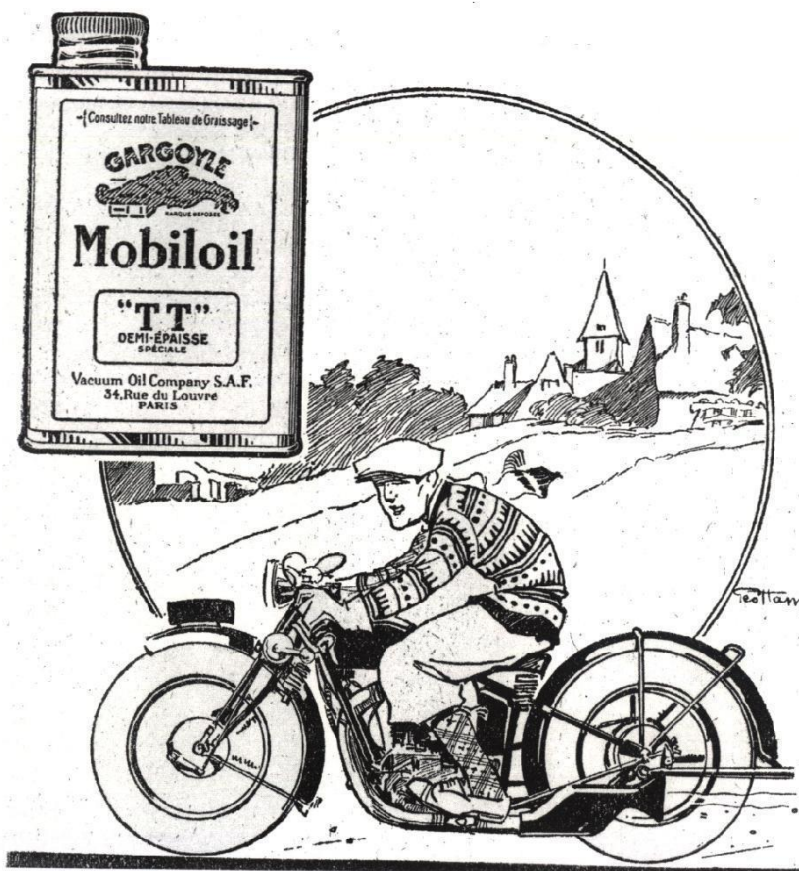


Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 57 Juli 2006 oplage: 200



CFM 15 jaar - Terrot 100 MTR

Rador - Magneto France - Jaarrit CFM Hengelo (Gld)

Verslag Sleuteldag - Kennisdelen dag

Inhoud

De CFM bestaat 15 jaar	3
Jaarrit CFM / 41 ^e Int. Hengelo Rally	9
Programma Jaarrit CFM / Hengelo Rally	11
Kennisdelendag	12
Verslag Sleuteldag 2006	13
Nationaal Veteranen Treffen 2006.....	17
Nieuws van het CFM documentatiecentrum.....	18
Website New-Map	21
Betuwerit in het water gevallen	22
Nieuwe leden en hun motor	23
Een 100 cc BMA: Terrot of Magnat-Debon ?	24
Een Radior ‘Dans son Jus’	29
Advertenties	31
Agenda	33
Informatie vereniging CFM	36

Bij de voorpagina:

*1936: Reclame voor olie van het merk Mobiloil. Ontwerp van Geo Ham.
Uit het boek “Instantants d’Années” van Jean-Yves Fenautrigues.*

Bijlage:

- Inschrijfformulier Jaarrit CFM (in samenwerking met Hamove Hengelo)

Sluiting kopij: Uiterlijk maandag 9 oktober 2006 of bel!
Kopij: Getypt of geschreven, het liefst elektronisch aangeleverd.
Email kopij: cfm-redactie@wanadoo.nl

De CFM bestaat 15 jaar

Door: Paul Jonkman (1e voorzitter van de Terrotclub, later CFM)

De CFM bestaat op 1 juni 2006 al weer 15 jaar. Wat ooit begon als een klein hobbyclubje met Terrot-bezitters, is uitgegroeid tot een stabiele factor in het Nederlandse veteraan-motorwereldje. Tijdens de oprichting zijn we wel eens cynisch benaderd. “Het zoveelste initiatief dat na een paar jaar een zachte dood sterft”, dat werd althans tegen me gezegd. Het is anders gelopen.

De eerste bijeenkomst, achteraf gezien de oprichtingsbijeenkomst van de CFM, vond plaats in Apeldoorn op zaterdag 1 juni 1991 bij mij aan huis. Een genoeglijke bijeenkomst waarbij zowaar zelfs enkele mensen hun motor hadden meegenomen.

Hoe begin je nou zo’n club?

De start van de club was even doeltreffend als simpel. Op de veteranenmotorbeurs in Barneveld waren enkele standhouders van Franse motoren. Wim en Nel Faber vielen meteen op door de gezellige babbel, de mooie spullen en het enthousiasme waarmee ze over Frankrijk en over de Franse motorproducten spraken. Het was eigenlijk toch ook wel bijzonder dat Nel zo meeleefde met de hobby van haar man, of beter gezegd, dat ze dit als gezamenlijke hobby hadden. Ik had in mei 1989 een Terrot HLG gekocht aan de Zonnenbergstraat in Twello, de plek waar ik trouwens zeven jaar later naar toe zou verhuizen. Een vriend had me getipt dat bij de caravanstalling een bijzondere motor stond. “Wat, een Terrot?, nog nooit van gehoord”. In de motorencyclopedie van Tragatsch stond wel iets over het merk (grootste motorfabriek van Frankrijk, type H het meest gebouwd (driehonderdduizend) maar voor de hobby kwam je daar toch niet veel verder mee.

Na mijn aanmelding bij de VMC (Veteraan Motorclub) heb ik met Jan-Coen Dragt enkele regioavonden bezocht. Behalve de enorme rookwarenconsumptie viel ons ook de motorkennis op, de Franse motor werd echter niet warm onthaald. Dat was later ook wel te verklaren: Franse motoren zijn in ons land nauwelijks geïmporteerd geweest. Basis onder de VMC zijn toch ook vooral de motorrijders van het eerste uur, of de zonen van deze pioniers. De enorme kennis die daar gedeeld werd, was voor Terrotisten van hete eerste uur minder interessant. Uitzonderingen waren er wel, al vrij vroeg kwam ik in contact met Frits Linde. Ik was jaloers op zijn kennis, tot op de dag van vandaag was Frits zijn kennis ongeëvenaard. Vanaf het begin was het duidelijk dat de CFM bestaansrecht had naast de VMC en dat we niet elkaars concurrenten zouden zijn. Ik leerde in die eerste dagen al snel de volgende namen kennen: Kees Koster, Ben Polman, Frans Bakker, Robert Kwist, Jaap Stipdonk. Zelf zocht ik contact met lotgenoten met een eenzelfde motor, die het leuk vonden om kennis te delen en elkaar te helpen waar nodig. Meer niet! ►

Ik heb bij de stand van Wim en Nel, aan alle passanten die langer dan één minuut bleven staan of een geïnteresseerde vraag stelden, voorgesteld om informatie te gaan delen. Ik had nog geen vastomlijnd plan hoe ik dat aan ging pakken. Aan het einde van de dag (in november 1990) had ik ongeveer 15 adressen. Tot het voorjaar van 1991 heb ik met die adressen niets gedaan. Uiteindelijk heb ik 15 brieven verstuurd en iedereen bij mij thuis uitgenodigd. Mijn motor liep toen al wel, maar ik had er nog niet echt op gereden. De sfeer in juni 1991 was prima en de reacties op de brief waren enthousiast. Ik kreeg toen al snel een klein budget om de verzending van een vervolgbrief mogelijk te maken. Ik was meer sleutelaar dan schrijver trouwens. Je leert vanzelf door aan iets te beginnen, schrijven dus ook.

De mensen van het eerste uur.

Meneer Admiraal uit Amsterdam. Ik heb hem regelmatig gebeld. Hij bezat al jaren een Terrot maar kwam, door zijn zieke vrouw, niet meer aan rijden toe. Leuke gesprekken met zo'n heerlijk Amsterdams accent. Een ander bijzonder contact ontstond met Ton Rietbergen, altijd vergezeld met zijn jonge zoon Michiel en vriend. Het valt moeilijk om positief te blijven denken als je beseft dat Ton zijn zoon enige tijd later zou moeten missen door een tragisch verkeersongeval. Helaas is dit diepste leed andere leden in die tijd ook niet bespaard gebleven. De fam. Schokker en de fam. Wattenburg moesten ook afscheid nemen van dierbaren uit hun gezinnen. Een machteloos gevoel bij een leuke hobby. Dan leerden we ook de families Rooswinkel en Albers in Duitslang (omgeving Brügggen) kennen. De eerste familie heeft nog een belangrijke rol gespeeld in de tijd dat wij voor onze kindervens in Duitsland terecht kwamen. Hoezo een motorclub? Kees Colijn in Sassenheim, mijn geboorteplaats, dat gaf ook een speciale relatie. Léon Koelewijn in Noordwijk, barkeeper en motorliefhebber, had prachtige verhalen. Maar dat die rare Bataaf (minder vleierende Franse uitdrukking voor mensen uit Nederland) zich vertoonde op een Terrot tijdens het honderdjarig bestaan van het merk Terrot, dat het Franse erfgoed toebehoorde, dat was niet al te best. Léon voelde zich een beetje klein tussen die Fransen op de "centenaire".

Martin Beelen had ook een Terrot. Een heel precieze man uit Haps. Vrijgezel en bezeten van oude voertuigen. Het lag op de route en ben enkele keren bij hem langs geweest. De laatste keer werd ik allervriendelijkst onthaald door zijn moeder, "Martin is aan het werk". Tijdens het gesprek werd ik steeds onrustiger want zelfs moeder had geen idee waar hij mee bezig was. Of het wat werd was onbekend. Gek! Uiteindelijk bleek Martin een motor in elkaar gezet te hebben, zo verschrikkelijk mooi en nauwkeurig, roomwit als ik het me goed herinner, dat ik me niet voor kon stellen nog ooit een mooiere restauratie te zullen zien. Hij werd onthuld met krantenartikel en buurtrit. Martin had iedereen voor de gek gehouden. Pas toen de HST helemaal klaar was, mocht iedereen haar zien. Als een duiveltje uit een doosje (met slot erop!) ►

Harry Nab was de eerste beheerder van het documentatie-centrum. Maar door de vele motorhobby's had hij vaak weinig tijd. Van Harry leende ik zijn Monet Goyonnetje toen ik mijn hele motorbezit had verloren tijdens een brand.



De eerste bijeenkomst bij Paul Jonkman thuis in 1991

Familie Stomp had een heel bijzondere rol. Henk (van Jan en Henk) sleutelt, rookt en praat, die laatste eigenschap had Jannie ook, maar die deed al snel iets met de ledenadministratie en financiën. Wim Janssen, redacteur van diverse artikelen, chemicus, fijn-mechanieker, heeft elk lid verستeld doen staan door de fantastische werkstukjes die hij ieder jaar weer laat zien tijdens de Jaarvergadering. Steevast vertelt Wim dat het eigenlijk allemaal niet zó heel moeilijk is. Daar hebben kenners steevast een andere mening over. Andere leden van het eerste uur: Peter Goes (ook al een witte motor), Cor Leguyt, Gerrit Hoekman, 2 x de Jong, Hans Nauta, Jan van Bommel en Gerit Pijffers (de eerste organisator van de CFM-jaarrit. Als laatste noem ik Hilbert Beverwijk (geen lid maar onmisbaar om het park rijdende te houden). Ongetwijfeld ben ik nu iemand vergeten. Wat opvalt is, dat we tot op de dag van vandaag, een club van mensen zijn met een motor. Uiteraard wordt er veel over techniek gesproken, natuurlijk is een motorclub ook wel een mannenwereldje. Maar als het er op aankomt, dan gaat het toch om de mens en zijn hobby. Dat had ik altijd voor ogen en tot de dag van vandaag is dat zo gebleven. ►

En hoe het verder ging

- Uiteindelijk werd de Terrotclub een vereniging. (rechtszekerheid, aansprakelijkheidstoestanden)
- Terrot bleek niet zo'n logische eenheid te zijn, andere Franse merkenbezitters wilden zich graag met ons verenigen, vele Terrotbezitters hebben ook iets van andere Franse merken.
- Een club die gerund wordt door één persoon sterft snel een stille dood. Snel en soepel werden steeds andere mensen gevonden om bestuursstaken op zich te nemen.
- Uiteindelijk kwam Ton Dorland ook in onze vereniging en nam al snel een aantal bestuurszaken in handen. Hij heeft in de tijd, dat ik door een brand mijn hele hobby in rook zag opgaan (weet u hoe snel dat gaat trouwens?) zich ingewerkt en later zelfs het voorzitterschap op zich genomen.

Toen de CFM een officiële vereniging werd, en Ton was ingewerkt brak de tweede fase aan, we zijn dan het eerste lustrum gepasseerd.

Het tweede en derde lustrum

Door: Ton Dorland, 2e voorzitter

Op dit punt, het zal zijn geweest in 1995 of daaromtrent, neem ik het verhaal ongeveer over. Niet alleen het verhaal, maar ook het voorzitterschap. De aanleiding tot het overnemen was natuurlijk naar; wanneer er geen brand was geweest bij Paul en Gerdy was Paul waarschijnlijk tot op de dag van vandaag nog voorzitter geweest. Ik ga express geen oude Peu's raadplegen om er achter te komen wat er allemaal in de periode na mijn aantreden is gebeurd. Ik wil zo veel mogelijk uit mijn geheugen putten (inderdaad, wordt minder) zodat ik alleen de voor mij belangrijke momenten weer boven haal. Verder is natuurlijk de eerste periode de belangrijkste geweest. Als eerste herinner ik mij de opzet van de officiële vereniging. Ik had treurige verhalen gehoord over bestuursleden die hoofdelijk verantwoordelijk werden gesteld wanneer er iets naars gebeurde binnen hun club. Ook bleek dat je geen fatsoenlijke verzekering kon afsluiten als je niet een officiële vereniging was. Dit alles noopte tot statuten, een huishoudelijk reglement, de gang naar de notaris en het inschrijven bij de KvK. Veel schrijfwerk, bedenken van teksten en regels, overleggen wat wel en niet kan. Er kwam van alles bij. Hoe is de verantwoordelijkheid gesteld van de Peu-redacteur, wat wordt wel toegestaan en wat niet. Later kwam er nog het verhaal advertenties bij en de web-site. (Straks nog de beursgang!). Er werd consequent vergaderd, meestal 5x per jaar, waarbij ook de jaarvergadering nog kwam. Tot onze stomme verbazing werd de jaarvergadering ieder jaar wel door 30 tot 40 mensen bezocht; ►

dit is een opkomst van 25%. De meeste verenigingen komen aan 5-10%. Voorwaar: we hebben veel leden, die actief meedenken en meeleven.

Het archief groeide en groeide maar.

Het aantal leden ook. Steeds werd op beurzen weer wat gevonden, maar het grootste deel van alles wat er nu in het archief zit, is door

leden en mensen buiten de vereniging geschonken. Ook de in het archief gestoken tijd (vele, vele uren) was geschonken.

Wanneer we het documentatiecentrum in zijn vorige locatie in Wilp en in zijn huidige locatie in Oosterhout zien: het is werkelijk uniek geworden.



Ton en Robert op de Terrot in Frankrijk

PAS 15 JAAR....WE ZIJN NOG JONG

Door: Wil Streep, 3^e en huidige voorzitter

Als je de geschiedenis van onze club, de CFM, leest zoals geschetst door de beide ex-voorzitters en kijkt waar zij nu staat dan mag je als club best een beetje trots zijn. We zijn de kinderjaren ontgroeid. De club heeft al een eigen geschiedenis. Vele zaken zijn in de afgelopen jaren op de rails gezet zoals: de officiële oprichtingsakte en het huishoudelijk reglement, de Peu, gestructureerde vergaderingen, een groot documentatiecentrum, stands op beurzen, sleuteldagen, kennisdelendagen, een goede financiële en ledenadministratie en niet te vergeten de jaarritten. En dat allemaal op vrijwillige basis door de clubleden. De clubleden die nog oude Peu's hebben moeten ze nog eens doorbladeren. Zij zullen verstedd staan van de vele artikelen en de informatie die er ongemerkt gegeven wordt en wat de club zoal niet doet. We mogen best erg trots zijn en niet een klein beetje en dus op naar de 20 jaar. Het bestuur gaat ervoor en zij hoopt dan ook dat meerdere leden acte de presence zullen geven bij beurzen, ritten, artikelen voor de Peu enzovoort.

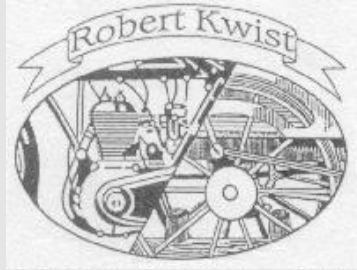
We mogen stellen dat de CFM nog hetzelfde elan heeft als bij haar oprichting. We gaan zo verder. Ja toch !!!

(commerciële advertentie)

Atelier Rob Kwist

**Laarstraat 80
7201 GG Zutphen**

**tel/fax: (0575) 54.47.61
mobile: 06-24.99.84.49**



Ik kan voor uw motorrestauratie het volgende betekenen:

Lederwerk: koffertjes, tassen, riemen, zadels etc.

Hardsoldeerklossen: 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



**De stoomfiets van
Perraux uit 1870.**

Jaarrit CFM / 41^e Int. Hengelo Rally

Vorig jaar heeft de CFM de jaarrit gehouden door deel te nemen aan de Internationale Hengelo Rally te Hengelo (Gld). Dit is toen zo ontstaan, doordat een van de organisatoren van de Hengelo Rally (Cor Seesing) tevens lid van de CFM is. Verder leek het ons toen leuk om mee te doen, omdat de VMC 50 jaar bestond. Voor degenen, die er nog nooit geweest zijn: de Hengelo Rally is een twee-daags evenement met als uitvalsbasis het clubhuis van de Hamove, de organiserende club. Bij het clubhuis kan ook gekampeerd worden. De CFM had daar vorig jaar een eigen hoek. Het op deze manier rijden van de jaarrit is vorig jaar zo goed bevallen, dat we het dit jaar weer zo gaan doen. Het evenement vindt plaats op zaterdag 26 en zondag 27 augustus te Hengelo (Gld).

De Hamove beschrijft het evenement als volgt:

Een keur aan binnenlandse - en buitenlandse deelnemers zal in Hengelo weer aanwezig zijn. Het organisatie-team van de Hamove is nog volop in de weer om de nodige zaken te regelen en te organiseren. Zij hebben weer twee prachtige ritten uitgezet door de mooiste gedeelten van de Achterhoek en Liemers, geschikt voor alle klassen. Er hebben zelfs geen verkeerslichten in de routes, dus de ritten zijn ook zeer geschikt voor Klasse 1 rijders en deze zijn dan ook van harte uitgenodigd om te komen strijden voor de prachtige wisselprijs die we in Hengelo al jaren voor Klasse 1 uitreiken.

Samen met u willen we er ook dit jaar weer een bijzonder evenement van maken en wel om de volgende redenen:

- De Int. Hengelo Rally wordt voor de 41e keer verreden.
- De Franse Motorenclub CFM houdt haar jaarrit opnieuw in Hengelo tijdens ons weekend.
- Vele buitenlandse vrienden zullen ook weer present zijn om dit feest met ons mee te vieren.
- Zaterdag en zondag hebben we weer leuke pauze's weten te organiseren.
- Zaterdag en zondag zijn weer de VMC-familiedagen gepland met diverse spelen voor de kinderen. De rare fietsen zijn weer present op beide dagen, evenals het springluchtkussen.

De finish op zondag is in het centrum van Hengelo bij de grote kerk, u allen wel bekend. Ook het concours d'Elegance zal daar onder grote publieke belangstelling plaatsvinden. De liefhebbers kunnen een bezoek aan de braderie brengen die ook op deze zondag plaats zal vinden. In samenwerking met het Achterhoekse Museum 1940-1945 wordt er op zondagmiddag in het centrum

van Hengelo weer een uniek spektakel georganiseerd met een reanactment-groep welke door middel van demonstraties een beeld geven van het soldatenleven tijdens de Tweede wereldoorlog.

Houdt u er wel rekening mee dat op de camping bij de HAMOVE Molen het gebruik van de Milieumat verplicht is in verband met de ligging van onze locatie in een waterwingebied. Mocht u nog geen Milieumat bezitten, dan kunt u gedurende het weekend deze mat tegen kostprijs (€ 10,-) aanschaffen bij de organisatie.

Het programma vindt u verder op in deze Peu. Het inschrijfformulier vindt u bijgevoegd bij deze Peu. U dient het formulier naar de Hamove te sturen.

Voor het laatste nieuws betreffende dit evenement kunt u de website van de Hamove bezoeken (www.hamove.nl).

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met:

CFM:

Richard van der Plas

Tel. 0297-540104

email: rvdplas23@hotmail.com

of: info@clubfransemotoren.nl

Hamove:

Robert Kreunen.

Tel. 0575-463434

Fax 084-721 7698

e-mail: robert@vmcmotor.com ◀

Manufacture Lyonnaise de MOTOCYCLETTES

Marque **DERONZIÈRE** Perfectionnée

La seule à magnéto à rupture (Brevetée S.G.D.G.)

2 1/2 HP
Légère
Robuste
Simple

La moins chère

8^e ANNÉE
Succès sans précédent



AGENTS !!! Demandez le Catalogue 1912
CUMIN-MICHELIN CONSTRUCTEUR
7, Quai de l'Est **LYON** Téléphone 37-09

Programma Jaarrit CFM / Hengelo Rally

Vrijdag 25 t/m Zondag 27 augustus 2006

Vanaf donderdag 24 augustus Camping geopend.

's Maandags Camping tot 12.00 uur geopend.

Vrijdag 25 augustus

Vanaf 20.00 uur : Rallysecretariaat geopend in HAMOVE-Molen.
Aansluitend gezellige instuif in de Molen mmv. De
Trekkebuuls uit Hengelo (Gld).

Zaterdag 26 augustus

Vanaf 08.00 uur: Ontbijtservice in de HAMOVE-Molen
Rallysecretariaat geopend in de Molen
10.00 uur: Start eerste deelnemer zaterdagrit
11.00 uur: Start VMC-Familiedagen (Spelen voor de kinderen)
11.30 uur: 90 min. Pauze te Megchelen
Vanaf 14.30 uur: Finish eerste deelnemers zaterdagrit
18.00 uur: Einde activiteiten Familiedag
18.30 uur: Barbecue en aansluitend feestavond met live muziek
21.00 uur: Prijsuitreiking zaterdagrit Int. Hengelo Rally
24.00 uur: Einde feestavond

Zondag 27 augustus

08.00 uur- 09.30 uur : Ontbijtservice in de Hamove Molen
08.30 uur: Afhalen startpapieren in de Molen.
10.00 uur: Start eerste deelnemer zondagrit
11.30 uur: 60 min. Pauze te Harfsen
13.30 uur: Finish eerste deelnemer zondagrit in centrum Hengelo
Kerkstraat bij Achterhoeks museum 1940-1945
met aansluitend Concours d'Elegance en diverse acti-
viteiten.
16.30 uur: Prijsuitreiking en sluiting 41e Int. Hengelo Rally 2006

Wijzigingen voorbehouden !!!

Kennisdelendag

Door: Richard van der Plas

Op 14 oktober wordt er in het mooie privé museum van Rien Neels in Oosterhout een Kennisdelendag gehouden. We gaan het hebben over de werking van tweetakt en viertakt motoren en de afstelling hiervan.

Er kunnen maximaal 12 deelnemers meedoen.

U kunt zich aanmelden bij Richard vd Plas tel 0297 540104 of per email: rvdplas23@hotmail.com.

Ik noteer en selecteer de ingekomen aanmeldingen op datum en tijdstip en de eerste twaalf mogen komen naar de Kennisdelendag in Oosterhout.



**Een Clement V-twin uit 1911, werd ook verkocht onder naam Gladiator.
Uit: “Instants d’Année” van J.Y. Fenastrigues**

Verslag Sleuteldag 2006

Door: Rien Neels



Zoveel leden, zoveel wensen. Maar ook deze keer is de Sleuteldag Commissie er weer in geslaagd om een veelzijdige dag te organiseren. De S.C , Sleuteldag Commissie, had weer interessante onderwerpen uit de hoge hoed getoverd. Na de openingsspeech van de voorzitter werd de dagindeling bekend gemaakt en kon Marius zijn woordje doen gevolgd door een

rondleiding in zijn bedrijf.

Elk jaar zie je toch weer kleine veranderingen in zijn bedrijf. Kijk maar eens goed naar de afbeelding. Tja, hoe doet hij dat?? Marius, en zijn medewerkers zijn echte KUNSTENAARS aan het worden in het bewerken van metalen.

De volgende workshops stonden op het programma:

- ✓ Biezen door Hans Kwakkenbos
- ✓ Draaibank geheimen door Wim Janssen.
- ✓ Schroefdraad, boren en hun geheimen door Marius Brouwer.
- ✓ Carburateur geheimen door Ton Dorland.

Biezen.

Hans Kwakkenboom mocht de spits afbijten met zijn verhaal over het zetten van biezen. Het lijkt o zo simpel maar het zit toch iets moeilijker in elkaar dan gedacht. Hans hield een duidelijk betoog waar zoal opgelet moet worden. Van de druppeltjes lijnolie tot de marterharen penselen die in eigenbeheer gemaakt worden. De dikte, of misschien beter de hoogte van een bies.



Hans Kwakkenbos over het biezen

Een bies moet je voelen want anders verdwijnt deze als sneeuw voor de zon na een paar keer poetsen. Als lak gebruikt Hans Teoflux. De tape die hij gebruikt komt van 3M en is type 270. Deze tape hecht, maar plakt niet. Hierdoor beschadig je de lak niet.

Groenezeep, dit houdt de haren zacht van de penselen en kwasten. Groenezeep houdt de haren bij elkaar en vormt rond elke haar een dun filmpje.

Hans Kwakkenbos, Larixstraat 43, 2421 VM Nieuwkoop.

Telefoon: 0172 – 57.47.59. Fax: 0172 – 57.04.28

E-mail: hans.kwakkenbos@wanadoo.nl

Internet : www.hanskwakkenbos.nl

De draaibank.

Nu mocht Wim zijn workshop geven. Aan de hand van een heus klein lief draaibankje deed Wim alle geheimen van het draaien prijsgeven. Om vervolgens aan een grotere draaibank nog eens het een en ander wat duidelijker te maken. En de o zo belangrijke beitels werden niet vergeten. Draaien het is en blijft toch een vak apart.



Wim Janssen met zijn minidraaibank

De schroefdraad en scherpe boren.

De gehele ochtend heeft Marius staan trappelen van ongeduld om zijn betoog te houden over schroefdraad. Er zijn vele soorten schroefdraad maar daar zijn we met onze hobby al lang achter gekomen. Marius hield een helder betoog over de snijhoek, spoed en welke beitel voor welke draad. Er werd een heuse demonstratie op de draaibank geven. Scherp gereedschap is naast goed gereedschap het halve werk. We werden nu ingewijd in de ziel van een boor, de spaanhoek, wighoek en vrijloophoek. Met een demonstratie boren slijpen werd de workshop afgesloten.



Zelf doen 1

Carburateurs.

Ton Dorland hield een betoog over carburateurs. Waar dienen ze voor. Aan welke eisen moet een carburateur doen. Allemaal zullen we wel eens met de handen in het haar gestaan hebben wat we met de carburateur moesten aanvangen. Een motor die maar bleef verzuipen, alleen bij volgas goed lopen en noem maar op. Zoveel afstellingen zoveel problemen.

De eerste carburateurs waren oppervlakte carburateurs waarbij voor de verbranding aan de oppervlakte van een kamer wat benzine werd afgezogen dat de in de motor verdween. Dus een mooie afstelling was niet mogelijk. Steeds meer “Willy Wortels” gingen zich met het fenomeen carburateur bezig houden. Er kwamen dus diverse regelsystemen om de motor beter te laten lopen

met het juiste mengsel bij een bepaalde belasting. Stationair afstellingen, het in hoogte verstellen van de gasnaald. Afstellen van het niveau in de vlotterkamer.

Met de overdracht van de kennis van Ton zijn we nu in staat om de motor en zijn carburateur goed afgesteld te krijgen.

Maar het aller belangrijkste is toch dat de vonk op het juiste moment in de cilinder gepresenteerd wordt. Want als een vonk niet op tijd is, dus te laat of te vroeg, dan blijft het tot in lengte van dagen tobben.



Zelf doen 2

De belangstelling was goed, er waren weer meer deelnemers als vorig jaar. De S.C. is een goede weg ingeslagen!! De geslaagde dag werd afgesloten door Wil die de workshop presenteerde in het zonnetje zette.

Ook het afgetreden bestuurslid Rob Stevelmans werd bedankt voor zijn inzet door Wil middels een boekenbon.

Marius bedankt voor je gast vrijheid en je wijze adviezen. Volgend jaar weer!!!!



Nationaal Veteranen Treffen 2006

Dit is een persbericht van het Bestuur van het Nationaal Veteranen Treffen. Ook de CFM is weer vertegenwoordigd met een clubstand.

RIJDEND ERFGOED IN WOERDEN

Op zaterdag 23 september 2006 organiseert de Stichting Nationaal Veteraan Treffen voor de 16e maal hét evenement voor klassieke bromfietsen en motoren. Inmiddels is dit uitgegroeid tot op een na het grootste evenement in zijn soort in Europa.

Ook dit jaar zullen liefhebbers zich kunnen vergapen aan zeer bijzondere en soms zeldzame twee- en driewielers. Extra dimensie van dit treffen is dat na genoeg alle klassiekers van Adler tot Solex rijdbaar te zien zijn. En wederom hebben wij voor 2006 weer, de eigenaren van een aantal bijzondere motorfietsen bereid gevonden om ons evenement tot iets bijzonders te maken.

Inmiddels hebben zich 6 musea, 35 merkenclubs en diverse organisaties zoals de RDW en ANWB zich ingeschreven. De onderdelenbeurs met ongeveer 200 standplaatsen zal wederom een belangrijk onderdeel uitmaken van het geheel. Een aantal standhouders zal informatie verstrekken m.b.t. het biezen van een motor, het reviseren van elektronica, het verchromen en vernikkelen enzovoorts.

Een vast onderdeel is de Kaasrit, deze toertocht zal gedurende de gehele dag als een soort estafette gereden worden door ongeveer 850 deelnemers. Deze rit wordt reeds georganiseerd sinds de jaren '50.

Voor de kinderen zijn er weer een aantal leuke attracties aanwezig zijn!!!! Kinderen tot 12 jaar hebben gratis toegang.

Deelnemers met een klassieker van minimaal 25 jaar hebben gratis toegang. De toegang voor bezoekers bedraagt € 5,-

Het evenement wordt gehouden op het Exerцитieterrein te Woerden. De toegangshekken gaan om 9.00 uur open voor het publiek. Om ongeveer 15.30 zal de prijsuitreiking van o.a. de mooiste klassieker plaatsvinden. Voor meer informatie bezoek onze website, www.nationaalveteraantreffen.com

Het Bestuur van het Nationaal Veteraan Treffen



Nieuws van het CFM documentatiecentrum

Door: Rien Neels / Jan Horsman

Open dag Documentatiecentrum

Op zaterdag 22 april was de opening van het Documentatie Centrum in Oosterhout. Deze dag werd goed bezocht, een kleine dertigtal leden, al dan niet vergezeld van hun vrouw of dochter kwamen de nieuwe locatie bewonderen. De nieuwe leden waren zeer onder de indruk van de kennis en vakmanschap die er binnen de club aanwezig is. Allen die geweest zijn hebben zichtbaar genoten en zijn voornemens om nog eens het DC te bezoeken. Al met al een zeer geslaagde dag!!

Geschiedenis Monet & Goyon

Er is een nieuw boek verschenen, dat de historie van het merk Monet & Goyon behandelt van het begin in 1850 tot aan de sluiting van de fabriek in



1959.

Alle modellen motorfietsen en fietsen worden genoemd in het boek. Met de vele tabellen is een snelle identificatie van een motor mogelijk. Kortom, een must voor de bezitter van een Monet & Goyon.

Het boek is ter inzage aanwezig in het documentatiecentrum. Je kunt het daar ook bestellen: bel of mail even naar Rien Neels.

Ook te bestellen via diverse websites op het internet. (prijs Euro 39,=)

(o.a. www.amazon.fr)

Documentatie Magneto France

Zoals u eerder heeft kunnen lezen zijn we als CFM weer wat unieke originele documentatie van Magneto France rijker geworden.

Dit is documentatie uit 1937 en uitgegeven door Magneto France. Er is documentatie over magneten, zoals die op de Bma's zitten, maar ook de grotere magneten, b.v.: FCOR, GCOR etc. Ook is er wat bij van de dynamo's. De magneet – dynamo ontbreekt ook niet [dynamag].

Deze documentatie is te verkrijgen bij Rien Neels (Prijs: Euro 6,50)

Les prix des pièces sont ceux de 1937, mais les renseignements administratifs (N° 17 - taxe à la production, 0,33 % - numéro matricule - numéro constructeur) et des administrations (N° 17 - taxe à la production, 0,33 % - numéro matricule - numéro constructeur) de nos constructeurs (MAGNETO FRANCE) sont en vigueur.

Edition 1937-38

Magneto France

Société Anonyme au Capital de 2,000,000 de francs

Usines et Bureaux : **93, Route d'Heyrieux LYON (VII^e)** Téléphone : **PARMENTIER 35-61 (3 lignes groupées)**
Albion Téléphonique - MAGNEFRANCE - LYON
Chèques Postaux : LYON 191.00
R. C. Lyon B. 4.616

Dépôt à **PARIS, 40, Rue Brunel, (XVII^e arr^t)** - Téléphone : **Étoile 45.00**

EQUIPEMENT ÉLECTRIQUE POUR MOTOCYCLETTE - ALTERNATEUR Type "R"

EQUIPEMENT COMPLET

L'Équipement pour moto à volant extérieur comprend :

	POIDS	PRIX
L'alternateur type R ml	0.857	235.00
Gailet complet de 60, 70 ou 80 %	0.115	21.00
Axe et coïliver de fixation complet	0.789	60.00
Commutateur et fils n° 8994	0.080	30.00
Projecteur de 200, verre chromé, estampillé 8083	1.210	(1)
Lampe centrale à 2 filaments, agréée T.P. 12/16 volts 50 bougies, jaune	0.010	(1)
Lanterne arrière - R	0.129	18.00
Lampe de lanterne arrière, 16/18 volts 6 bougies, ronde	0.003	(1)
Porte-plaque 8957	0.400	21.00
PRIX DE L'EQUIPEMENT COMPLET	420 frs	
COMPOSÉ DE :		
Faus-volant au	50 frs	
Ou entraînement par courroie « Standard »	36 frs	
Pour moto sans volant extérieur en supplément :		
Poulie alterno D. 40 %, n° 5685 (en remplacement du gailet)	0.020	9.00
Poulie moteur complète avec partie centrale et goujon D. 120 %, n° 6246, 9711, 9714	0.200	33.00
Courroie entente poulie alterno à poulie moteur : 115, 140, 165, 190, 194, 285 %	0.040	15.00

(1) Accessoires non de notre fabrication, vente aux conditions appliquées par les fabricants.

Boek: “Instants d’Années” de “Motosapiens” van J.Y. Fenautrigues

Naast de bekende Homo Sapiens bestaat er ook nog de Moto Sapiens. Een ondersoort met speciale belangstelling voor twee wielen. Dit blijkt uit een nieuw boek van Jean-Yves Fenautrigues. Het boek laat het Franse motorleven zien van 1870 tot 1980 met vele onbekende foto's en tekeningen. Leuk aan het boek is, dat er ook veel historische feiten over de twintigste eeuw vermeld worden. Dit plaatst het motorgebeuren in een juist perspectief.

Het boek kan bij Rien Neels besteld worden. (Euro 63,00)



Het CFM documentatie centrum

Het documentatiecentrum is op afspraak te bezoeken als u documentatie zoekt. De artikelen worden dan voor u gekopieerd of gescand en kunnen na betaling meegenomen worden. Voor het maken een afspraak is een e-mail adres aangemaakt, waar u ook u vragen kunt stellen.

E-mail: cfm-documentatiecentrum@home.nl

Bellen kan natuurlijk. Mijn gegevens staan op de achterkant van de Peu.

Het adres van het documentatiecentrum is: De Wetering 69, 4906 CT Oosterhout NB. (Gelegen op industrie terrein de “Wijsterd”, bij industrie terrein “Weststad”; Bezoek alleen na afspraak). ◀

Website New-Map

Bericht van: Jan Snoeijs

Met enige trots kan ik mijn nieuwe site over New-Map motoren aanbieden! Hij is nog niet af maar een reden te meer om over een poosje nog eens te kijken.

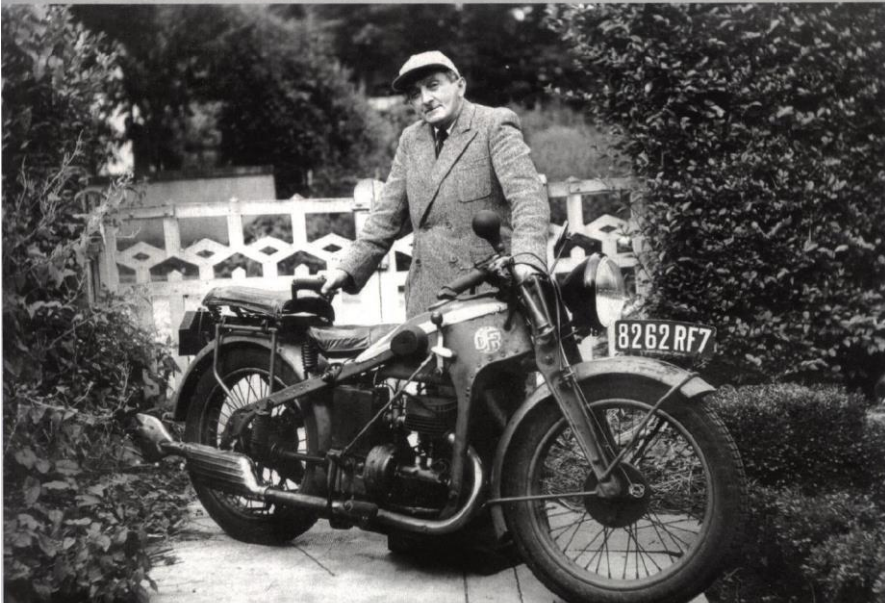
Groeten Jan.

Website:

<http://home.tiscali.nl/motorenvjanjan/index.html>



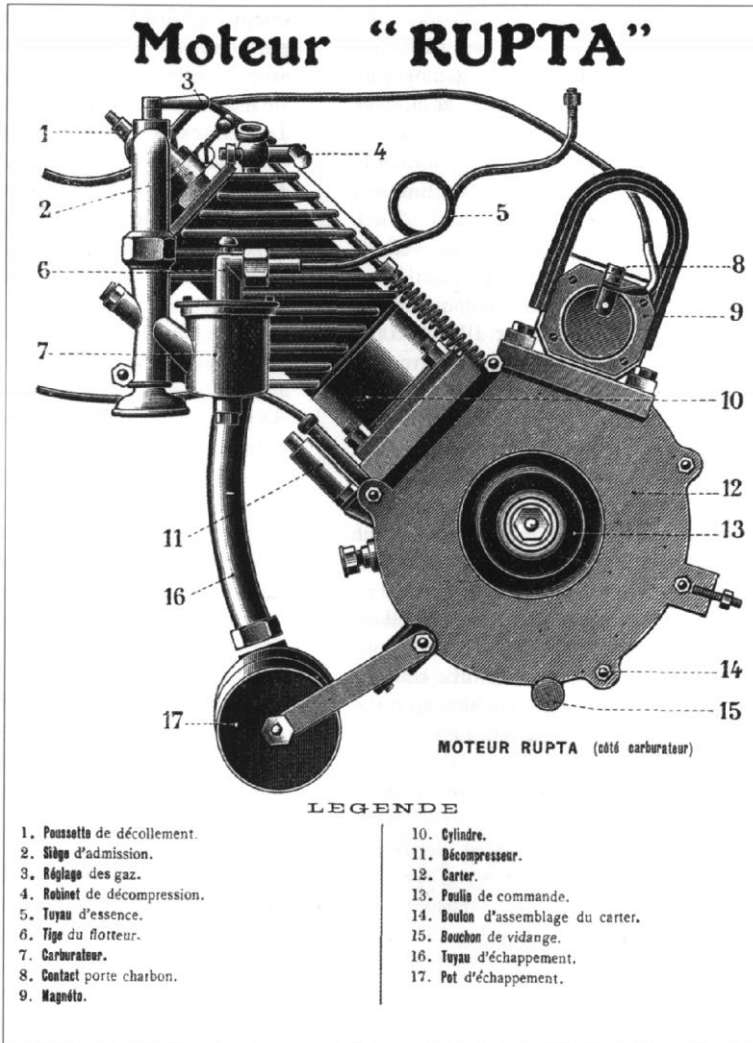
DFR /DRESCH type "National" 250 ou 350 latérale à transmission finale par arbre. Elle sera produite de 1931 à 1940. (immatriculation de la Seine 1932)
Collection R. Dumain DR



DFR Dresch 1932 type National
Uit: "Instants d'Année" van J.Y. Fenautrigues

Betuwerit in het water gevallen

De Betuwerit na de bestuursvergadering van 20 mei is letterlijk in het water gevallen. Er brak een zodanig noodweer los, dat niemand zich geroepen voelde om de rit te rijden. De enige uitzondering was Henk van Ham uit Beesd met zijn Stylson JAP 500 kk. Die was in weer en wind komen opdagen. Kijk, dat zijn nou mannen met karakter. ◀



Het blok van de Deronziere van 1911

Nieuwe leden en hun motor

Vitalis Vos is sinds kort lid van de club. Hierbij een email van Vitalis met een foto van zijn motor.

Hallo allemaal,

Wat een leuke bijeenkomst was het vanmorgen op het documentatiecentrum. Een hartelijke ontvangst en ambiance, waarin het nieuwe documentatiecentrum staat. Ik ben pas lid geworden van de CFM , maar ik heb er nu al veel gegevens boven water kunnen halen. Hartelijk dank hiervoor. Het is me duidelijk geworden dat er veel gegevens en kennis aanwezig is binnen de club. In de toekomst zal ik zeker nog menigmaal beroep op jullie doen. Tevens in de bijlage mijn Terrot HST uit 1930 welke ik gekocht heb bij Yesterday's. Ben ik best een beetje trots op want hij mag gezien worden, toch ?

Met vriendelijke groeten, Vitalis Vos



Terrot HST 1930 zijklepper

Een 100 cc BMA: Terrot of Magnat-Debon ?

Jan van Triest stuurde een email met zijn laatste aanwinst: een 100 cc BMA. Is dit een Terrot of een Magnat Debon ?

Sinds twee jaar heb ik een Franse motor in mijn bezit. Hoewel ik vaak hoor dat dit model ontzettend veel voorkomt, ben ik na geruime tijd zoeken en navragen er toch nog niet helemaal uit. Dan lijkt het weer erg op een Terrot, maar zijn de uitlaten anders etc.etc. Ook de Guide de Graissage, die ik opgevraagd heb bij jullie en inmiddels als boekwerk bewaar, geeft geen 100% uitsluitel, iedereen kent Terrot, maar niemand kent Magnat Debon. Op de tank staat namelijk helemaal geen merknaam, op het blokje staat echter wel Magnat-Debon 1942. Iemand vertelde mij eens dat MD een streekgebonden Terrot versie was, maar of dit op waarheid berust??



De 100 cc BMA van Jan van Triest

Toen we tegen de motor aanliepen, door het stuurspiegeltje, dat onder het kleed uitstak (zij stond onder een kleed ergens achterin een winkeltje, de eigenaar moet minimaal 80 jaar geweest zijn) was ik direct vertederd, het mo-

tortje liep in 1 keer en loopt ook nu nog prima, alleen de versnellingen inschakelen gaat stroef, daar zit nog wat werk dus. Het mooie aan deze motor vond en vind ik dat het apparaatje zo compleet leek: de claxon, het zadel, de fietspomp van koper, de verlichting, het olieblik. Verder was de motor niet (slecht) hersteld, maar was gewoon oud en gebruikt en stond te wachten op een nieuwe eigenaar.

Ik hoop dat er leden zijn die mij nu eens heel precies uit kunnen leggen wat ik voor een Petite Belle heb gevonden in Normandïe. Mede door de foto van een soortgelijke motor in de laatste PdT op pagina 22 besloot ik toch maar eens verder te vragen onder de CFM leden, de afgebeelde motor doet me sterk denken aan de mijne. Wellicht kunt u de vraag in een volgend nummer doorspelen??

Jan van Triest, Ermelo

Antwoord redactie:

We hebben in het CFM documentatiecentrum een boek, waarin de volledige historie van Terrot beschreven staat. Daarin vonden we het antwoord op jouw vragen.

Terrot Motorette 100 MTR (1938-1939)

De motor waar het hier om gaat, is een Terrot Motorette MTR. Deze werd in 1938 voor het eerst op de markt gebracht en was een 100 cc tweetakt met



drie versnellingen en dubbele uitlaten. Terrot was daar vrij laat mee, want andere fabrikanten zoals Motobecane, Motoconfort, Monet-Goyon en Koehler-Escoffier hadden al een paar jaar een 100 cc met drie versnellingen. In 1939 werden er dan ook niet zoveel van verkocht.

Magnat-Debon M3 (1938-1939)



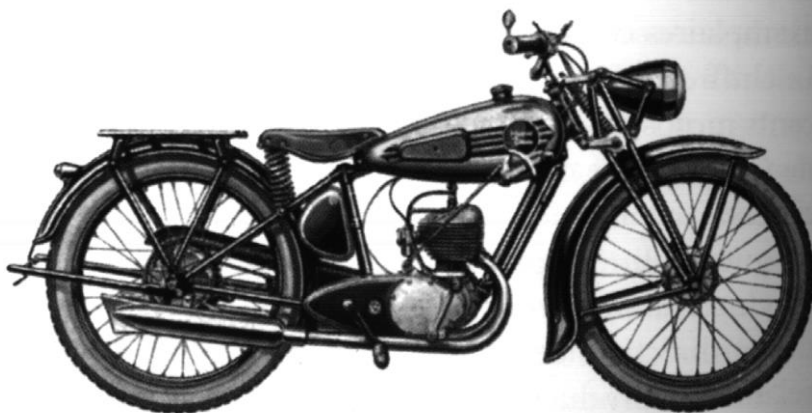
De 100 MTR werd ook verkocht onder de naam Magnat-Debon M3, waar we hier een foto van zien. De Terrot en de Magnat-Debon zijn vrijwel identiek, het enige verschil is het logo op de tank en uitlaten. En volgens de beschrijving van Jan van Triest ook de merknaam op het motorblokje.

Terrot / Magnat-Debon

Dat brengt ons tevens op het onderwerp Terrot / Magnat-Debon. Tot 1922 waren Terrot en Magnat-Debon twee verschillende Franse motormerken met ieder hun eigen modellen. In 1922 werd Magnat-Debon overgenomen door Terrot. In de eerste jaren werden er nog de oorspronkelijke Magnat-Debon modellen verkocht, maar na 1930 waren de meeste Magnat-Debon motoren in feite Terrots met een Magnat-Debon logo. In 1930 werd er in de 350 en 500 cc modellen nog een Blackburne motor ingebouwd, maar vanaf 1931 zijn alle Magnat-Debon motoren in feite Terrot motoren. Het enige verschil is het logo.

Terrot Motorette 100 MTR (1939-1945)

In 1939 verdwijnt de fraaie aluminium uitlaat om plaats te maken voor een normale visstaart uitlaat. Een andere wijziging is de plaatsing van de carburateur: deze is verplaatst van de rechterkant naar de achterkant van de cilinder. Het is niet helemaal bekend, wanneer dit gebeurde: ergens tussen juni 1939 en mei 1940. De verschillen zijn duidelijk te zien op onderstaande afbeelding.



Terrot Motorette 100 MTR 1939-1945

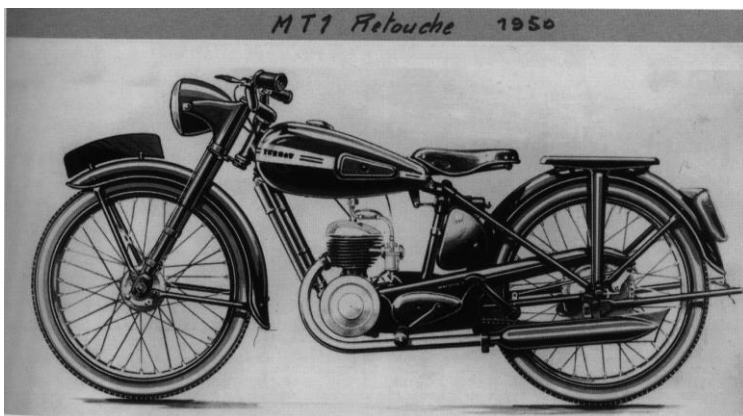
Terrot 100 M344 (1945-1950)

In 1945 verschijnt het model M344: er zit nu een draaigashandle op in plaats van een manette en er is een stuurdemper gemonteerd. Verder is het model gelijk aan het vorige model. De M344 wordt in deze periode nog opgevolgd door de M347 en de M349.

Laatste model Terrot MT1 (1950-1952)

In 1950 wordt de laatste grote verandering ingevoerd: de M349 krijgt dan de telescoop voorvork van de 125 ETD en er zit nu nog maar 1 uitlaat aan. Ook het logo en striping op de tank is gewijzigd: deze komt nu overeen met die van de andere naoorlogse Terrot modellen.

In 1952 stond de MT1 voor het laatst in de Terrot catalogus.



De motor van Jan van Triest

Gezien de uitlaten en de plaatsing van de carburateur is de motor in ieder geval niet het eerste type van 1939. Ook de benaming op het carter: Magnat-Debon wijst daar op. Vermoedelijk is het dan ook een Magnat-Debon M3 uit 1942. Als er echter draaigas en een stuurdemper op zit, dan zou het een exemplaar uit de periode van 1945-1950 kunnen zijn.

Documentatie Terrot 100 MTR

In het documentatiecentrum is inmiddels een documentatiemap samengesteld van de Terrot 100 MTR. Deze is weliswaar nog in het Frans, maar bevat toch nog altijd voldoende informatie om interessant te zijn.

De documentatiemap is verkrijgbaar bij Rien Neels.

Bron: "Terrot & Magnat-Debon: Histoire d'une aventure humaine et industrielle" door Bernard Salvat.

(Dit boek bevat een schat aan informatie (222 blz) over Terrot & Magnat-Debon; ter inage in het documentatiecentrum)

Als iemand de Terrot 100 MTR map wil vertalen naar het Nederlands, dan graag even contact opnemen met Rien Neels of Jan Horsman. ◀



Les Motocyclettes
DERONZIÈRE
avec changement de vitesse progressif et débrayage breveté
765 FR. **850 FR.**
Catalogue L Franco
FERREZ FILS & E. CHARTRON, 7, Quai de l'Est - LYON

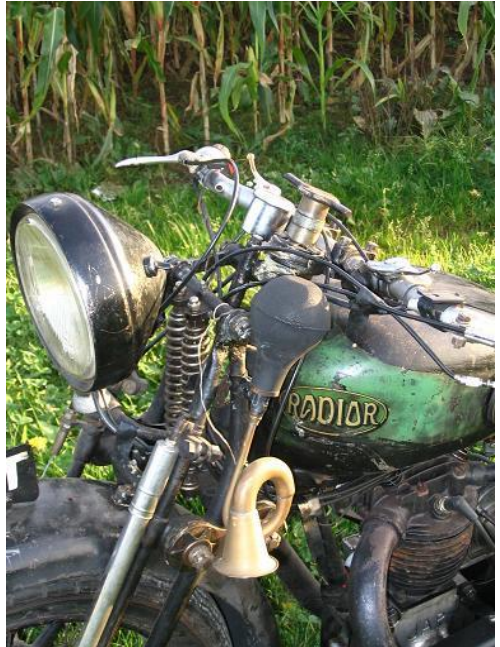
Een Radior 'Dans son Jus'

Hieronder het verhaal van Raymond, die zijn Radior wil verkopen. Jammer Raymond, dat interesses veranderen, maar dat kan nu eenmaal gebeuren.

Ik ben al jaren lid van de CFM. De reden is mijn Radior van het bouwjaar 1930. Deze wel zeer zeldzame motorfiets met een JAP kopklepper 350cc motorblok is wel zeer UNIEK te noemen. Ik bezit deze motor nu reeds 12 jaren. „heb het motorblok en de versnellingsbak helemaal laten reviseren. Mechanisch is hij helemaal in orde. En het uiterlijk heb ik bewust zo gelaten zoals het hoort, origineel. Deze motor straalt dan ook uit wat volledig opgeknapte motoren nooit zullen bereiken. Historie! Natuurlijk is het soms noodzaak om een totale restauratie aan te durven, met alle respect. Je gaat vanzelf fantaseren wat deze motor in zijn lange loopbaan van 76 jaar allemaal al meegemaakt moet hebben. Ja, ongelooflijk dat er nog zoveel mensen zijn die aan de geschiedenis van het motorrijden verslaafd zijn. Maar goed ook, want zo blijft wel iets moois behouden.

Maar goed, aan alles komt een eind, zo ook aan deze hobby. De motor is altijd met veel zorg behandeld en moeite nog kosten zijn gespaard om deze motor een nieuw leven in te blazen. Gebruikt heb ik de motor ongeveer een 5 tal jaar. En zal ongeveer nu een 1500 km gereden hebben. Zonder problemen natuurlijk. Ik geef mijn motor hobby niet op maar wel het antieke motorrijden. Alhoewel ik er lang over heb getwijfeld, heb ik besloten om de Radior te gaan verkopen. Vreemd, nu ik dit verhaal aan het tikken ben, slaat plots weer de twijfel toe. Maar, even door de zure appel heen bijten. De motor wordt verkocht met al mijn antieke motor-kleding (jas, leren broek, helm, en laarzen). Alles wat ik heb m.b.t. deze motorfiets gaat mee. De prijs voor deze zeer zeldzame antieke motorfiets is 4950 euro.

Mijn nieuwe hobby is de Ducati 900ss en mijn Cagiva's. Nou, nieuw niet maar ik gebruik deze machines wat meer.



Mocht iemand geïnteresseerd zijn in deze bijzondere motorfiets, dan kan men mij mailen voor meer informatie.

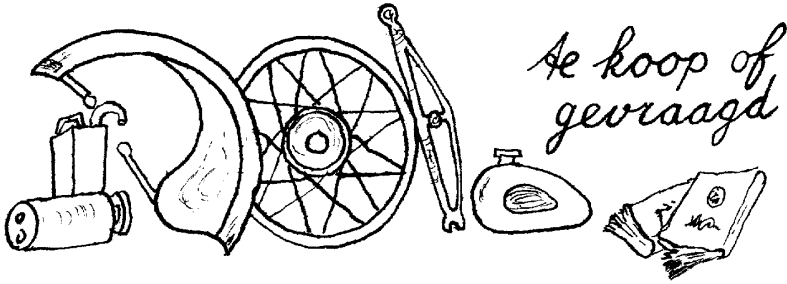
Raymond Willems

E mail: willemsrip@tiscali.nl



Radiator 1930 met 350 cc Jap blok

- FABRIQUE DE - CYCLES & MOTOS	RADIOR	J. CHAPOLARD - BOURG (Ain) -
	VAINQUEUR DE PARIS-NICE !!	
4 Motos au Départ 4 1 ^{er} ex-æquo !!		4 Médailles d'Or et la Coupe du Comité
Types : 2, 3, 4, 5 CV. MOTEUR JAP		Châssis BRAMPTON - CATALOGUE FRANCO -
PNEUS HUTCHINSON		



Advertenties

Gevraagd:

Poelies voor een Peugeot P108. Ik zoek voor Peugeot P108 de beide poelies voor aandrijving van de dynamo , motorzijde en dynamopoelie.

Of wie heeft foto's en de maten van deze poelies?

Of wie heeft een blok openliggen zodat ik zelf foto's en de maten kan nemen.

Christ de Graaf, Telefoon:0168-45.30.57

E mail: christdegraaf@hetnet.nl

Te koop:

Radiator met JAP 350cc kopklepblok, bouwjaar 1930.

Blok en bak zijn vakkundig gereviseerd. Motor is helemaal compleet en origineel. Met NL kenteken reeds 12 jaar in mijn bezit.

Inclusief al mijn antieke motorkleding.

Prijs €4950,00 voor deze zéér zeldzame en unieke motorfiets.

Raymond Willems

Voor foto's of wilt u reageren op deze advertentie, mail dan naar:

E mail: willemsrip@tiscali.nl

Te koop:

Aangeboden Peugeot Onderdelen P105/107.

Frames, tanks, wielen, spatborden en naven.

Motoronderdelen, cylinders, krukassen, oliepompen etc, etc.

Informatie: C. van Alphen.

telefoon: 0168-41.28.25

E mail: ceesenpetra@wanadoo.nl

Te koop:

Een gerestaureerde tank te koop voor Terrot model PU, hoogglans zwart gespoten. Prijs: 175 euro.

Eef Jansen, tel: 0575-522062

Te koop:

Aangeboden wegens beëindigen productie Foldy-Car

De laatste nieuwe Foldy-Car produkten. Op is op.

De opvouwbare aanhanger neemt in opgevouwen toestand niet meer dan 0,5 vierkante meter ruimte in beslag. Af fabriek, geen garantie.

Adviesprijs trailer voor 1 motor € 1350, nu € 750,-

Adviesprijs trailer voor 2 motoren € 1475, nu € 825,-

Adviesprijs met bagagebak € 1575, nu € 900,-

Losse bagagebak € 300,-

Foldy-Car basis € 600,-

Ferrie Koens, Felua-groep Industrie, Hammerstraat 7, 8161 PH EPE

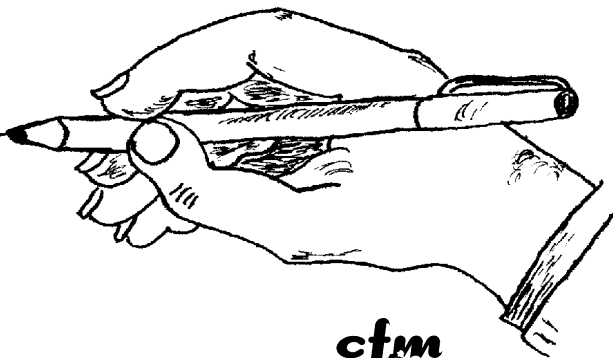
Tel: 0578-67.78.01, gsm: 06-26.56.09.20, E mail: f.koens@felua-groep.nl.

(<http://foldycar.nl>)



**Wellicht een handige oplossing
als je weinig ruimte hebt.**

noteer



Agenda

CFM evenementen 2006



26/27 augustus 2006

Jaarrit CFM , samen met Hamove, Hengelo (Gld)

14 oktober 2006

Kennisdelendag (kleinschalig) in "Le Boisseau Contrariant" , Oosterhout

4 november 2006 Jaarvergadering en beurs Barneveld

Beurzen/evenementen 2006

Zondag 30 juli 2006

Beurs en Rondrit Blaiberg Herselt, België

Deelname Rondrit met Motoren en Bromfietsen VOOR 1980

Beurs Kerk Blaiberg, België

Open van 08:00 uur tot en met 18:00 uur

Informatie:

Telefoon: (00.32) (0)16.56.57.43

Of: (00.32) (0)14.54.02.85

25 tot en met 27 augustus 2006

Vehikel Oldtimer Markt, Veemarkthallen Utrecht

Entree euro: 11,00. Open van 10:00 tot en met 17:00 uur

Informatie:

Telefoon: (00.31) (0)30.22.58.262

Fax: (00.31) (0)30.24.00.183

(<http://www.vehikel.com>)

9 en 10 september 2006

2e Bijeenkomst van de Terrot Club de France
Bij Château des Célestins, Colombiers-le-Cardinal, Frankrijk.

Inlichtingen:

Terrot Club de France, 9 Sentier des Varennes,
91180 St Germain-lès-Arpajon, Frankrijk
Telefoon: (00.33) (0)1.60.83.47.22

Zondag 10 september 2006

1e Ruilbeurs van het Henri Malartre Museum
Musée Henri Malartre
645 rue du Musée
69270 Rochetaillée-sur-Saône, Frankrijk
(<http://www.musee-malartre.com/malartre/sections/fr>)

23 september 2006

Nationaal Veteranen Treffen, Excercitie terrein, Woerden
Kaasrit, onderdelenbeurs. Met een klassieker toegang gratis.
De CFM is met een clubstand vertegenwoordigd.



21 en 22 oktober 2006

19e Oldtimer Motorbeurs Gierle, België
Parochiezaal Gierle, nabij Turnhout België
open van 09:30 uur tot en met 17:00 uur
Informatie: Telefoon: (00.32) (0)14.63.39.77
(<http://groups.msn.com/wwrGierle>)

4 november 2006

Veteraan-motor en oldtimerbeurs Barneveld in de Markthal
Informatie H. van Maaren (0341) 42.35.09
**Tevens Jaarvergadering van de CFM in aangrenzende Sport-
hal.**

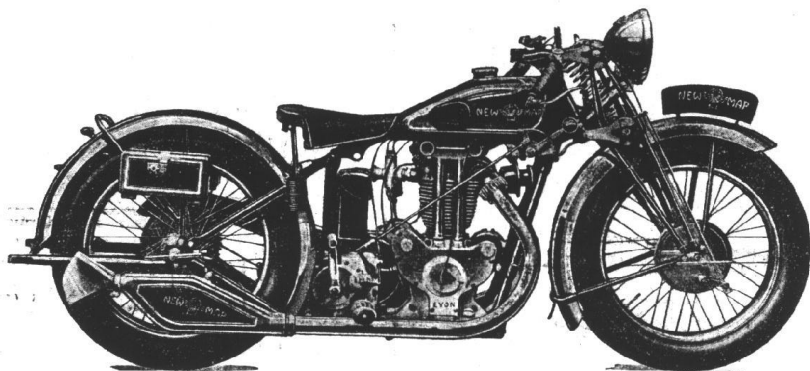


8 tot en met 10 december 2006

Vehikel Oldtimer Markt, Veemarkthallen, Utrecht
Entree euro: 11,00. Open van 10:00 tot en met 17:00 uur
Informatie:
Telefoon: (00.31) (0)30.22.58.262
Fax: (00.31) (0)30.24.00.183
(<http://www.vehikel.com>)

NEW-MAP

est **ACTUELLEMENT LA SEULE MAISON FRANÇAISE** qui
livre en série sur demande, ses machines
avec boîte 4 vitesses à commande :
Soit par levier à main, soit par sélecteur au pied.



Type B.Y.S. 5, 4 vitesses BURMAN - Moteur Semi-Bloc.

500 cmc., carter moteur formant réservoir d'huile, graissage mécanique.
Dynamo entraînée par pignons. Carter primaire aluminium étanche,
équipement électrique, accus, klaxon, etc.

PRIX : Avec roues à broches interchangeables **6.875 »**



Autres modèles en 4 vitesses :

- | | | |
|----------------|---|----------------|
| Type B.Y.S. 3 | Même modèle en 350 cmc, | 6.375 » |
| Type M. 40, | moteur NEW-MAP 350 cmc, soupapes latérales. | 5.275 » |
| Type O.H.V. 3, | moteur MAG 350 cmc, culbuteurs | 7.095 » |
| Type O.H.V. 5, | moteur MAG 500 cmc, culbuteurs | 7.895 » |

NEW-MAP

122-124, Av. Lacassagne, LYON
Catalogue franco sur demande.

Stock Paris et Nord :
Monsieur E. FROTEY,
12, Rue Jean-Nicot, Paris (7^e) - Ség: 20-09

Mentionnez toujours « **MOTO REVUE** » en écrivant aux annonceurs

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.



Bestuur:

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: Jan Horsman, Glanzerhof 8, 5709 GE Helmond (0492) 51.86.98

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

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

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

Evenementen: Richard van der Plas, Thamerweg 28, 1422 XJ Uithoorn
(0297) 54.01.04

Secretariaat:

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

Documentatiecentrum:

Rien Neels, bezoek op afspraak (0416) 31.20.01 of (06) 36.20.00.14

Email: cfm-documentatiecentrum@home.nl

Aanspreekpunt voor technische vragen:

Ton Dorland, (0341) 36.13.52

Ledenadministratie + verzending "Peu":

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

Gegevens CFM:

- Contributie: €17,= (of € 24,50 voor 1½ jaar)
- Geld overmaken: **377 . 32 . 84 . 80 CFM, Helmond**

Redactie "Peu":

Jan Horsman, (0492) 51.86.98

- Advertenties: € 32,50 per ½ blz per jr; tarieven en voorwaarden op aanvraag

Email: cfm-redactie@wanadoo.nl

Website: www.clubfransemotoren.nl

Email: info@clubfransemotoren.nl , Webmaster: Paul Jonkman