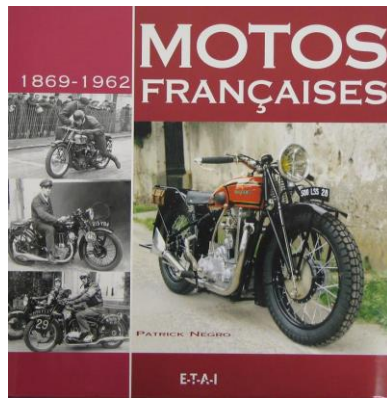
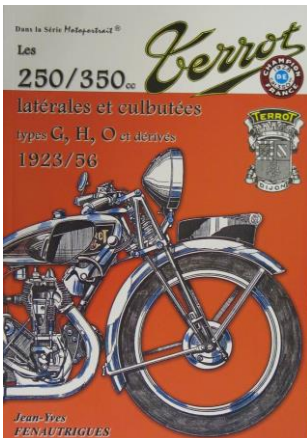


# Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 51    December 2004    oplage:200



We beginnen dit keer bij het begin: De wielen van een fiets & het eerste asfalt  
Clubnieuws - Het bezoek van de CFM-site - Clubshirts - Tips  
Peugeot onderdelen verkocht - Verslagen Ranst en Barneveld

# Inhoud

Inhoud .....	2
Beste medesleutelaars, beste wensen .....	3
Blokontluchting .....	3
Carburateur reparatie: tip! .....	4
Wegbesproeiingen met petroleum? .....	5
De wielen van de fiets .....	7
Advertentie .....	15
Zweetdruppeltjes bij het bestuur in Ranst .....	16
Agenda .....	17
CFM en haar website .....	19
Reactie van een clublid .....	21
Meten is Weten: clubshirts .....	21
Moto Salon Parijs .....	21
Terrot boek verloot .....	22
Beurs Barneveld en de jaarvergadering CFM .....	22
Informatie vereniging CFM .....	24

## Bij de voorpagina:

Een kijkje in het documentatiecentrum. Voor het grote 19 inch beeldscherm ligt een enorme stapel materiaal dat nog moet worden ingeschreven in de computer. Als beheerder ben ik daar nog niet aan toegekomen. Op het moment dat het klaar is, zet ik het als download enige tijd op de website. Plaatsing in het clubblad wordt teveel.

Onderaan ziet u de twee nieuwste boeken in het documentatiecentrum:

- Fenauntries schrijft over de 250 en 350 cc Terrots én
- Patrick Negro over de Franse motorfietsen van 1869 tot 1962.

---

## Bijlagen:

Betalingsherinnering, Mocht u inmiddels betaald hebben en de aanduiding op het formulier geeft anders aan, beschouw deze inleg dan als niet gestuurd. Bij twijfel kunt u even contact opnemen met Peter Mosseveld: (055) 543.03.06

---

**Sluiting kopij:** uiterlijk maandag 14 februari 2005 of bel!  
**Kopij:** Getypt of geschreven, het liefst per email.

## Beste medesleutelaars, beste wensen

*Wil Streek, voorzitter*

We zijn weer een nieuw jaar beland met nieuwe uitdagingen en positieve - en negatieve gebeurtenissen. Ieder voor zich kijkt op zijn eigen specifieke manier terug naar het afgelopen jaar. Zijn onze wensen vervuld, hebben wij de tegenslagen een plaats kunnen geven en hebben wij aan het eind een positief gevoel over 2004. Ik hoop dat dit het geval zal zijn.

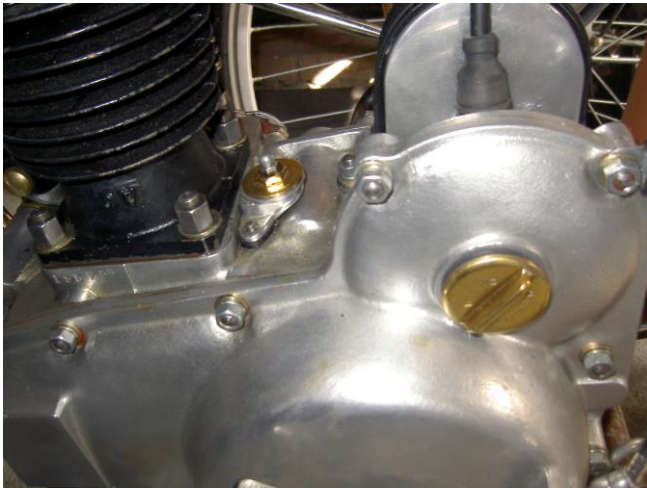
Vooruitblikkend hebben we nieuwe hoop en nieuwe wensen. Ik hoop dat 2005 voor eenieder van uwen ook voor al diegenen die u lief zijn een mooi en goed jaar mag worden.

Voor de club en al haar leden hoop ik dat 2005 een jaar wordt met vele onderlinge contacten en uitdagende activiteiten. Aan het bestuur zal het niet liggen maar uw deelname en inzet is wel nodig voor het slagen daarvan. Er wordt op uw ideeën en/of inzet gewacht.

Medesleutelaars, ik wens jullie voor 2005 het allerbeste en veel plezier met uw hobby. ◀

## Blokontluchting

*Herman Rijntjes per email aan de CFM*



Ik heb in de foto's meegestuurd van mijn **Motobécane 175cc type B2S uit 1930**. Achter de cilinder zit naar mijn idee een carter of blokontluchting gemonteerd. Kunt u mij wat meer vertellen over de werking van dit onderdeel? Er zit geen veerbelaste klep of ventiel in en misschien is dit wel de bedoeling. Ik kan er ook geen onder-

deeltelingen of iets dergelijks van vinden en hoop dan ook dat U mij wat meer kunt vertellen. Weet U of er binnen onze Club nog meer bezitters zijn van dit type Motobécane. Bij voorbaat dank voor bruikbare tips en adviezen.

Met vriendelijke groeten. Op de volgende bladzijde vind u nog een detailfoto van het geheimzinnige onderdeel. ▶



## Carburateur reparatie: tip!

*Eef Jansen per email*

### **Bellen in de olie**

Enige tijd geleden kocht ik een Monet & Goyon 350 cc met MAG blok die zeker zes jaar stil had gestaan. Natuurlijk was ik nieuwsgierig of hij zou lopen dus keek naar de kleptiming en speling,(kop/zijklep) of er vonk was op het juiste moment en olie en benzine er in. Het valt niet altijd mee om een oude motor aan de praat te krijgen,maar na enige tijd kwam er leven. In stationair liep hij niet erg goed,eigenlijk helemaal niet. Maar wat mij meer zorgen maakte was dat er geen olie in de druppelaar kwam. Deze gedemonteerd en even mee naar Robert Kwist. Niets aan te zien dus en al redenerend vroeg Rob of er een krul in de leiding zat. Ik zei ja zelfs mooi rechtopstaand. Dan blijft er vast een luchtbel boven in de krul was het antwoord, verander dat eerst maar eens. Zo gezegd zo gedaan en ja, de olie kwam netjes naar de druppelaar. ►

## Klapperende gasschuif

Terwijl ik zo bij de lopende motor zat te kijken naar de olie en zo, zag ik dat de gasschuif enorm klapperde in de carburateur. Dit was de reden dat hij niet stationair liep dacht ik. Bij demontage bleek dat er erg veel ruimte was zoals de schuif in de carburateur. zat. De carburateur was na meten nog best netjes qua slijtage. Waar haal je nu een schuif met een buitendiameter van 22mm vandaan van een oude Amac. Na wat met de schuif in de hand te staan kijken kreeg ik een idee. Ik heb in een bouwmarkt een verloop van 22 naar 15 mm gekocht, dit is mooi dunwandig koper met een behoorlijke lengte. (een 22mm leiding zelf heeft meer wanddikte dan het verloop). Toen heb ik het gedeelte van 22 er af gezaagd. De schuif af laten draaien op de binnenmaat van het koper, en deze huls om de schuif gesoldeerd. Na de tijd de onderzijde in model zagen en vijlen, de sleuf er in zagen, netjes afwerken en zie het werkt perfect. Omdat je alleen een nieuwe buitenhuls aanbrengt heb je al de problemen met de choke schuif ook niet. Misschien een idee voor mensen met hetzelfde probleem? ◀

---

## Wegbesproeiingen met petroleum?

*Uit: Revue Velocipédique Belge*

*Periode: Begin 1900*

In de 'Revue Velocipédique Belge' lezen wij : 'Terwijl onze sproeiërs zich afwerken om lanen en straten nat te maken, met het resultaat dat zij modderpoelen gelijk worden, hebben de altijd praktische Amerikanen ene andere wijze van besproeiing uitgedacht, die het stuiven der wegen geheel belettende, deze harder, vlakker en gelijker maakt, door ze met een soort bitumen te bedekken, welke men zich, dank zij de aanwezigheid der petroleumbronnen, tegen matige prijs kan verschaffen. Het is ene besproeiing met warme, ruwe petroleum.'

'De petroleum vormt aan de oppervlakte der wegen een laag, die slechts weinig zorg vereist om in goede toestand te worden gehouden. Ze verstrekt de zwakke punten van de weg en geeft een gelijk oppervlak. Gepetroleerde wegen, mits goed behandeld, geven noch stof in de zomer, noch modder in de winter.'

Wij zouden op onze mooie Hollandse landwegen niet graag de proef met petroleumbespuiting nemen, want petroleum, die zich gemakkelijk door de bodem verspreidt, is de dood voor alle plantengroei en doet niet alleen gras sterven, maar op den duur ook de bomen! ◀

---

## Aviateur Costuums Combination



### *Historische advertentie 1920 - 1925*

(Broek en jas aaneen) uitstekend geschikt voor motorrijders, gemaakt van prima waterproof gabardine, geheel gevoerd met teddybear en zijden rubber doek tusschenvoering. Ondoordringbaar voor vocht en koude. Dubbele borst – en bontkraag, alles van het allerbeste materiaal en prima afwerking. Fabr. ROBINSON EN CLEAVER, Regentstr. London. Voorradig in alle courante maten, prijs f 50, waarde f 200. Moet gezien om gewaardeerd te worden.

Kwantum afname korting. - Geen Zichtzendingen.

Fa. G. H. GROOT, Liquidateurs der Amerikaanse en Engelsche legervoorraden.

Amsterdam - Prinsengracht 75

---

## Contributie CFM

Aan het begin van een nieuw kalenderjaar vragen weer veel organisaties, (overheids-) instellingen en bedrijven om geld. Ieder jaar weer moet u er weer over nadenken of het allemaal wel nodig is.

Ziektekosten, energiekosten, woonlasten, je komt er niet onder uit. Contributies voor goeie doelen, de motorclub?: is het allemaal wel nodig?

Ook dit najaar heeft alweer een kwart van de leden zijn contributie overgemaakt. Geen accept-giro, geen automatische incasso, gewoon zelf uw besluit nemen. Kunnen we weer op u rekenen?

Als u nog niet betaald heeft, dan vind u een gekleurd formulier in deze Peu de Tout.

Wij zijn u heel dankbaar voor uw steun. ◀

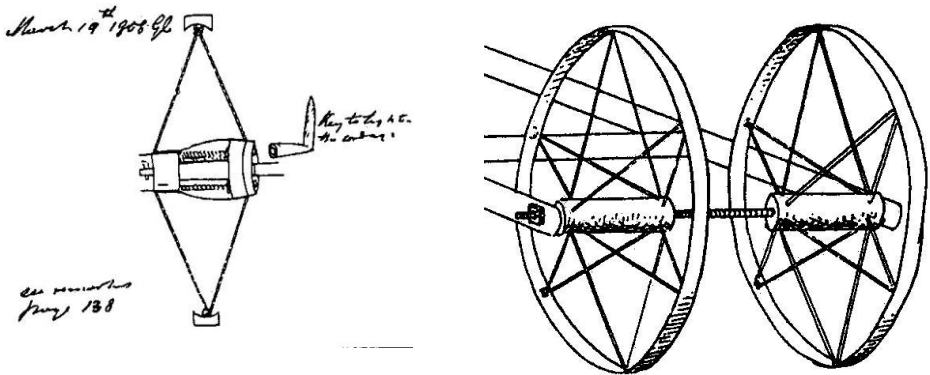


# De wielen van de fiets

*De ordinary, in Frankrijk meestal aangeduid als bi, was een gevaarlijk vehikel, totaal ongeschikt voor gebruik door de gewone burger, want als hij over een obstakel op de weg van enige betekenis moest rijden was de kans groot dat de berijder over het stuur op de weg geslingerd werd. Desondanks was de ordinary zo'n tien à vijftien jaar lang het standaardmodel van de fiets, maar hij was wel het meest in gebruik bij sportieve jongelui.*  
Uit: NRC-Handelsblad  
Jaar: 1994  
auteur: A. Wegener Sleswyk

tanchamon in de 14<sup>de</sup> eeuw van onze jaartelling.

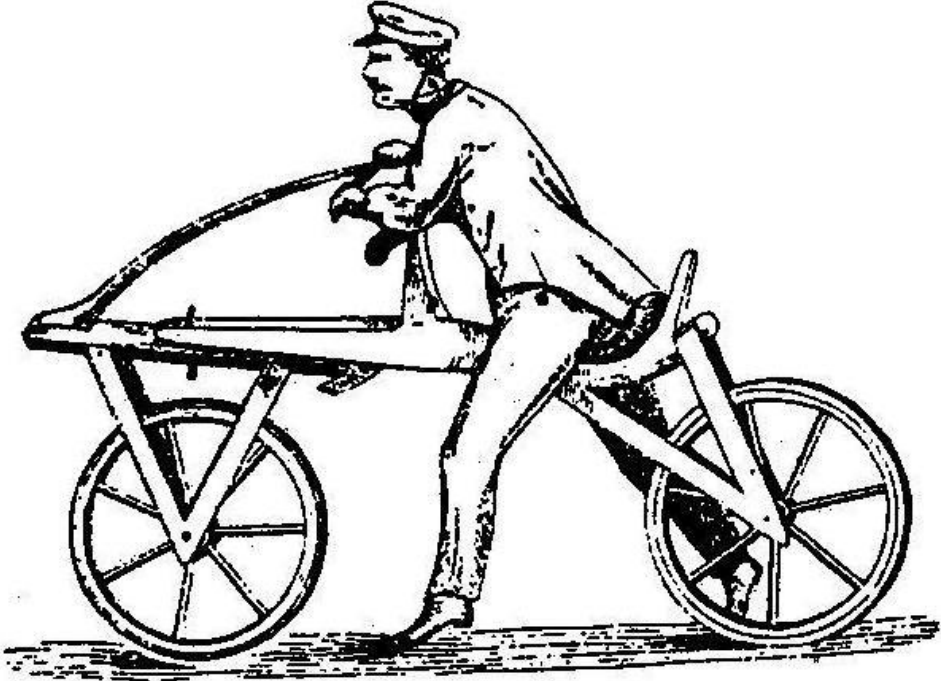
Bij de lichtste wielen die we kennen, bijvoorbeeld zoals die bij de fiets worden toegepast, treden er niet druk - maar trekspanningen op in de spaken, en heerst er in de velg een drukspanning, en niet een trekspanning zoals bij de best geconstrueerde houten spaakwielen. De draadspaken liggen op twee platte meetkundige kegelmantels, en aan de einden van de spaken zijn schroefnippels aangebracht die door de velg steken en daar aan de buitenzijde op rusten. De inwendige spanningen van het fietswiel worden opgewekt door het aandraaien van deze nippels, waardoor de spaken iets rekken. In principe is deze methode om voorspanning in het wiel aan te brengen door lengteverandering van de spaken niet verschillend van die toegepast bij de wielen van de strijdswagen van Toe-



**Figuur 1: Cayley draadspakwiel 19 maart 1808**

Als uitvinder van het draadspakwiel wordt meestal de Engelse landedelman en uitvinder Sir George Cayley (1773 – 1857) genoemd, in wiens journaal voor 19 maart 1808 inderdaad schetsen voorkomen van wielen met koorden voor de spaken, die door bouten in de naaf op niet geheel duidelijke wijze gespannen konden worden. Overigens is Cayley vooral bekend geworden als luchtvaartpionier, als de eerste die een helder inzicht had in de problemen die samenhangen met de be-

sturing en voortstuwing van vliegtuigen. Dit was wel het tijdvak van uitvinders van mechanismen, zo ook de voormalige houtvester Karl Freiherr Drais von Sauerbronn (1785 – 1851), die op 12 juli 1817 op de weg van Mannheim naar Schwetzingen een openbare demonstratie gaf van de door hem uitgevonden loopfiets. Deze was overigens nog wel uitgerust met normale lichte houten wielen. Drais had het ongeluk dat zijn uiterlijk en optreden maakten dat hij niet serieus werd genomen, en zijn loopfiets of Draisine evenmin.



**Figuur 2: Loopfiets zoals door Drais gedemonstreerd in 1817**

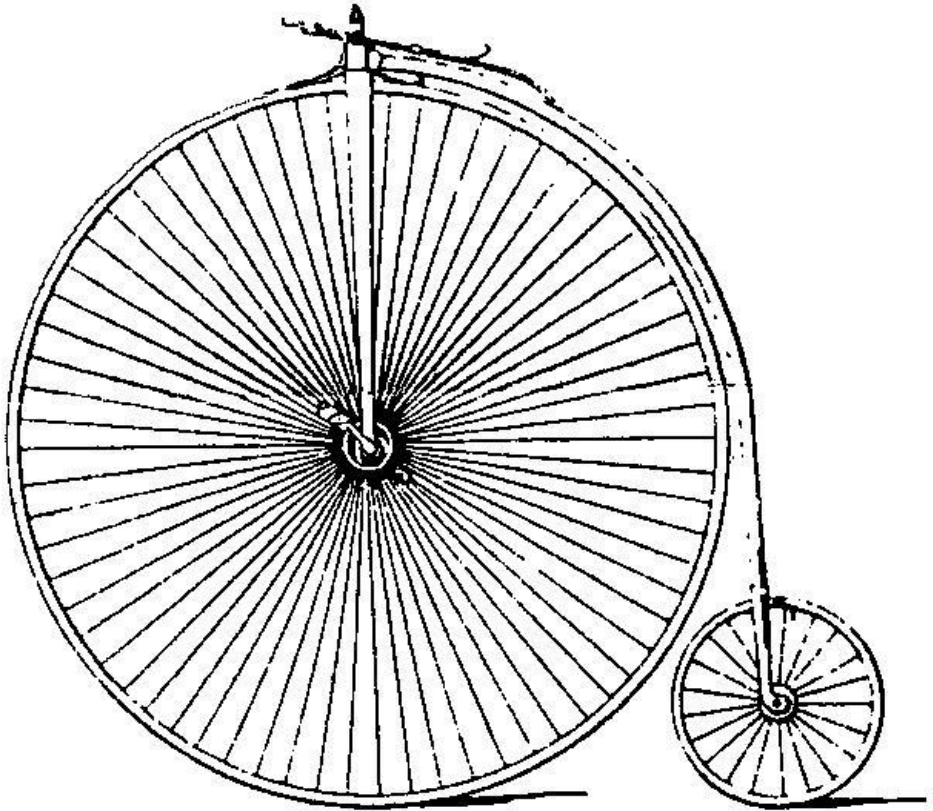
De rage waar de uitvinding toe leidde is vooral vastgelegd in een stroom van spotprenten. Drais' leven is ronduit tragisch verlopen. Hij stierf niet alleen arm – dat is traditioneel het lot dat uitvinders met actrices gemeen hebben – maar ook als licht geesteszieke, veel geplaagde dorpsgek, met enige reden bekend als der verrückte Baron.

### **Hobby horse**

In Drais' kinderjaren was als kinderspeelgoed de tweewielige hobby horse populair, maar deze was niet bestuurbaar. Vierwielige, door de mens aangedreven vehikels, die wel konden worden bestuurd, waren bekend sinds het einde van de



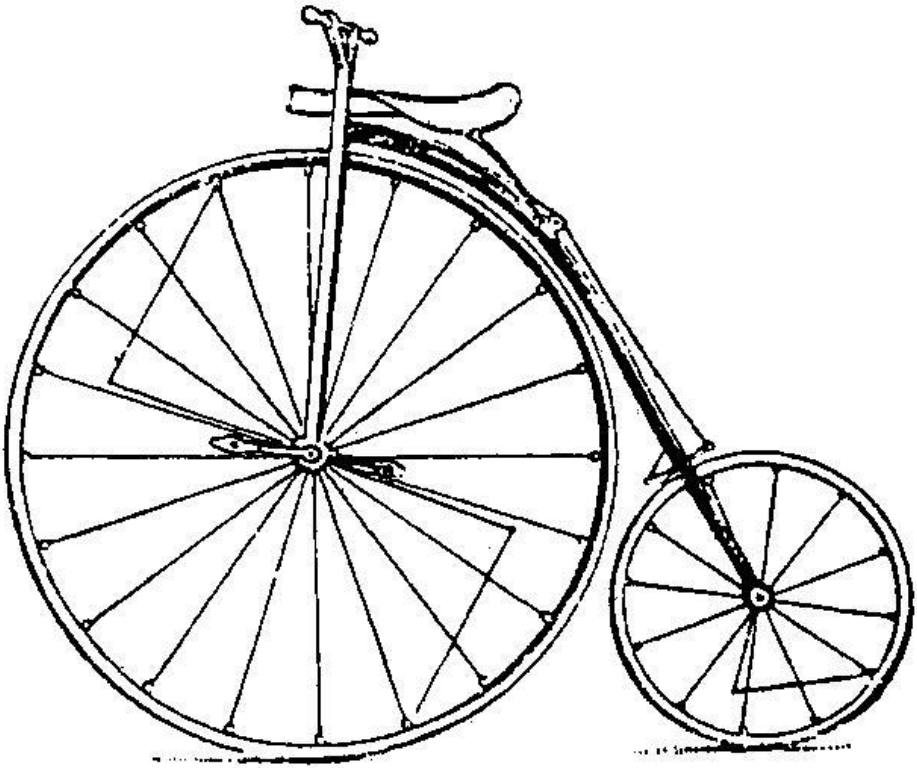
17<sup>de</sup> eeuw. Ook Drais had eerst een bestuurbaar vierwielig voertuig gemaakt dat



**Figuur 3: De toepassing van draadspakwielen bij de "ordinary" 1869 - 1874 met radiale spaken (zie ook figuur 4 en 5)**

door de berijder werd voortbewogen, maar daarover zijn geen technische details bekend. De ervaring die hij daarbij opdeed moet hem goed van pas zijn gekomen toen hij als eerste de tweewielige hobby horse bestuurbaar maakte en tevens zulke afmetingen gaf dat hij geschikt was voor volwassenen. Men had verwacht dat de loopfiets zo onstabiel zou zijn dat de benen vooral gebruikt zouden worden het vehikel rechtop te houden. In de praktijk bleek de bestuurbare loopfiets onverwacht stabiel te zijn tijdens het rijden; een geoefend rijder viel niet om als hij zijn benen even niet gebruikte. Toen dit bekend werd lag de gevolgtrekking voor de hand dat men alleen bij stilstand de benen nodig had om het evenwicht te bewaren, en dat ze verder alleen voor het aandrijven van de wielen konden worden gebruikt. Dat was veel gerieflijker dan het voortstuwen van het voertuigje met de

teenspitsen. De eerste die deze consequentie trok uit de ervaring van de onverwachte stabiliteit van de loopfiets en metterdaad toepaste schijnt de Schotse smid Kirkpatrick M'Millan van Courthill te zijn geweest, die in 1839 een tweewieler construeerde waarvan de as van het achterwiel door pedalen via een stangen – en – krukkenmechanisme werd aangedreven. M'Millan reed op marktda



**Figuur 4: Draadspakwielen en hulpefbomen; trekkabels tussen de spaken om het aandrijfkoppel over te brengen.**

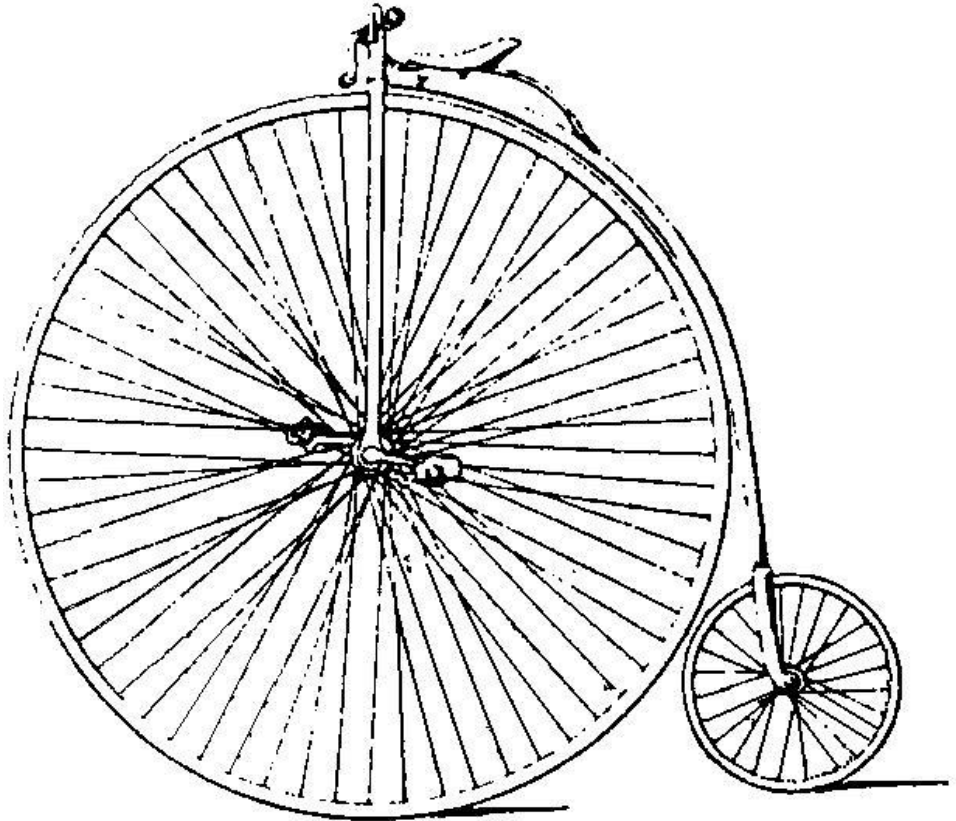
gen met zijn fiets vaak van Courthill naar Drumfries, een afstand van 14 engelse mijlen. (M'Millan is een tegenwoordig weinig gebruikelijke spelling van de naam MacMillan).

De bestuurbaarheid van de tweewieler bleek achteraf essentieel, want niet alleen kon men zich nu met een dergelijk voertuig veilig op de openbare weg wagen, maar ook is het bestuurbare voorwiel een cruciaal element bij het handhaven van het evenwicht van de rijdende tweewieler door de bestuurder, zoals uit theore-

tisch en experimenteel onderzoek van Jones in 1970 naar voren kwam. Een inzicht dat overigens al in 1892 werd verwoord door Meidinger.

### **Trappers**

Een andere mogelijkheid de benen tijdens het rijden alleen voor de voortbeweging te gebruiken is aandrijving van het voorwiel. Het constructieve voordeel is dat dan alleen maar een paar trappers aan de as bevestigd behoeven te worden, zoals bij een kinderdriewieler. De vergelijking maakt aannemelijk dat men, als het voorwiel de normale grootte bezit, op deze wijze niet snel zal kunnen fietsen.



**Figuur 5: Draadspakwielen met tangentiële spaken**

Deze constructie werd voor het eerst door de Parijse rijtuigmaker Pierre Michaux in 1861 toegepast, en het resultaat was als boneshaker populair in Engeland en Frankrijk. De bijnaam geeft het gebrek aan gebruiksgerief treffend aan. Een verbetering was ongetwijfeld de toepassing van massieve rubberbanden, wat in 1868 ingang vond. In het jaar daarop werd Cayley's uitvinding van draadspakwielen eindelijk toegepast bij rijwielen, en dat ging aanvankelijk niet zonder

problemen, want de oorspronkelijk zuiver radiaal lopende draadspaken waren niet geschikt om het mechanisch aandrijfkoppel van de as over te brengen op de velg. In 1870 vond de rijwielfabrikant Starley als oplossing, twee hefboomen tussen de spaken op de as te bevestigen vanwaar trekkabels naar de velg voerden, maar vier jaar later kwam hij met de veel elegantere oplossing de draadspaken tangentiaal aan de naaf te laten lopen. In dezelfde periode ontdekte men dat door grotere aangedreven wielen toe te passen, de energieverstopping die werd veroorzaakt door het snelle bewegen der benen bij hoge snelheid belangrijk konden worden teruggebracht. Dit leidde tot de ontwikkeling van de fiets met hoog voorwiel, de ordinary, die min of meer als standaard diameter 54 inch had, 1,37

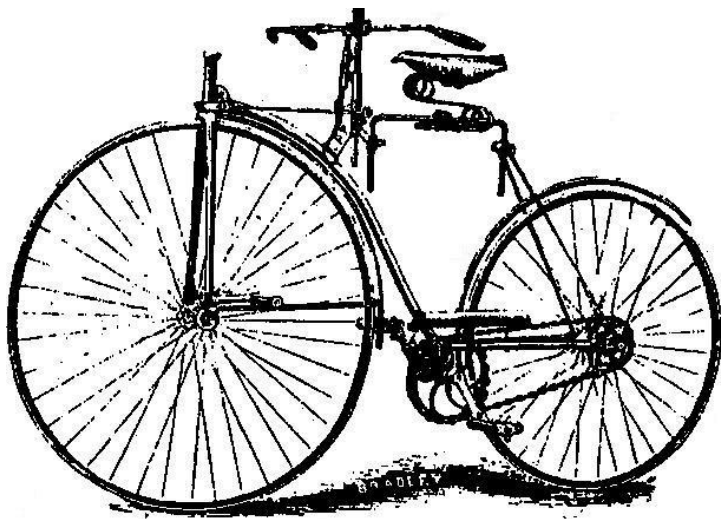


**Figuur 6: Boneshaker van Michaux 1861**

meter. Door via een stangenmechanisme de trappers boven de as aan te brengen was het mogelijk nog grotere wielen te gebruiken. Het record was een wiel met een diameter van bijna twee en een halve meter; de berijder bereikte zijn zadel via zes tredjes die op de gekromde achterbuis waren bevestigd. De ordinary, in Frankrijk meestal aangeduid als bi, was een gevaarlijk vehikel, totaal ongeschikt voor gebruik door de gewone burger, want als hij over een obstakel op de weg van enige betekenis moest rijden was de kans groot dat de berijder over het stuur

op de weg geslingerd werd. Desondanks was de ordinary zo'n tien à vijftien jaar lang het standaardmodel van de fiets, maar hij was wel het meest in gebruik bij sportieve jongelui. Gedurende die periode werd naarstig gezocht naar veiliger constructies. Eerst probeerde men dit te bereiken door het zadel meer naar achter te plaatsen, maar dit bracht de berijder in een minder gerieflijke, en, naar men toen dacht, ook minder efficiënte positie.

Vergrotende overbrengingen maakten het mogelijk kleinere voorwielen toe te passen. Hiervoor werd onder andere de kettingoverbrenging gebruikt, en het lag voor de hand dat men die ook probeerde toe te passen voor aandrijving van het achterwiel. Dit leidde in de jaren tachtig van de vorige eeuw tot de safety bicycle, een fiets die in principe de huidige vorm bezat. Het eerste rijwiel van dit model dat in grote aantallen werd verkocht was de Rover, die in 1885 werd uitgebracht door Starley & Sutton. In 1890 brachten Humber & Co de eerste modellen uit die uiterlijk gelijk zijn aan de moderne herenfiets. Technische



**Figuur 7: De "Rover" van 1885**

verbeteringen: kogellagers voor de wielassen, dunwandige stalen buizen voor de frames, en vanaf 1888, luchtbanden ontwikkeld door de veearts J.B. Dunlop (1840 – 1921), resulteerden in een licht en lichtlopend vervoermiddel. Omstreeks de eeuwwisseling kwam de laatste fundamentele verbetering, de vrijloop die het bergafwaarts 'freewheelen' mogelijk maakte. Voor die tijd waren vele fietsen naast het voorwiel voorzien van speciale stepjes om de voeten op te zetten tijdens het helling afrijden, vrij van de ronddraaiende trappers.

## **Da Vinci**

De ervaringsfeiten in deze ontwikkelingsgeschiedenis werpen licht op de vraag uit welke tijd het primitieve tekeningetje van een fiets kan stammen dat omstreeks 1970 tijdens de restauratie van de 'Codex Atlanticus' van Leonardo da Vinci (1452 – 1519) op de achterzijde van blad 133 werd aangetroffen. Is de fiets

voor het eerst door Leonardo uitgevonden en werd het schetsje gemaakt door een van zijn leerlingen, zoals Marinoni, hoogleraar in de philologie der Romaanse talen, gelooft, of is het aan het begin van deze eeuw door een grapjas aan de codex toegevoegd? Marinoni ervoer dat de “wenigen Sachverständigen, die diese Zeichnung betrachtet haben, sträuben sich entschieden dagegen, die frühe Entstehungszeit des Dargestellten anzuerkennen; und weil die Verwendung der Kette für das Fahrrad gegen des 19 Jahrhunderts aufkam, neigen sie dazu, die Zeichnung auf die ersten Jahre unseres Jahrhunderts zu datieren.”

Het kostte hem echter weinig moeite aan te tonen dat ook Leonardo de ketting- overbrenging al kende en daarmee werd de datering onzeker. Het hoofdbezwaar werd daardoor niet ontkracht, maar kwam hem geheel onvoorstelbaar voor dat aan het begin van deze eeuw iemand een vervalsing in de codex aangebracht zou kunnen hebben. Dit, in combinatie met enkele andere argumenten die overigens op zich niet doorslaggevend waren, bracht hem tot de conclusie dat het tekeningetje van een leerling van Leonardo afkomstig moet zijn.

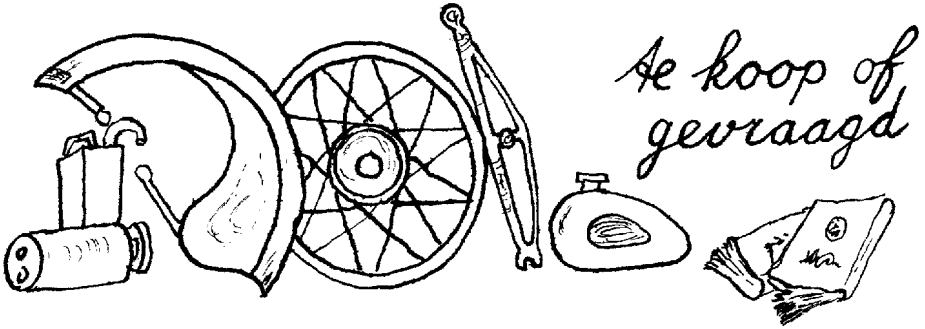
Het is jammer dat Marinoni de discussie met de door hem in eerste instantie geraadpleegde technische deskundigen niet heeft voortgezet. Zij hadden hem kunnen vertellen dat het primitieve schetsje twee details weergeeft die vóór de 19<sup>de</sup> eeuw geheel onbekend waren. Ten eerste: de trapperaandrijving, die pas mogelijk werd nadat men uit ervaring had geleerd dat het niet nodig is de voeten voor stabilisatie te gebruiken tijdens het rijden. Ten tweede: het gebruik van de vergrotende kettingoverbrenging. Pas toen men een van de wielen van de fiets met de benen ging aandrijven bleek de noodzaak een vergrotende aandrijving toe te passen om snel te kunnen fietsen, tenminste, als men wilde vermijden een zeer groot aangedreven wiel te gebruiken.

Uit vergelijking met rijwielconstructies uit de vorige eeuw blijkt dat het ruw geschetste rijwiel het meeste lijkt op de ‘Rover’ van 1885. De conclusie moet zijn dat het schetsje een vervalsing is, vermoedelijk omstreeks 1890 vervaardigd, geheel in de trant van andere falsificaties uit het einde van de vorige eeuw, zoals de Piltown schedel en het Oera Linda boek. ◀

---

Onlangs verscheen een bundeling van de eerder in deze krant verschenen artikelen van A. Wegener Sleswyk. Het boek is getiteld ‘Wielen, wagens, koetsen’ en is verschenen bij Hedeby Publishing in Leeuwarden. ISBN 90 74541 02 X. 168 blzn. f 65,-. Bevat illustraties en literatuuropgave.

---



## Advertentie

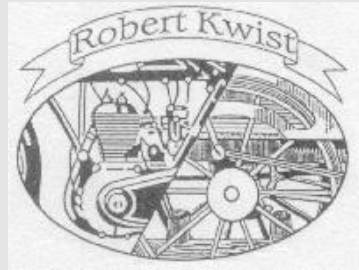
**Te koop : Peugeot P 57 TAS**

125 cc, 1957, opknapper, motorblok al gereviseerd. Prijs n.o.t.k.

Floor Evers: (0345) 61.81.64 ◀

### *Atelier Rob Kwist*

**Laarstraat 80  
7201 GG Zutphen  
(0575) 54.47.61  
06-24.99.84.49**



Ik kan voor uw motorrestauratie het volgende betekenen:

Lederwerk: koffertjes, tassen, riemen, zadels etc.

Hardsoldeerklussen: reparatie frames, vorken.

Revisie oliepompen, smeersystemen.

Lakrestauratie van tank, spatbord, biezen, . . .

Versnellingsbakkenrevisie

Ombouwen van wiellagers

Onderdelenreparatie of bijmaken

***Snelle vakkundige service, ruim dertig jaar ervaring***

***Vooraf prijsopgave, billijk tarief.***

***Bellen tussen 18.30 - 19.30 uur***

*(commerciële advertentie)*

# Zweetdruppeltjes bij het bestuur in Ranst

Door: Rien Neels

Op zaterdag 11 december 2004 loopt de wekker vroeg af, nee eigenlijk zeer vroeg af. Maar het is voor een goed doel.

Het is nog rustig op de weg in deze, wat later zou blijken, bijzondere zaterdag. CFM had zich bij de MC De Vetfrakken in geschreven om zich ook eens bij de zuiderburen te laten zien waar we allemaal zo goed in zijn. Frak staat voor jas, de schrijver dacht dat het Antwerps dialect is.

Onderweg op Hazeldonk, net voor we België in zouden rijden, even met de gsm contact gezocht met andere clubstandmedewerker Richard, of hij ook al aan het rijden was, gelukkig was hij ook al onderweg. Want het is eigenlijk best eng om in een vreemd land de CFM te moeten vertegenwoordigen. Ook reed ik weer even verkeerd, maar dat overkwam anderen gelukkig ook. Na het aanmelden bij de organisatie kon het opbouwen beginnen.

Klokslag negen uur, het tijdstip dat deze 13<sup>o</sup> beurs werd geopend kwam de secretaris, Arjan, polshoogte nemen of alles goed geregeld was. Dat was zo zodat hij na het nuttigen van de koffie gelijk op struinp pad ging. Later op de dag kwamen Wil en Ton ook nog op de koffie. Ook was er weer belangstelling voor de



CFM door de diverse Belgen, ook de Franse taal kon weer goed geoefend worden.

Er werden weer veel vragen beantwoord en de site van de CFM werd aangeprezen om via de links naar de diverse merken te komen voor verdere informatie.

Het documentatie centrum zal ook zeker ook weer bezocht gaan worden.

Exact 13:13:13 uur brak er zweet uit onder de aanwe-

zige bestuursleden. Er stonden drie Belgen aan de stand die zéér geïnteresseerd waren in de Peugeot onderdelen. Na een kort maar krachtig beraad kon er geboden worden. Na enig biedwerk werd de prijs vastgesteld en de verkoop besloten met de woordvoerder en bieder van de Belgen en Wil door middel van een stevige handdruk.

Lieve lezers zoals u begrijpt is de CFM een voorraad Peugeot onderdelen armer maar de eurootjes rijker.



En natuurlijk kwamen ook diverse clubleden even een praatje maken, die hiervoor hartelijk bedankt worden. Zij hebben ook een “verre”, “vermoeiende reis” moeten maken.

Als je nog Peugeot onderdelen zoekt, tja kijk dan eens rond op een beurs in België maar of ze ooit weer in de verkoop gaan: ik betwijfel het.

Rest mij nog één vraag: “Wat heeft de CFM gemeen met iets wat voor de dertiende keer georganiseerd wordt”. ◀



## Agenda

**Iedere derde zondag van de maand in 2004**

**Bourse déchanges privée: "Le Club du vieux guidon"**

**Replonges France (près de Macôn)**

Entree: 4 euro per jaar Tijd: Van 4.00 's ochtends tot 12.00 uur; dan kunt u beter zelf ook aan de warme hap beginnen, de standhouders zullen zelfs door ferm doorzettingsvermogen van de clientèle niet van het warme eten zijn af te houden. En zo hoort het ook. Bijzonderheden: Lidmaatschap verplicht! van 1 augustus t/m 31 juli. Volgens vele kenners een hele goeie beurs.

Tel./fax. 03.85.30.44.94 na 20.00 uur.

**28 december 2004**

**Motor- en brommermarkt Staphorst.** Zie ook: [www.ambc-staphorst.nl](http://www.ambc-staphorst.nl)

**15 en 16 januari 2005**

**Oldtimer Beurs Rosmalen**

Oldtimer beurs met stand van de Club voor Franse Motoren.

CFM leden kunnen de sweatshirts bewonderen, passen en bestellen.

De bestelde sweatshirts kunnen, vermoedelijk, aan de clubstand afgehaald worden. Zie ook: [www.autotronevenementen.nl](http://www.autotronevenementen.nl)

**12 en 13 februari 2005**

**Moto Retro Wieze België Oktoberhallen.** Beide dagen van 09:30 tot 17:30 uur

De beurs staat in het teken van de Honda. Uitgeverij Freson presenteert het nieuwe boek over Honda. Zie ook: [www.motoretrowieze.be](http://www.motoretrowieze.be) ▶

## **19 en 20 februari 2005**

### **5e Oldtimer Beurs 't Echappementje Fabriekspand - Roeselare België**

Autobaan E403 - afrit 7, Haven op 200 meter van het station

Open van 09:00 uur tot 18:00 uur. Inkom 4.00 euro. Organisatie: vzw 't Echappementje Inlichtingen tel.: 00 32[0]51 72 55 91 óf 00 32[0]51 72 47 25

## **Zaterdag 26 februari 2005**

### **Oude Motoren Beurs Schilde** Lindenstraat 10, B-2970 Schilde België

Open van 09:00 uur tot 17:00 uur. Inkom 3.00 euro

Inlichtingenten tel.: 00 32 [0]477 27 73 72 óf 00 32 [0]486 89 89 70

## **zaterdag 12 maart 2005**

### **Sleuteldag van CFM**

Sleuteldagplaats Heerde. Meer informatie in volgende Peu.

Hier hunt u de sweatshirts bewonderen, passen en bestellen.

## **Zondag 26 juni 2005**

**10e Oldtimer Brommer beurs Turnhout.** Zaal donk, Kapelweg 52, Zevendonk Turnhout België. Open van 10:00 uur tot 17:00 uur. Inkom 3.00 euro.

Start rondrit om 11:00 uur, inschrijving 3.00 euro vanaf 10:00 uur. Uitreiking beker om 16:00 uur. Inlichtingen tel.: 00 32[0]14 63 48 44

## **17 september 2005 (de CFM is erbij)**

### **Nationaal Veteraan Treffen Woerden Centrum**

Zie ook: [www.nationaalveteraantreffen.com](http://www.nationaalveteraantreffen.com)

## **Zaterdag en zondag 1 en 2 oktober 2005**

**4e Motor Oldtimer Ruilbeurs Wiekevorst.** Zaal St. Jan, Itegemseweg 33, Wiekevorst (Heist o/d Berg) België. Open van 10:00 tot 18:00 uur. Inkom 3.00 euro

Inlichtingen na 18:00 uur, tel.: 00 32 [0]16 69 80 85 óf 00 32 [0]475 40 46 13

## **Zaterdag 1 oktober 2005**

**12e Bourse du Vétérán moto club Belge.** Salle Polyvalente du Chateau d'Oupeye, Rue du Roi Albert, 4680 Oupeye.

Open van 09:30 uur tot 17:00 uur. Inlichtingen tel.: 00 32 [0]4 227 19 79 of 00 32 [0]495 77 07 40 Organisatie Vétérán Moto Club Belge

## **Zaterdag en zondag 22 en 23 oktober 2005**

**18e Oldtimer motorbeurs Gierle** Parochiezaal, Gierle Turnhout België

Open van 09:30 uur tot 18:00 uur Inlichtingen tel.: 00 32 [0]14 63 39 77

Organisatie Worldwide Riders Club Noorderkempen



# CFM en haar website

**Door: Rien Neels en Paul Jonkman**

Onderstaande feiten geven ons iets meer zicht op de duistere wereld van de surfende wereldburgers. December 2004 is opgenomen tot en met 27 december\* In oktober 2004 is de site ingrijpend veranderd en is er een tweede redactielid actief geworden.

De getallen zijn als volgt:

## Aantal bezoeken in de afgelopen drie jaar

	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>
Januari	157	490	602
Februari	195	465	578
Maart	235	453	607
April	208	481	711
Mei	148	540	458
Juni	208	393	661
Juli	220	451	710
Augustus	240	398	661
September	389	489	687
Oktober	390	519	748
November	402	536	879
December	367	501	860 *

## Aantal bezochte pagina's op een weekdag

	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>
Maandag	68	97	160
Dinsdag	62	120	147
Woensdag	62	88	145
Donderdag	54	68	108
Vrijdag	56	77	134
Zaterdag	46	95	161
Zondag	78	102	378

## **Uit welk domein (land) wordt onze site bezocht (in %)?**

Nederland 65; België 11; onbekend IP adres: 8; net 6; Frankrijk 3; Nu 2; Talie 2; com 1; Spanje < 1; Duitsland <1; andere domeinen/landen 2 procent.

## **Welk besturingssysteem werd er gebruikt door de bezoekers?**

Windows explorer 98,2 %; Mac 0,8%; onbekend 0,7%; Linux 0,2%; Free BSD <0,1 procent.

Op deze computers draaide in 96,1 % van de gevallen de internet Explorer van Microsoft, Mozilla draaide op 3,2 % en Netscape, de oude verslagen vijand van Microsoft 0,2 %, de anderen ieder minder dan 0,1%.

## **Doorlinken**

Het meest werden we in december 2004\* doorgelinkt door Yesterdays (50), Motorfietsweb deed dat 33 keer, gevolgd door de VMC met 22 keer; Alltimers deed het 14 keer. Een bestuurslid met een site zorgde voor 9 bezoekjes extra.

## **Welke robots kwamen langs om in de inhoud te snuffelen?**

Google (Googlebot) 225 keer; Inktomi Slurp 96; Mirago 82; MSNbot 55; Ingrid 40; Alexa 27; Voila 25; WISENutbot (Looksmart) 13 keer. De rest van de robots kwam enkele keren in december 2004 langs.

## **Met de volgende trefzinnen vond men de Clubsite:**

Motobécane, franse motoren, Monet Goyon, Terrot, motornieuws, gillet herstal, Koehler-Escoffier, Voxan, ruilbeurs Barneveld, Koehler Escoffier.

## **Met de volgende trefwoorden vond men de Clubsite:**

motoren, Franse, Motobécane, Terrot, moto, Peugeot, club, Gillet, Monet en Goyen!! Men vond de Clubsite ook nog met 499 andere zinnen en 854 andere woorden.

## **Conclusies**

*We begrijpen dat het voor een stel leden onleesbare kost is. Voor deze mensen in ieder geval één conclusie die een ieder wel zal kunnen delen:*

*De website is niet meer weg te denken in onze club. Maar liefst 800 bezoekjes per maand. Als de helft van de bezoekjes serieus is, dan heb je toch een enorm bereik.*

*Een ander verschijnsel dat niet in dit onderzoekje is meegenomen: bijna alle nieuwe clubinschrijvingen komen via de website. ◀*

De Link-Meesters.

## Reactie van een clublid

In Peu 51 heeft Richard van de Plas een kort verhaaltje geschreven over een ritje met z'n Terrot. Daarbij verzeeilde hij in een groep verzamelde Harley-rijders. Genoten van de aandacht heeft hij dat in een mailtje gezet en naar de redactie gestuurd. Een clublid heeft zich aan dit artikel gestoord en besloot daarop een brief (per mail) te schrijven naar de redactie van de club. De redactie heeft direct overleg gehad met het voltallige bestuur en besloten de brief niet te plaatsen. Uiteraard kunt u zich op de hoogte stellen van deze brief door dat kenbaar te maken aan het bestuur. De lengte van de reactie overtrof vele malen de lengte van het verhaal van Richard. Aangezien het aanzwengelen van een discussie over "*niet-Franse motorfietsen en haar berijders*" niet tot de doelen van de CFM behoort, hebben we gemeend het bij deze vermelding te laten. Overigens blijft u vrij om te reageren op elke actie die de CFM onderneemt, heel graag zelfs. Over dit onderwerp is de discussie in "Un Peu de Tout" gesloten. ◀

## Meten is Weten: clubshirts

De CFM leden die niet in de gelegenheid zijn geweest kunnen de clubshirts zien, passen en bestellen op de volgende beurzen:

- 15 en 16 januari 2005 in Rosmalen in het Autotron,
- de sleuteldag in Heerde op 12 maart 2005
- de Jaarrit van de CFM
- Woerden 17 september 2005 tijdens het Nationaal Veteraan Treffen ◀

## Moto Salon Parijs

Op 26-27 en 28 november konden we ons hart weer ophalen op een behoorlijke beurs in de lichtstad. De Moto Salon biedt veel nieuwe spullen maar we kwamen toch ook weer thuis met een mooi stel boeken, een Terrotfiets, een Christopher (een Peugeot/Automoto met ander logo) met Aubier-Dunne en een stel boeken voor het documentatiecentrum en de leden. Bijzondere ervaring vormde de jaarvergadering van de G<sup>n</sup>ôme & Rh<sup>o</sup>neclub. Onder een 4 x 4 meter groot scherm, waar onophoudelijk rugby werd getoond, kwam de vergadering voor ons niet helemaal tot zijn recht . . . je verstond er geen barst van.

Zoals gewoonlijk was het eten prima verzorgd, de atmosfeer rokerig, de stukken van de jaarvergadering juist op tijd, de laatste berekeningen in het pand, klaar. Het versnellingsbakje van 200 euro hebben we maar laten liggen, het ding gaf je vieze handen en een leeg gevoel in de zak.

De réfabrication van onderdelen wordt ieder jaar opgevoerd. Het programma van de aanbieders vult mekaar aan en overlapt elkaar voor een behoorlijk deel. Uitleten, sturen, gereedschapskistjes, het is er allemaal te krijgen.

Volgend jaar gaan we weer! ◀

## **Terrot boek verloot**

Op 28 november 2004 is, zoals u in Peu 50 heeft kunnen lezen, het prachtig dikke Terrotboek van Bernard Salvat ter loting aan de leden beschikbaar gesteld.

Uiteindelijk is het boek terecht gekomen bij een clublid uit Spakenburg.

Voor alle duidelijkheid: het boek werd niet weggegeven (200 euro) maar het is zijn geld voor de echte liefhebber zeker waard. Leden kunnen een ander (genummerd) exemplaar altijd inkijken in het documentatiecentrum. ◀

## **Beurs Barneveld en de jaarvergadering CFM**

### **De hoofdpunten . . .**

- vroeg het bed uit om de spullen van de CFM op de stand te krijgen
- veel mensen in een enorme file op de A1 (de weg naar Barneveld zat dicht wegens onderhoud)
- de beurs heeft dus bij opening veel minder bezoekers dan normaal
- veel Peugeotonderdelen, documentatie en informatie over de club
- leuk om te merken dat we goed bekend zijn bij de Franse motorfietsliefhebber
- een leuke omzet gedraaid, dit alles ten goede van de clubkas
- de jaarvergadering met een zaal vol belangstellenden
- de voorzitter ging als een TGV door de agendapunten
- enkele leden stelden voor om in 2006 de contributie met 2 euro te verhogen. Dat voorstel is door het bestuur overgenomen en wordt geagendeerd voor de volgende jaarvergadering
- vrijwilligers voor de standbemensing Rosmalen hebben zich weer opgegeven
- 41 leden hebben hun contributie voor volgend jaar reeds betaald, dank daarvoor
- prachtige CFM clubshirts, zeer zware kwaliteit, donkerblauw met oker CFMlogo, gepresenteerd in de maten XL, L en M, bestel eventueel XXL en mail voor advies
- prijs van de clubshirts 37,50 euro. Er zijn er inmiddels 30 verkocht in de voorverkoop in verschillende maten. We gaan eerdags de eerste zending bestellen

- de jaarrit zal volgend jaar in Hengelo plaats vinden
- we nemen (bij uitzondering) deel in combinatie met een ander club
- in dit geval de HAMOVE in Hengelo (Gld)
- in dit motorgekke dorpje jubileert deze veertigjarige club met een kampeerweekend en VMC-rit
- Marius ontvangt ons weer in zijn bedrijf voor een fantastische Sleuteldag (alleen voor leden) onder leiding van zijn medewerkers
- onderwerpen: uitlaten buigen, lassen, . . . meer nieuws volgt
- de stemming was opperbest
- het bestuur dankt jullie voor de belangstelling en de positieve sfeer
- dit alles in een uurtje tijd!
- Wim J. had natuurlijk weer fantastische onderdelen gemaakt. Dit keer niet uit een oude wasmachine maar uit het sloopmateriaal van zijn huis. Het blijkt dat de MDF platen zijn om te vormen tot stuurschakelaar. ◀



**Figuur 8:** Postzegel uit Laos. Een Gnôme & Rhône uit 1920. Paul Essens heeft zich gespecialiseerd in 't speuren naar afbeeldingen van Franse motorfietsen op postzegels.



**Figuur 9:** Soms kom je Paul Essens ook tegen op een plaatje . . .

# 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 \*.



## **Bestuur:**

Vz: Wil Streep, Zoelenseweg 1, 4003 EK Tiel. (0344) 68.20.21  
Secr: Arjan Griffioen, Bosbadlaantje 9, 3956 BL Leersum. (0343) 45.40.71  
Pm: Jan Horsman, Glanzerhof 8, 5709 GE Helmond (0492) 51.86.98  
Alg.: Ton Dorland\*, Veldstraat 15, 3881 JM Putten. (0341) 36.13.52  
Alg.: Rien Neels, Margrietlaan 8, 5165 TA Waspik. (0416) 31.20.01

---

## **Aanspreekpunt voor technische vragen:**

Alg: JC Dragt\*, Anklaarseweg 454, 7323 AG Apeldoorn.(055) 367.00.63  
Alg: R. Stevelmans, Asselsestraat 178, 7311 EW Apeldoorn.(055) 522.11.70

---

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

Alg: P.Jonkman\*, Zonnenbergstr 33, 7384 DK Wilp (Gld). (055) 323.26.67  
• Advertenties: € 32,50 per ½ blz per jr; tarieven en voorwaarden op aanvraag

---

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

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

---

## **Postadres:**

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

---

## **Gegevens CFM:**

- Lid: €15,= (of vanaf 1 aug. € 22,50 voor 1½ jaar)
- Geld overmaken: **377 . 32 . 84 . 80 CFM, Helmond**
- CFM-documentatiecentrum: (CFM-DC) Bezoek op afspraak. (055) 323.26.67

## **Het laatste nieuws, de actuele agenda, het inschrijfformulier**

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

**Sluiting kopij:** uiterlijk maandag 14 februari 2005 of bel!

**Kopij:** Getypt of geschreven, het liefst per email.

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

