluminium frame uit 1929. Recenter maar wel echt Frans zijn een Ratier (een doorontwikkeling van een BMW boxer uit de 2<sup>e</sup> wereldoorlog) en een BFG, met een 4-cilinder boxer motorblok dat uit een Citroën GS stamt. Verder is er nog een hoekje met legermotoren uit diverse landen en bouwjaren. Al met al een zeer gevarieerd museum, de moeite van het bekijken waard.

## **Collectie Reynaud Chateau Le Bosc**

Daarna kwam de naar mijn mening mooiste collectie van alle bezochte musea, het "Musée du Vélo et de la Moto" van Claude Reynaud. Dit is tegenwoordig gevestigd in Chateau Le Bosc, vlakbij Remoulins waar het museum eerst gehuisvest was. Dit museum heeft niet echt veel, maar voornamelijk bijzondere stukken in de expositie. Er staat een zeer fraaie collectie rijwielen, voornamelijk oud maar vrijwel alle met een of ander bijzonder aspect.

Hetzelfde geldt voor de motoren. Hier vonden we bijvoorbeeld een prototype van Terrot, met een 2-cilinder 2-takt boxer motorblok met getrapte zuigers, waarbij het mengsel door de ene zuiger wordt voor-gecomprimeerd, een zeer lange Chater-lea met autostuur, een "rocket bike" met 3 raketjes op de bagagedrager voor de aandrijving en een Gillet-Herstal uit de 2<sup>e</sup> wereldoorlog, met een houtskool gestookte gasgenerator achterop! Klapper was wel een Megola, met een 5-cilinder steromotor in het voorwiel en een golvende, plaatstalen chassis (een frame kun je het niet noemen). Volgens de eigenaar was het een krankzinnige constructie, waar eigenlijk niet fatsoenlijk mee te rijden valt door het stuiten van het voorwiel en de zeer sterke neiging om rechtdoor te gaan.





## Marseille

Het zuidelijkste doel van onze tocht was Marseille. Het daar gevestigde motormuseum was wat moeilijk te vinden, maar zeker de moeite waard. Het is gevestigd in een fraai gebouw van vier verdiepingen, en zeer ruim opgezet. Op de bovenste verdieping staat een groot aantal racemotoren, waaronder alle types van de gebroeders Nougier. Deze begonnen met het

aanpassen van bestaande (sport)motoren, en eindigden met een volledig eigenbouw 4-cilinder 4-takt racer! Verder stond er onder andere een zeer fraaie Jonghi, de Peugeot koningsas parallel-twin (zie Peu nr. 43) en een groot aantal vrij recente Japanse racers.

Op de andere etages zijn zeer uiteenlopende motoren te zien, waarbij gepoogd is om 100 jaar motorhistorie te tonen. De nadruk ligt echter op de periodes 1925-1935 en 1950-1960, en de Japanse motoren van de laatste 40 jaar. Uiteraard ook de motor van de 20<sup>e</sup> eeuw, de Honda 750cc SOHC 4-cilinder. De staat loopt nogal uiteen, mede omdat een aantal motoren door de eigenaren in bruikleen zijn gegeven. Een groot aantal oude motoren is schitterend gerestaureerd. Al met al een zeer fraai museum, zeker een bezoek waard als je in de buurt bent.



## Peugeot Sochaux

Het laatste museum was het fabrieksmuseum van Peugeot in Sochaux. Dit museum is schitterend en zeer professioneel opgezet, je kunt zien dat het wat mocht kosten! We zagen er een overzicht van alle producten die Peugeot door de jaren heen gemaakt heeft, en dat zijn er nogal wat. Behalve de bekende auto's, fietsen, brommers en motoren ook elektrisch- en handgereedschap, radio's,

wasmachines, koffie- en pepermolens, maar ook schaatsen, chirurgengereedschap en zelfs metalen kronen voor tanden en kiezen!

De collectie auto's is zeer fraai en uitgebreid, en vergeleken daarbij valt de aandacht voor de motoren wat tegen. Wat er staat is wel zeer fraai. Het noemen waard zijn onder andere een Peugeot driewieler uit 1898, een "motocyclette legere" uit 1909, een "triporteur" (een soort "bakmotorfiets") uit 1955 en een zeer overdadig vormgegeven 500 cc 1-cilinder "de luxe" uit 1934.

Al met al een boeiende tocht die een rijk overzicht heeft gegeven van de (Franse) motorhistorie. Helaas heb ik niet kunnen uitvinden hoe mijn Motobécane er precies uit hoort te zien, maar ik ben wel heel wat wijzer geworden. Op naar de volgende vakantie! ◇

## Keuringsperikelen

Ton Dorland is namens vele gedupeerde leden van onze vereniging actief op zoek gegaan naar het enige antwoord waar iedereen op zit te wachten: **Hoe krijg ik mijn motor op een beetje normale manier door de keuring?** Het antwoord wordt hieronder gegeven. Belangrijk om te weten is, dat niet elk keuringsstation deze regels hanteert. U loopt het risico met een kluitje in het riet gestuurd te worden. Eerst was de redactie van plan om alle ervaringen van leden bij dit verhaal te plaatsen. We beperken ons echter tot de hoofdlijn. Er is een duidelijke richtlijn en als elk keuringsstation zich aan de afspraken houdt, moet uw motor op onderstaande voorwaarden gewoon door de keuring komen.

### Dé vraag van Ton aan de RDW wordt in twee stappen beantwoord

---

info@rdw.nl>

To: <t.j.dorland@hetnet.nl>

Uw vraag is dusdanig van aard, dat wij uw e-mail voor verdere beantwoording door hebben gestuurd naar onze technische afdeling. De afhandelingstermijn is ongeveer vijf werkdagen. Ik vertrouw erop u hiermee van dienst te zijn geweest.

Met vriendelijke groet, Medewerker Klantenservice RDW

---

info@rdw.nl>

To: <t.j.dorland@hetnet.nl>

Sent: Wednesday, July 07, 2004

Subject: RE:Uw informatieverzoek aan de RDW [#147861]

In reactie op uw e-mail, bericht ik u het volgende.

### Handelwijze bij import historisch voertuig zonder kentekendocument

Onderstaande handelwijze is uitsluitend bestemd voor een historisch voertuig in (nagenoeg) de oorspronkelijke uitvoering. Voor een voertuig dat is opgebouwd uit oude onderdelen bv. een kitcar, of is gemodificeerd (uitgezonderd LPG-inbouw), geldt deze handelwijze niet en moet dus bij import een buitenlands kentekendocument (of vervangende verklaring) worden overgelegd.

### Identificatie

Van het voertuig moet afdoende worden aangetoond dat het ingeslagen VIN bij het betreffende voertuig hoort. Hierbij moet zo goed mogelijk worden beoordeeld of het ingeslagen VIN origineel is. Hulpmiddelen bij de identificatie kunnen zijn:

- het originele typeplaatje;
- een verklaring van de voertuigfabrikant;
- een invoerdocument;
- een naslagwerk over het betreffende voertuigtype;
- informatie van de FEHAC;
- een oorspronkelijke aankoopnota;
- een origineel defensiekenteken (bij een voormalig legervoertuig).

Deze informatie wordt kritisch beoordeeld. Hierbij wordt opgemerkt dat de informatie op een invoerdocument door de aangever is opgegeven en meestal niet is geverifieerd. Ook wordt er op gewezen dat typeplaatjes niet altijd origineel zijn. Bij gerede twijfel aan de originaliteit van het ingeslagen VIN, moet de aanvrager aanvullende documentatie overleggen.

### **Herkomst**

De herkomst van het voertuig moet worden aangetoond. Dit kan met behulp van een originele aankoopnota of een gelijkwaardig document. Indien er geen twijfel (meer) is over de identiteit, kan het voertuig worden toegelaten en kan de datum eerste toelating worden vastgesteld.

Indien er twijfel blijft bestaan, moet worden nagegaan of een identiteitsonderzoek door een I-vinner zinvol is. Indien de identiteit niet met redelijke zekerheid kan worden vastgesteld, moet de aanvraag worden afgewezen. Indien in het voertuig geen VIN is ingeslagen, moet altijd een identiteitsonderzoek door een I-vinner plaats vinden.

Ik vertrouw erop u hiermee van dienst te zijn geweest.

Met vriendelijke groet,

Medewerker Klantenservice RDW

---

Het beeld wordt bevestigd door Eef Jansen die ons de volgende mail doet toekomen:

---

From: <info@rdw.nl

To: <eef.jansen@hetnet.nl

Sent: Thursday, June 17, 2004

Subject: RE:Uw informatieverzoek aan de RDW [#142491]

Geachte heer jansen,

In reactie op uw e-mail, bericht ik u het volgende.

Er is gelukkig sinds kort een wijziging gekomen op deze regel! Indien u aan kunt tonen dat u de rechtmatige eigenaar bent (aankoopnota), u tevens het bouwjaar aan kunt tonen en u kunt technische gegevens overleggen dan is dat tegenwoordig weer voldoende!

Ik vertrouw erop u hiermee van dienst te zijn geweest.

Met vriendelijke groet, Medewerker Klantenservice RDW

---

Tot zover deze lastige materie. Misschien is het verstandig bij uw keuring deze Peu mee te nemen en RDW-medewerkers vriendelijk te wijzen op de richtlijnen van hun eigen organisatie. Wil je je ervaringen blijven mailen? ◇

# Bezoek Coupes Moto Legende Dijon-Prénois

---

*Volgens afspraak sta ik woensdagavond 19 mei bij de familie Dorland in Putten op de stoep. "Jeetje, het is maar voor een paar dagen" roept Jeannette Dorland lachend, als ze m'n plunje ziet. Ze weet nog niet, dat ik mijn nieuwe tent MET TENTSTOKKEN ga uitproberen in 't Franse land.*

*Door: Peter Mosseveld*

---

Donderdag gaan Ton en ik in alle vroegte op weg richting Dijon. Toch zo'n slordige 750 km. De heenreis verloopt voorspoedig. Om het paar uur nemen we een korte pauze voor de gebruikelijke zaken.....Rond drie uur in de middag worden we op de camping in Dijon begroet door Wim en Nel Faber. Gelukkig zijn er plaatsen voor onze club gereserveerd; het is een goedbezochte camping nabij de binnenstad. Binnen enkele uren zullen er meer mensen van de CFM op de camping arriveren. Het is een gezellige bedoening met schitterend weer. De eerste avond maken we een

korte stadswandeling met een lekker biertje bij de fontein op 'Place Emiel Zola'. Vrijdagochtend, na een lang en uitgebreid ontbijt gaat de groep uiteen. Enkele Terrotisten gaan op hun motor alvast het circuit verkennen, anderen gaan op eigen gelegenheid de omgeving in.

Zelf ga ik met opa, oma, Janien en Tom van der Grefte een royale wandeling maken door de oude binnenstad van Dijon. Een leuke, verkennende tocht door nauwe straatjes; op tijd de zelf meegebrachte koffie met lokale lekkernijen van de patisserie verorberend; ja, zo komen we de dag wel door.....Alleen een stevige hoosbui probeert roet in het eten te gooien. Gelukkig is de goede stemming niet stuk te krijgen. Na een geïmproviseerde, edoch voedzame maaltijd komen de diverse verhalen en belevenissen van iedereen ter sprake in het rituele kringgesprek onder de grote eikenbomen.

## **Zaterdag, de dag van het beursbezoek.**

De diverse deelnemers gaan in groepjes naar het circuit. "We zien elkaar straks wel".....zo ging ieder zijns weegs. Al vroeg in de ochtend een drukte van belang op de toegangsweg naar Prénois. Auto parkeren: geen probleem; plek zat op de hellingen van de aangrenzende landerijen. Alleen effe de juiste plek onthouden. Samen met Janien heb ik de dag op het circuit en het beursterrein doorgebracht. Tussendoor links en rechts gekeken of we Hans, Krijn of Ton ergens zagen lopen. Duizenden mensen om je heen.....We hebben veel kraampjes bezocht, enkele starts van races aan den lijve, vooral je oren!!, meegemaakt en op Franse wijze van onze lekkernijen genoten. Vooral de afsluitende rit met de zijspanmotoren vonden we spectaculair.

Op de terugweg hebben we Richard een lift aangeboden. Door wat pech aan de motoren konden Richard en Ernst niet op eigen gelegenheid naar de camping. Later heeft hij met z'n bus de motoren en Ernst opgehaald. 's Avonds was er onder andere stokbrood met diverse kaasjes, worst en rauwkost met wijn en bier voor de liefhebbers. De verhalen en ervaringen completeerden het geheel..... Volgens afspraak op zondagochtend vroeg uit de veren; de boel opbreken en

inpakken. We moeten de terugreis aanvaarden. Gelukkig kunnen we bij een warme bakker nog wat lekkere broodjes scoren. De rit verloopt voorspoedig. We kunnen terugkijken op een paar goede dagen. Weer een ervaring rijker. ◇

## Ons reisje naar Reims

Precies een jaar later, op 18 maart, weer op weg naar Reims. Een interessante



**Kopklepper racer. Let op de voor - en achterrem. Racen is belangrijker dan remmen?**



**Motoconfort 1937 kk**

beurs. Een aantal leuke dingen gevonden. We zoeken nu al voor het tweede jaar naar een entre-tube frame, maar het is nog steeds niet gevonden. Als je van Franse motoren houdt, blijft het een aanrader. Als u denkt met dozen onderdelen thuis te komen, dan heeft u het mis.

Opvallend blijft het dat we twee jaar achter elkaar aardig wat goede carburateuronderdelen vonden. Voor de zekerheid nog een reservecarb meegenomen.

Wat verder opvalt, is de hoge prijs die voor de onderdelen en complete motoren wordt gevraagd. Het is onmogelijk te zeggen of de dingen duur zijn of niet, in ieder geval hebben wij de meeste dingen laten liggen. Als je het niet echt nodig hebt, is het niet leuk om voor de voorraad op de plank te leggen. Om niet te veel woorden te gebruiken, hebben we nog maar een paar foto's gemaakt. H&K ◇

## Nationaal Veteraan Treffen 2004

*We zijn een echt "bewaarvolkje". Sommigen hebben hun eerste brommertje of motorfiets nooit weg willen doen. Anderen kochten hun jeugdliefde weer terug op het moment, dat de kinderen de deur uit waren of toegenomen welvaart of ruimte dat toeliet.*

*Door: NVT Hans Smid*

Tijdens het NVT zijn enkele motormusea vertegenwoordigd en nuttige instanties zoals de Fehac, RDW, MAG en ANWB. Wilt u voorbeelden zien van vakkundig getrokken biezen of de resultaten van bij lage druk gestraalde framedelen? Of wilt u liever de technische werking van een Heinkel motor bekijken aan de hand van enkele opengewerkte modellen? Tal van specialisten en hobbyisten zijn aanwezig op 11 september om hun enthousiasme en kennis aan u over te dragen. Voor degenen die op een klassieke brommer of motor arriveren is er ook de mooie

Kaasrit door de omgeving van Woerden, waar u op de terrasjes bij eventuele rustplaatsen oude herinneringen kunt ophalen. De deelnemers ontvangen daarbij een mooie foto van hun heldhaftige start vanaf het terrein. U kunt natuurlijk ook op het sfeervolle veld zelf de benodigde hapjes en drankjes kopen. Een heel leger van enthousiaste vrijwilligers staat die dag klaar om alles en iedereen letterlijk in goede banen te leiden of de inwendige mens te verzorgen. Wanneer u verstandig bent neemt u een fototoestel mee, want er zal weer veel moois te bewonderen zijn.

Misschien tot ziens op 11 september in Woerden! ◇



## Penningmeester gevraagd

Henk Kaajan gaat er mee stoppen als penningmeester. Hij heeft het lang en goed gedaan en het wordt tijd voor een opvolger. We hebben de laatste jaren een goede traditie opgebouwd als het gaat om het vinden van bestuurs- en commissieleden. Ook ieder jaar staat er weer iemand klaar om de jaarrit te organiseren. Terwijl we dit zo schrijven bestaat het gevaar dat u denkt: mooi, dit is alweer opgelost. **Als u kan werken met een computer, gevoel voor getallen heeft en vier keer per jaar een vergadering bij wil wonen, u zich verantwoordelijk voelt voor een financieel gezonde vereniging, u een eenvoudige begroting kan maken, dan bent u de geschikte persoon.**

Aarzel niet contact op te nemen met Henk Kaajan of met een ander bestuurslid. We hopen op de jaarvergadering in Barneveld in november een goede opvolger te hebben gevonden. Denkt u er over na? Bestuur CFM ◇

## **cfm** Nieuwe voorzitter



Na de vraag van de nieuwe penningmeester op de vorige balszijde verwacht u hier misschien nog de vraag voor een nieuwe voorzitter. Mis, want Wil Streep trekt de kar inmiddels enige weken. De eerste proeve is de Jaarrit in Garderen. Wil heeft ervaring met bestuurswerk en is het leidinggeven (n zijn bedrijf) ook gewend. Bovendien is hij bescheiden, geen slechte eigenschappen voor een voorzitter van deze club. We zijn erg blij dat hij het wil doen. Hij stelt alle vormen van hulp zeer op prijs want hij is nog niet zo ervaren in het veteranen-motorwereldje. Op bladzijde 3 kunt u daar meer over lezen.

Als we er vanuit gaan dat Wil een club van mensen met motoren moet leiden en dat mensen in onze vereniging op de eerste plaats staan, dan komt het allemaal goed.

Bestuur CFM



## **cfm** Interessante eigenaren gezocht



Marcus Roggeveen, journalist van Motor, zoekt bijzondere Franse motoren met hun eigenaren. Hij wil de motorfietsgeschiedenis beschrijven en denkt daarbij terecht ook aan de Franse motorfiets. Hij verwacht dat sommige eigenaren veel te vertellen hebben over hun beestje. Er zal fotomateriaal worden gemaakt (ja, ja, van de motor hoor) en Marcus zal de leukste details in een fraai verslag in het motorblad krijgen. Vermoedelijk zit er een behoorlijke tijd tussen het interview/fotosessie en de publicatie. Hij wil een voorraadje materiaal hebben. Diverse mensen binnen de CFM hebben inmiddels ervaring met Marcus en die zijn overwegend goed. In het geval van mijn eigen interview was er aanvankelijk veel tijd gepland, uiteindelijk moest het allemaal in enkele uren geregeld zijn.

Als u denkt een interessant object te hebben, neem dan contact op met Rien Neels. Hij onderhoudt het contact met de journalist. Zie voor de adresgegevens van Rien de achterkant van deze Peu.

Paul



## **cfm** Barneveld / Ranst



Rien Neels is voornemens om tijdens de beurs van Ranst op 11 december 2004 de CFM te presenteren. Hij geeft dan informatie aan de bezoekers over de CFM. Het is een aardige beurs en er is een behoorlijke belangstelling voor Franse motoren. We zijn erg benieuwd naar de reacties.

Tijdens de beurs van Barneveld op 6 november 2004 zal de CFM naar alle waarschijnlijkheid haar Peugeot onderdelen te koop aanbieden. Goed voor de clubkas en een prima moment om te laten zien dat we mooie spullen in huis hebben. Mocht u voor die tijd nog in de voorraad willen kijken, neem dan contact op met Rob Stevelmans. De adresgegevens op de achterzijde van deze Peu.

Bestuur CFM



# Seizoensopening van de CFM te Heerde

Door: Rien Neels

Door een goede medewerking van de vergunningverlener was het voor Marius Brouwer van Metaalvormose mogelijk om de jaarlijkse Sleuteldag te kunnen organiseren.



## *File-lead bij de straalcabine*

Bij Marius was dit jaar de mogelijkheid om een Sleuteldag te organiseren. Het is een dag geworden die zijn weerga niet kent, maar ook wereldwijd niet geëvenaard zal worden. Deze geweldige dag heeft ook zo grandioos kunnen verlopen door de inzet van de "mannen" van Marius.

Het toch kunnen aanpassen van de hinderwetvergunningen, om gedekt te zijn op deze bewuste dag, 20 maart 2004, tegen verhoogde stofuitstoot, het overtreden van de diverse MAC TGG waarden, geluidsoverlast etc. was geen overbodige luxe.

Na welkom te zijn geheten door Ton en Marius, het uitleggen van de spelregels, volgde een rondleiding door het bedrijf Metaalvormose.

Wat konden wie die dag allemaal gaan doen, véél, héél véél.

De Sleuteldagisten konden hun dierbare onderdelen stralen om ze vervolgens te laten poedercoaten. De gebutste tank kon je van de butsen laten ontdoen door de zéér enthousiaste en ervaren "Tank Ontbutters" van Marius.

Het slijpen en polijsten van de onderdelen was ook mogelijk. Dit werd dan ook naar hartelust gedaan. Ook hier stonden lange rijen Sleuteldagisten in de file om





### *Slijpen en polijsten*

medewerkers van Metaalmorfose hun motoren warmdraaien op de paddockstandaard en als ze ervan verzekerd waren dat de toeren- begrenzer actief was, konden zij aan een wel verdiend weekend beginnen.

Marius bij deze wil ik jou en je mannen nogmaals hartelijk danken voor deze zéér geslaagde Sleuteldag.

Rest mij nog een gerucht uit het geruchtencircuit rond te laten gaan en wel: barsten of buigen of is het andersom, schijnt een thema te kunnen zijn voor de volgende keer. ◇

hun onderdeelje glimmend mee naar huis te kunnen nemen. Andere bewerkten hun onderdelen zodanig dat Marius ze kon laten vernikkelen of verchromen. Gehavende cilinders gingen als nieuw mee terug naar huis door het solderen van stukjes metaal die eerst vakkundig op maat werden gemaakt door de "Cilinderkoelribben Herstellers". Gaten dicht lassen in plaatwerk? Geen probleem, Marius heeft wel een Technieker rondlopen dit dat varkentje fluitend wast.

Zoals er aan alles een eind komt, kwam er ook aan deze Onvergetelijke Sleuteldag een eind.

Na het opruimen van de werkplaats, konden de

**EXIGEZ UN SIDECAR DE MARQUE  
LE V. ET W.** vous donnera **SATISFACTION**  
il est léger, solide  
élégant

5, Rue Franklin  
PRÉ-ST-GERVAIS (Seine)

Catalogue Franco

# Hygiëne tijdens de hobby

- Uit: Esso in de industrie (1981)  
Opmerking: Gezien het jaartal zijn de hier gegeven adviezen zeker niet overdreven.

Aardolieproducten bestaan uit mengsels van vele koolwaterstoffen, waaraan toevoegingen (additieven) kunnen zijn toegevoegd. De manier waarop men met het product in aanraking komt, bepaalt de effecten op de gezondheid. Belangrijk is dan natuurlijk hoe lang en welk product het precies is.

## Risico's en voorzorgen

Al naar gelang de wijze van contact zijn de risico's verschillend:

- bij **inademing van vluchtige stoffen** als LPG, benzine- en petroleumdampen kan door zuurstofverdringing verstikking optreden. Inwerking op het zenuwstelsel kan tot verdooving en zelfs tot bewusteloosheid leiden.
- **Inademing van minder vluchtige aardolieproducten** als zwaardere brandstoffen en smeermiddelen zal alleen kunnen gebeuren wanneer zij of hoog verhit of verneveld worden. Olienevel en trouwens elk vloeibaar aardolieproduct veroorzaakt in de logen een verhoogde vochtproductie die kan leiden tot een chemische longontsteking. Dit treedt ook op bij verslikken. Medische hulp is daarbij dringend geboden.  
Contact met nevels en dampen kan door aangepaste toepassing dan wel door afzuiging worden voorkomen.
- Bij **inslikken** zijn de risico's meestal beperkt. Braken mag onder geen voorwaarde worden opgewekt omdat daarbij door verslikken chemische longontsteking kan worden veroorzaakt. Innemen van Norit en daaropvolgende medische hulp is gewenst.
- In de **ogen** geven aardolieproducten lichte tot ernstige irritatie. Tenminste 10 minuten spoelen met overvloedig water en daaropvolgende medische attentie worden aanbevolen.
- Op de **huid** zullen, tenzij bij allergie, geen acute effecten optreden. Bij geregeld contact kan door ontvetting de beschermende functie van de huid worden verminderd waardoor ontsteking (dermatitis) kan ontstaan. Beschermende kleding is dan ook wenselijk, terwijl met olie vervuilde kleding direct dient te worden verschoond. De huid daarbij met veel water en zeep reinigen.
- Van sommige cyclische verbindingen die in aardolieproducten voor kunnen komen, is het bekend dat zij **kankerverwekkend** zijn. Als algemeen advies geldt daarom dat contact met aardolieproducten moet worden vermeden.  
Een goede persoonlijke hygiëne is daarbij van groot belang om eventueel contact zo kort mogelijk te houden.

*De redactie heeft jaren geleden al eens in een **Peu** gewaarschuwd over de opname van schadelijke stoffen door de huid. In tegenstelling tot wat velen*

denken, is de huid doordringbaar als papier en gedraagt het zich helaas niet als een plastic zakje. De opgenomen stoffen worden dan via het bloed binnen enkele minuten verspreid door het lichaam.

Hoe opname via de longen tot stand komt, is een ieder duidelijk. Een goed koolstoffilter scheelt een hoop hoofdpijn, zeker als je er gevoelig voor bent. Buiten werken met vluchtige stoffen is aan te raden, en niet alleen uit oogpunt van gezondheid . . .



REGISTRE DU COMMERCE  
SEINE 43641

Repartiteurs Producteurs  
9308 Seine C.A.O.

USINES A  
LANGLEE, près Montargis  
PUTEAUX (Seine)  
PERSAN (Seine & Oise)

ÉTABLISSEMENTS  
**HUTCHINSON**

*Compagnie Nationale du Caoutchouc*

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 952.100.800 FR\$

124, AVENUE DES CHAMPS-ÉLYSÉES, 2, RUE BALZAC  
BOITE POSTALE 62-08 PARIS (VIII<sup>e</sup>)

Ch. Post. PARIS 343-69  
ADRESSE TELEGRAPHIQUE  
HUTCHINSON-PARIS 42

TELEPHONE 1  
ÉLYSÉES 27-94  
6 LIGNES GROUPEES

MÉTRO : GEORGE V

RAYON VELO  
à rappeler S.V.P.

PARIS, le (Date de la Poste)

MOTO - chambres  
Hausse 8% /

Monsieur et Cher Client.

Nous avons l'avantage de vous remettre ci-joint un exemplaire de chacun de nos tarifs de DETAIL VELO N° 137 et VELOMOTO N° 138, dont les prix sont en vigueur depuis le 10 courant.

Nos nouveaux prix englobent les taxes à la production et sur les transactions en vigueur au 10-1-51.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur et Cher Client, nos salutations distinguées.

HUTCHINSON

PNEUMATIQUES, VELO, MOTO, AVION - BANDAGES PLEINS - ARTICLES INDUSTRIELS  
TUYAUX - COURROIES - SPONGIEUX - VÊTEMENTS IMPERMÉABLES - TISSUS CAOUTCHOUTÉS  
CHAUSSURES ET BOTTES à l'Aigle

Nos marchandises voyagent aux risques et périls du destinataire. Elles sont payables dans Paris, nos traites ou l'acceptation de tout autre mode de paiement et notamment le versement à notre compte local de chèques postaux ne font pas dérogation à cette condition attributive de juridiction. Les délais de livraison sont donnés à titre indicatif sans engagement et ne peuvent justifier une demande d'indemnité en cas de retard.

# 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:**

Wil Streep, Zoelenseweg 1, 4003 EK Tiel. (0344) 68.20.21

## **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\*, Zonnenbergstr 33, 7384 DK Wilp-Achterhoek. (055) 323.26.67

## **Algemeen bestuurslid:**

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

Rien Neels, Margrietlaan 8, 5165 TA Waspik. (0416) 31.20.01

## **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) Bezoek op afspraak. (055) 323.26.67
- Laatste nieuws, actuele agenda, inschrijfformulier: [www.clubfransemotoren.nl](http://www.clubfransemotoren.nl)

**Sluiting kopij: Uiterlijk ma. 18 oktober 2004 of bel!**

**Kopij:** Getypt, gefaxt of geschreven, nog liever per email.

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