

Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 58 Oktober 2006 oplage: 200



MOTOCYCLETTE NEW-MAP



Jaarvergadering Barneveld - Carburateurs - Enquete

Nieuwe leden en hun motor - Maatwerk

Inhoud

Jaarverslag 2006.....	3
Impressies Dijon en Jaarrit Hengelo	5
Carburateurs uit de jaren 30	8
Maatwerk	17
Waarschuwing !	21
Een kettingspan hulpstuk	22
Koperslagerij in Limburg.....	25
Versnellingsnokje Monet-Goyon PL4	25
Nieuwe leden en hun motor	28
Start restauratieproject Alcyon 1905.....	31
Documentatie Monet Goyon L5A.....	31
Advertenties	33
Agenda	34
Informatie vereniging CFM	36

Bij de voorpagina:

New Map – Reclamefolder uit de jaren 30

Bijlagen:

- Uitnodiging en agenda jaarvergadering 2006
- Financieel overzicht 2005/2006 en begroting 2006/2007
- Notulen jaarvergadering 2005
- Enqueteformulier
- Kortingsbon Beurs Barneveld
- Coupon CFM schildje
- Ledenlijst

Sluiting kopij: Uiterlijk zaterdag 23 december 2006 of bel!

Kopij: Getypt of geschreven, het liefst elektronisch aangeleverd.

Email kopij: cfm-redactie@wanadoo.nl

Jaarverslag 2006

Beste medesleutelaars,

Het jaar 2006 loopt weer op z'n eind, reden om weer de balans van het afgelopen hobbyjaar op te maken en vooruit te kijken. Natuurlijk, onze club is geen bedrijf of een voetbalclub waar iedere dag of week wel iets gebeurt. Maar toch gebeurt er wel het nodige, meestal onzichtbaar of op bescheiden schaal. In de diverse Peu's is het meeste terug te vinden, maar ik zet alles nog eens achter elkaar, men vergeet zo snel:

- De CFM bestaat dit jaar 15 jaar. Ter gelegenheid hiervan hebben we een leuke attentie voor de leden bedacht. Zie verderop in deze Peu.
- Het bestuur is dit jaar 4 keer bij elkaar geweest.
- Het bestuur is uitgebreid met een nieuw lid te weten Richard van der Plas. Hij zal zich voornamelijk bezig houden met evenementen, zoals de kennisdelendagen enzovoort.
- Onze club blijft in ledenstand ongeveer gelijk: ongeveer 180 leden en dat is een goed teken. We maken geen actieve reclame, we moeten het van de mond op mond reclame hebben.
- Financieel gezond zijn wij ook. Het bijgevoegde verslag van de penningmeester spreekt voor zichzelf.
- Ook dit jaar is er weer een sleuteldag en een Kennisdelendag georganiseerd. Beiden zijn zeer goed bezocht en waren zeer zinvol. Het juist afstellen van een motor opdat de hoogste snelheid wordt gehaald is toch echt iets gecompliceerder als iedereen denkt. Dit ervaarde ik op 14 oktober j.l. met mijn eigen motor. Zie de volgende Peu voor een verslag.
- De jaarrit hebben wij weer samen met de HAMOVE uit Hengelo verreden. Een korte weergave is in deze Peu opgenomen. Jammer dat er van onze club niet zoveel mensen komen. Het was gezellig en de ritten waren perfect. Is er een soort vrees bij onze leden voor ritten? Is men bang om uit te vallen? Zeg het maar. Men kan ook één dag! Voor volgend jaar zal bekeken worden waar de rit(ten) verreden zal worden.
- Ook dit jaar zijn er weer mensen naar Dijon geweest. Voor een verslag kijk in de Peu.
- Wederom hebben we weer akte de présence gegeven in Rosmalen en Woerden met een stand. Over belangstelling hadden we niet te klagen. Kom eens kijken. In Rosmalen is ook de permanente tentoonstelling te zien van oude wagens.
- Het DC (documentatie centrum) is volop in gebruik. Dus maak er gebruik van.

- Met betrekking tot de activiteiten, die de club organiseert, zullen we in 2007 in principe dezelfde indeling aanhouden als het afgelopen jaar. Mocht je ideeën hebben om iets gezamenlijk te doen of te gaan bekijken laat het dan weten: de club zijn wij allen tezamen.

Medesleutelaars, ik hoop velen van jullie op de jaarvergadering te zien. Onderling contact is wel zo belangrijk, niet alleen voor het clubgevoel, maar ook voor "je weet maar nooit". Je zult maar raad, maar vooral daad, nodig hebben.

Wil Streep
Voorzitter

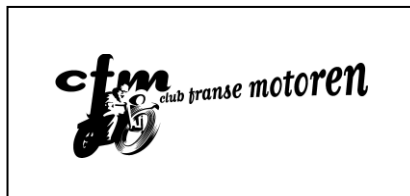


Jaarvergadering 4 november 2006 Barneveld 12 uur

Jaarvergadering van de CFM, met kort officieel deel, veel mogelijkheden voor bijpraten. Ideale gelegenheid voor nieuwe leden om elkaar te leren kennen. Koffie wordt geserveerd. In de bijlagen kunt u meer lezen over de inhoud van de vergadering. Leden betalen hier vaak al hun lidmaatschap € 17,= voor het volgende jaar. Mogen we ook op uw steun rekenen?

CFM schildje ter gelegenheid van "CFM15 jaar"

Zoals in je inde vorige Peu al hebt kunnen lezen, bestaat de club dit jaar 15 jaar. Het bestuur meende voor die gelegenheid iets speciaals voor de leden te moeten doen. Wij hebben een speciaal schildje met het bekende CFM logo ontworpen. Het schildje is gemaakt van dun roestvrij staal, waarin het CFM logo geëtst is. De vorm is rechthoekig, maar door het dunne materiaal kun je het gemakkelijk in iedere gewenste vorm knippen.



Het schildje kun je verkrijgen op de jaarvergadering en andere CFM evenementen tegen inlevering van de coupon, welke je bij dit nummer van de Peu aantreft.

Email adres secretariaat

De activiteiten van het secretariaat (Arjan Griffioen) zullen worden uitgebreid. Voortaan gaat Arjan de email voor de club beantwoorden. Het email adres blijft: info@clubfransemotoren.nl

Enquête formulieren

Op de jaarvergadering van vorig jaar was besloten, om een enquête onder de leden te houden. In deze Peu treft u een enquêteformulier aan, waarin naar de mening over diverse zaken gevraagd wordt. Verder wilden we weer eens inventariseren, welke motorfietsen er onder de leden aanwezig zijn. Uiteraard zullen we deze gegevens niet openbaar maken.

U kunt het enquêteformulier retour zenden aan het secretariaat (Arjan Griffioen) of meenemen naar de jaarvergadering.

Impressies Dijon en Jaarrit Hengelo



Circuit van Dijon. (Blijkbaar ook populair bij honden)



CFM leden in Dijon op de camping



CFM tentenkamp in Hengelo



Warm in Hengelo



Hengelo: start Peter Vaal met La Française Diamant



Carburateurs uit de jaren 30

Door: Ton Dorland

Onderstaand verhaal heeft Ton op de laatste sleuteldag in Heerde gebruikt bij de uitleg over de werking van carburateurs.

Opbouw van het verhaal

- Inleiding
- Doel van de carburateur
- Eisen aan de carburateur
- Samenstelling van de carburateur
- Slijtagepunten
- Resultaten van een foutief mengsel
- De 4 fasen in de carburateur
- Het afstellen van de carburateur
- Tips, kennis en begrip

1. Allereerst: een inleiding


Het doel van deze voorlichting is om een stukje algemene kennis bij de leden bij te brengen om zelfstandig fouten in hun motor/carburateurafstelling te onderkennen en deze zelf te kunnen herstellen. Ik ben mij er volledig van bewust dat ik mij zeer kwetsbaar opstel door e.e.a. op papier te zetten. Men kan mij er dus over “aanvallen”. Het zij zo; mijn huid is dik.

2. Doel carburateur

Er zijn vele soorten carburateurs maar allen hebben ze een zelfde doel: benzine en lucht in een bepaalde verhouding in een verstoven vorm in de cilinder brengen.

3. Eisen aan de carburateur

De eerste carburateurs waren carburateurs waar aan de oppervlakte van een kamer benzine werd afgeslurpt om met de lucht daarna in de motor te verdwijnen. Het nadeel was natuurlijk dat er geen fijne afstelling mogelijk was en dat de brandstofverhouding niet aan de belasting was aangepast. Dit waren de zogenaamde oppervlakte-carburateurs.

Al ras begon men tot uiteindelijk zeer ingewikkelde carburateurs over te gaan, waarbij men zoveel mogelijk rekening probeerde te houden met een aantal mogelijkheden: 

- Een mogelijkheid om een koude motor te starten. Hierbij moet een extra rijk mengsel in de motor worden aangezogen, zonder dat de motor direct “verzoop”.
- Een mogelijkheid om dit “koudestart-mengsel” te doseren om ook een halfwarme motor gemakkelijk te starten.
- Een mogelijkheid om bij stationair lopen van de motor een juist mengsel te verkrijgen.
- Een mogelijkheid om van stationair lopen over te gaan op een bepaalde motorbelasting zonder haperen.
- Een mogelijkheid om tijdens belasting het mengsel te variëren, afhankelijk van belasting.
- Een mogelijkheid om bij volle belasting een grote hoeveelheid brandstof toe te voeren.
- Een mogelijkheid om een brandstofniveau, ongeacht de afname, op een bepaald niveau te krijgen en te houden en de toevoer vanuit de brandstof-tank te regelen.

De verhouding benzine – lucht heeft als norm 1 : 14. Dit is in principe de verhouding die een brandbaar mengsel oplevert wat geschikt is om in de motor te verbranden. Echter, in de praktijk kan dit variëren van 1 : 8 tot 1 : 20.

4. Samenstelling van de carburateur

Voor alle voorgaand genoemde taken is een carburateur voorzien van een aantal regelmogelijkheden: (zie figuur 1)

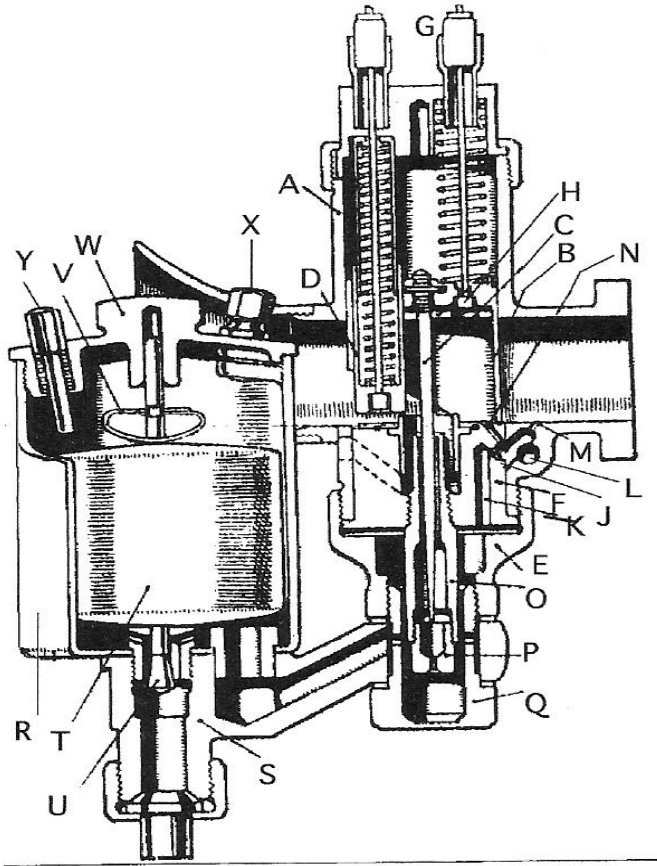
- Een gasschuif of een gasklep. (H)
- En of meer sproeiers om brandstof te doseren. (P)
- Een choke-inrichting of een extra schuif om de onderdruk in de carburateur te veranderen zodat verhoudingsgewijs meer benzine wordt aangezogen, ook via een andere sproeier. (D)
- Een naald/stelschroef om bij stationair draaien een ander mengsel te creëren. (L)

Omdat bij stationair draaien de gasklep of gasschuif de carburateur afsluit, moet het mengsel via een ander kanaal geleid worden. (K, M)

- Een stelschroef om het stationair toerental te regelen (niet afgebeeld).
- Een (gas)naald om een variabele sproeieropening te creëren. (C)
- Een mogelijkheid om de gasnaald te verstellen (niet genummerd)
- Een mogelijkheid om het brandstofniveau in de carburateur te regelen (dus in de vlotterkamer) en de leiding naar de benzinetank af te stoppen wanneer er brandstof voldoende is (niet overlopen). (T, U)

Al met al dus een zeer ingewikkeld bedrijf, al is de carburateur uit de jaren 1910 – 1950 zeer eenvoudig ten opzichte van de latere carburateurs met ►

hun acceleratiepomp, startcarburateur, automatische choke, dubbele venturi, luchtvoorverwarming e.d.



Figuur 1

De AMAL/AMAC-carburateurs, de Gürtner, de Dell'Orto carburateur hebben nagenoeg dezelfde werking. Er bestond verder nog een vlotterloze Pallas-carburateur, een Senspray-carburateur met twee in elkaar draaiende smookkleppen/schuiven, de Schebler-carburateur waarbij door het verschuiven van de gasklep de verstelbare sproeieropening werd vergroot of verkleind, de Solex- en de Zenith-carburateur met hulpsproeier en aparte zuigkamer enz. enz. Er werd veel geëxperimenteerd en eenieder dacht de ideale carburateur te hebben uitgevonden. (tot de injectie kwam) ►

5. Slijtage aan de carburateur

Meest voorkomende slijtagegevolgen om het systeem van de carburateur te ontregelen, d.w.z. de aanmaak van het juiste mengsel te verstoren:

- versleten gasschuif: er komt lucht langs de gasschuif waardoor de onderdruk te laag is en er dus te weinig brandstof wordt aangezogen
- versleten sproeiernaald: onvoldoende afdichting waardoor te veel brandstof wordt aangezogen
- versleten sproeier: hetzelfde resultaat
- dichtgekoekte of verstopte luchtkanalen: totale ontregeling van de carburateur.

Deze problemen moeten eerst worden opgelost voordat men überhaupt aan afstellen kan beginnen.

In voorkomend geval moet het carburateurhuis worden uitgehooft of gecotterd of gedraaid om daarna een overmaat gasschuif o.i.d te monteren. Ook kan men de gasschuif vertinnen (houdt niet heel lang stand), een nieuwe schuif maken of kopen (niet makkelijk), een ander huis met een andere schuif proberen o.i.d.

Nieuwe sproeiers kan lastig zijn, zo ook een nieuwe naald. Toch worden bij verschillende speciale handelaren een keur van nieuwe delen aangeboden. Dit is over het algemeen prijzig, maar bedenk dat een spelingvrije en goed afgestelde carburateur de basis is voor een goed lopende motor.


Verder kan een carburateur nog ontregeld zijn door een verkeerde aanzuigbuis (kelk), verkeerde sproeiers (te hoog of te lange sproeiers), een verkeerde of een kromme of (in de gasschuif) vastzittende naald, een kromme stationaire afstelschroef, valse lucht tussen carburateur en blok (kromgetrokken flens, kapotte pakking, gescheurde aansluitflens e.d), lekke of verkeerde vlotter (te zwaar/te licht).

6. Resultaten van een verkeerd mengsel

Te rijk mengsel:

- (inademen) motor verzuipt, rookt erg roetachtig (niet blauw; dat is olie-verbruik), slaat stationair af, bougie slaat vet, motor trekt slecht door te weinig lucht, sterk vervuilde olie, oliefilm in cilinder wordt weggespoeld, zuigerveren vast, kool op klepzittingen dus behalve niet goed afsluiten ook later verbrande kleppen en het geheel kost nog meer geld ook aan brandstof. (uitademen)

Te arm mengsel:

- motor loopt warm tot zeer heet, vastlopers, terugslaan bij aantrappen, terugslaan bij stationair draaien 

- mengsel brandt langzamer dus: verbranding zelfs nog in uitlaat, uitlaatklep wordt veel te heet, kleppen verbranden door verhitting, uitlaatpijp wordt blauw, ontsteking door hitte al in de inlaatpoort.

7. De fasen van een AMAL / AMAC-carburateur

De diverse fasen van de meest gebruikte carburateurs (AMAC/AMAL, Gürtner, Dell'orto, B&B) zijn zeer belangrijk om te onderscheiden. De diverse fasen hebben allemaal hun specifieke wijze om het mengsel te regelen. Hierdoor moeten de optredende problemen (een te arm of een te rijk mengsel) per fase worden onderzocht en op een andere manier worden aangepakt. Natuurlijk moeten de fasen tijdens het rijden worden ondervonden, bijv door de verschillende gasstanden met streepjes op de gashandle te markeren.

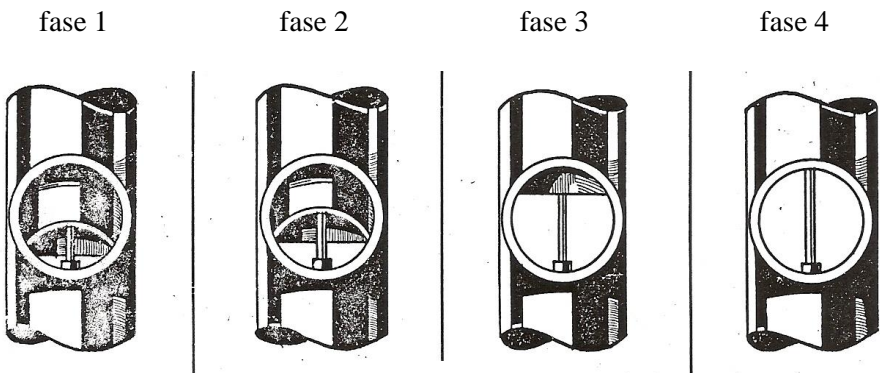
Fase 1: De gasschuif is van zo goed als gesloten tot ongeveer $\frac{1}{4}$ van haar bereik geopend. (Zie fig. 2)

De verhouding van het mengsel wordt grotendeels geregeld door de stationaire sproeier en/of de luchtstelschroef.

Fase 2: De gasschuif is van $\frac{1}{4}$ tot $\frac{1}{2}$ van haar bereik geopend. De verhouding van het mengsel wordt bepaald door het schuin afgeslepen gedeelte van de gasschuif.

Fase 3: De gasschuif is van $\frac{1}{2}$ tot $\frac{3}{4}$ van haar bereik geopend. De verhouding van het mengsel wordt bepaald door de stand van de gasnaald in de sproeier.

Fase 4: De gasschuif is van $\frac{3}{4}$ tot geheel geopend. Het brandstofmengsel wordt bepaald door de grootte van de hoofdsproeier.



Figuur 2

De carburateurs van de motorfietsen onder de 100 – 150 cc hebben vaak geen afgeschuinde gasschuif. Ook de oudste carburateurs hebben vaak geen afgeschuinde kant. De 2e fase vervalt dan; de werking is iets anders en de 1e, de 3e en de 4e fase duren wat langer. → $\frac{1}{3}$, $\frac{2}{3}$ en $\frac{3}{3}$

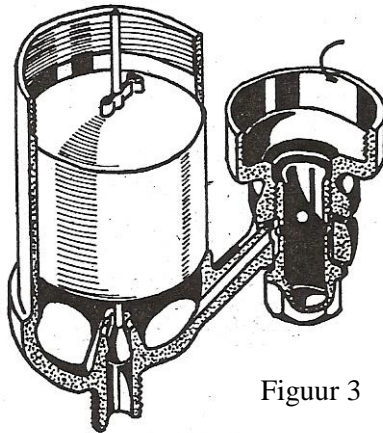
De schuine kant van de gasschuif

De gasschuiven van AMAL en AMAC hebben een nummer (bovenin ingeslagen). Het type carburateur is bijv. 4, 5, 6 en 29. Dit is het eerste cijfer of getal (voor de breukstreep) Het tweede cijfer (achter de breukstreep) is de schuinite van de schuine kant en wordt gemeten in 16e delen van de hoogte van de schuif. 3 is derhalve $3/16$, 2 is $2/16$ hoog (in het midden van de boog).

8. Het afstellen

A. De hoogte van het brandstofniveau

Dit is het eerste wat geregeld moet worden of gecontroleerd. (zie fig. 3)
Normaliter is het brandstofniveau goed als het niveau direct onder de rand van de mengkamer of de bodemmoer van het carburateurhuis staat. Officieel moet dit 1 mm onder de bovenrand van de sproeier zijn, maar dat is moeilijk zichtbaar. De brandstof mag net niet overstromen. Later kan proefondervindelijk worden vastgesteld of dit nog iets lager moet/kan zijn (hooguit 1 mm). Dit niveau kan geregeld worden door de vlotterpen en de vlotter met schuifje te verstellen, een inkeping hoger of lager. Is dit allemaal niet mogelijk kan het complete vlotterhuis omlaag of omhoog worden geplaatst door dickere of dunnere pakkingen in de bodemmoer.



Figuur 3

B. De stationaire afstelling : fase 1

Dit afstellen moet mogelijk zijn met de luchtschroef aan de voorkant van het huis. Wanneer de motor niet reageert op het verdraaien van de schroef wordt er valse lucht gezogen op een der delen van de carburateur. Vandaar dat een spelingsrijke carburateur belangrijk is. ►

Verstel de luchtschroef zo, dat de motor regelmatig en op het hoogste toerental loopt. Indraaien van de schroef: rijker mengsel. Uitdraaien: armer mengsel (meer lucht). Daarna de regelschroef iets terugdraaien. (niet het hoogste toerental dus, want dan is het mengsel te arm). Daarna kan de schroef voor het stationaire toerental zo versteld worden dat de motor op een laag toerental mooi rond loopt en niet na 10 seconden afslaat. Het stationair afstellen is vaak een gevoelszaak. Eventueel kan een iets kleinere of grotere sproeier geplaatst worden, als het helemaal niet wil (niet stationair lopen willen of verzuipen) (er van uit gaande dat het vlotterniveau goed is).

C. Het eerste deel van de geopende gasschuif: fase 2

Voordat aan een eventuele verandering van de gasschuif wordt gedacht, moet eerst fase 3 zijn afgesteld. Wanneer de hoogte van de gasnaald namelijk niet juist is, kan een fase 2 nog niet worden uitgevoerd. Het systeem is dan te veel ontregeld. Zie dus eerst punt D.

Het kernpunt is in fase 2: in dit gebied ($1/4$ tot $1/2$ van de opening gasschuif moet de schuine kant verhoogd worden van bijv 2 naar 3 bij een te rijk mengsel; bij een te arm mengsel moet de schuine kant verlaagd worden, bijv van 3 naar 2. Bedenk wel dat, wat u van de schuif afvijlt, er niet weer aan kan. Maak stapjes van 1 mm.

D. Het tweede deel van de geopende gasschuif: fase 3

Hier doet de gasnaald het werk. De gasnaalden zijn in verschillende afschuiningen te verkrijgen en zijn verstelbaar door de 3 of 4 inkepingen. De standaard instelling is meestal in de middelste inkeping of de tweede van boven. Wanneer het allemaal niet wil, is wellicht een verkeerde naald gemonteerd of een verkeerde afschuining.

Gasnaalden met ribbels of slijtplekken moeten sowieso vernieuwd worden. Overigens: ook het gat in de sproeier kan uitgelubberd zijn. Alleen een nieuwe naald plaatsen heeft dan geen zin.

Een te rijk mengsel: gasnaald een inkeping lager. Te arm: naald omhoog. De gasnaald moet wel draaibaar/bewegbaar zijn in de gasschuif, echter niet omhoog of omlaag kunnen bewegen.

E. Het derde deel van de geopende gasschuif: fase 4.

De hoofdsproeier moet hier zijn werk kunnen doen zonder belemmering van gasnaald, gasschuif en een te kleine boring.

Een test: Volgas rijden. Gashandle langzaam iets terugdraaien. Gaat de motor beter trekken is de hoofdsproeier te klein. Er wordt minder lucht gegeven dus het mengsel werd rijker. ►

Hoofdsproeiers kunnen met zg. sproeierruimers geruimd worden, echter wederom: wat er is weggehaald krijg je niet meer terug. Sproeierruimers vindt u op de beurzen en vaak bij een monteur of bedrijf van geisers, kachels e.d. Bedenk: Als u graag volgas rijdt, kan een te kleine sproeier desastreus zijn, omdat de motor zeer heet wordt.

. En bij vol gas een vastloper krijgen is vaak “einde oefening”.

9. Tips en kennis

- Niezen in fase 2: een te rijk mengsel
- De kleur van de bougie geeft een goede indicatie. Vroeger was dit heel scherp waarneembaar, maar nu, met loodvrije brandstof, is het moeilijker. Een bruin/grijze bougie: goed mengsel. Zwarte, roetige aanslag: te rijk mengsel. Zwarte, vette aanslag op de bougie: te veel olie.
- Wanneer de motor stationair maar om de 4 omwentelingen een explosie maakt (viertaktmotor) of per 2 omwentelingen (bij een tweetaktmotor) (acht takten bij een viertaktmotor en viertakten bij een tweetaktmotor) i.p.v. per 2 of 1 omwenteling, is het mengsel te rijk.
- Echter: liever een iets te rijk mengsel (natuurlijk niet overdrijven) dan een te arm mengsel. De gevolgen van een te arm mengsel zijn vaak kostbaarder.
- De montage van een luchtfilter geeft een verminderde doorstroom. Het mengsel zal dan te rijk worden, dus moet er een kleinere sproeier worden gemonteerd en de gehele afstelling opnieuw worden gedaan.
- De kelk: een lange kelk of trechter geeft meer vermogen onderin, een betere acceleratie maar een lagere topsnelheid. Een korte kelk en aanzuigbuis tussen carburateur en cilinder geeft minder vermogen onderin, een iets rijker mengsel, maar meer toeren. Ook een verandering van kelk heeft dus een andere afstelling tot gevolg.
- Vaak loopt een motor met een iets kleinere doorlaat (bijv 22 mm i.p.v. 25) veel smeüiger, maar laat niet zijn topvermogen zien. Een grotere doorlaat heeft alleen zin als de rest van de motor ook is aangepast (aanzuigbuis, kleptiming, klepdiameter e.d.)

Natuurlijk is het voorgaande verhaal onvolledig en zijn er nog veel meer handigheidjes en indicatoren om een goede afstelling te verkrijgen.

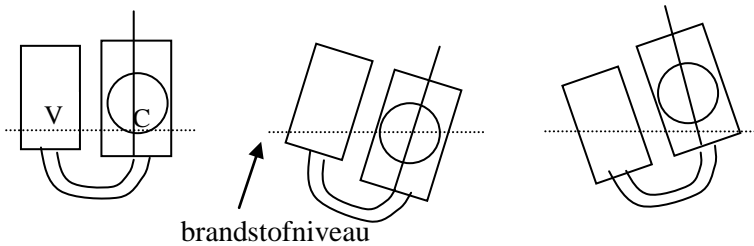
Een test, stationair draaiend, om de hoogte van het vlotterniveau te testen (zelf geleerd van een heeeeel oud baasje):

Met de vlotterkamer aan de linkerkant van de carburateur:

1. Motor naar links laten overhellen. Vlotterniveau wordt dus lager. Mengsel wordt dus armer. Motor moet eerst even sneller gaan lopen en ►

daarna afsterven door gebrek aan brandstof. Gaat de motor in eerste instantie niet sneller draaien, is het niveau te hoog.

2. Motor naar rechts laten overhellen. Vlotterniveau wordt dus hoger, mengsel dus rijker. Motor verzuipt; moet direct onregelmatig gaan lopen en daarna afslaan. Gaat de motor nu eerst sneller draaien, is het vlotterniveau te laag.



Veel succes met het afstellen. ◀



Amac carburateur uit de jaren 30

Maatwerk

Door: Wim Jansen

Iedereen kent dat verschijnsel wel, denk ik, dat als je op pad gaat om iets aan te schaffen, je vaak wel een idee hebt wat je ongeveer wilt, maar dat het door allerlei oorzaken toch anders uitpakt. Het geplande teeveetje wordt een teevee, de boormachine krijgt meer watts en de nieuwe fiets meer versnellingen dan eerst de bedoeling was. Zoiets overkwam mij onlangs ook.

De restauratie van het lichte motorfietsje was klaar en deze kon weer de weg op. Omdat het een eenvoudig ding was, leek het me wel wat om het aan te kleden met een rieten mandje. 't Oogt aardig en is ook nog handig om gereedschap, regenkleding of iets eetbaars mee te nemen. Nu is er wel wat te koop aan dat spul, maar dat zijn vaak van die sierdingen, die niet zo geschikt zijn voor buitengebruik en altijd net niet de gewenste maat hebben. Zo ontstond het idee om een ontwerp te maken en dit door een mandenmaker te laten uitvoeren. Het ontwerp bestond uit het noteren van de gewenste lengte, hoogte en breedte op een blaadje papier. De rest zou mondeling toegelicht moeten worden. Het tweede deel van het plan was lastiger: het vinden van de benodigde vakman. Navraag zo links en rechts leverde één reactie op. Helemaal, de vakman was vakman in ruste geworden, hij zat inmiddels in een bejaardentehuis. "Hij zou me best nog wel willen helpen", zei hij, "maar dat mocht vast niet daar waar hij nu zat en trouwens hij had alle spullen overgedaan aan een ander". Het leverde dus wel een nieuw adres op, dat eigenlijk dicht bij was.

Ik woon in het rivierengebied en als ik een stukje wil toeren, dan neem ik vaak een route die over de rivierdijken voert. Aan zo'n dijk zou de mandenmaker moeten wonen. Vroeger vond je er alleen kleine boerderijen en beoerentinkjes met wat vee, tegenwoordig zie je steeds vaker dat de boel verbouwd wordt. Nieuwe rietendaken met dakkapellen, kunststof kozijnen, schotelantennes en een nepput. Soms een hoog hekwerk er omheen met bewakingscamera's en waakhonden. Op het adres waar ik moest zijn, was (nog) geen sprake van deze modernisatie. De enige bewaking die er was, bestond uit een oude slapende hond, die het voldoende vond even om één oog open te doen en het daarna wel weer zat vond voor vandaag.

De expert was gelukkig thuis en op mijn vraag of hij actief was als mandenmaker, volgde eerst de gebruikelijke taxatie van de vragensteller. Eerst wilde hij weten van wie ik zijn adres had, waar ik vandaan kwam en daarna mijn naam. Ondertussen werd ik nauwkeurig bekeken en er werd ook nog geïnformeerd of ik soms familie van die en die was. Hiermee was het examen,

waar je de uitkomst niet van krijgt, beëindigd en kon verder gegaan worden met het doel waar je eigenlijk voor kwam:

“Zou je een mandje naar maat kunnen maken voor op mijn motor?”

“Natuurlijk kan ik iets naar maat maken, wat had je zo gedacht?”

Ik viste mijn papiertje met de maten op en zei dat ik het idee had om de bodem van het mandje van watervast triplex te maken, zodat de bevestiging op de bagagedrager met wat slotboutjes gemakkelijk te doen zou zijn. Zijn reactie:

“Een houten bodem? Nee toch, dat was vroeger nooit zo, je kunt het krijgen hoor, de klant is koning, maar zeg dan liever tegen niemand dat ik het heb gemaakt.”

“Nee ? Nou ik dacht dat het wel handig was, nou dan maar geen houten bodem, ik zie wel hoe ik het vast maak.”

“Wat zijn de maten, zei je?”

“Nou, ik kwam uit op 35 bij 45 en 15 hoog.”

“Wacht effe, 35 bij 45, is dat met overstek ?”

“Dat is de grootte van de bagagedrager”.

“Nee, er moet overstek zijn, anders is het geen gezicht, minstens 1 duim, aan alle kanten. Je moet het natuurlijk zelf weten, de klant is koning maar....”

“Ja, ja, doe maar met overstek”.

“En de hoogte, 15 zei je toch?. Is dat de binnen of de buitenmaat, 15 is weinig hoor, je kan er niets in kwijt, 18 is toch wel het minste. Het kan wel natuurlijk, als je het perse wilt, maar het heeft ook te maken met het vlechtpatroon. Het moet er wel een beetje uitzien en ik houd niet zo van gefrot....”

“Nou ja, als 18 echt beter is: het moet er wel goed uitzien natuurlijk.”

“Oke, en waar wil je de hengsels?”

“Ik dacht dat het wel gemakkelijk was in het gebruik, om het deksel zo te maken, dat als het opengaat het tegen het zadel blijft staan, zodat....”

“Weet je dat wel zeker? Dat moet je echt niet doen, dat is geen gezicht, dat moet aan de lange kant, echt waar. Anders maak ik het liever niet. Nou ja, de klant is koning, maar zeg niet waar je het hebt laten maken. Het kan echt niet, het ziet er niet uit, geen gezicht!”


“Is het echt zo verkeerd? Nou ja, dan maar aan de lange kant, misschien heb je wel gelijk, ja bij nader inzien is het eigenlijk wel beter, doe maar”.

Ondertussen dacht ik ook: daar gaat mijn ontwerp, ’t is nu al 4-0 voor hem. Gelukkig werd de eer nog enigszins gered:

“De sluiting zeker met riempjes?”

“Ja, met twee riempjes, ik dacht zo’n 2 cm bruin leer.”

“Helemaal goed, zo hoort het, prima”.

Dus toch nog een magere 4-1. 

“Wanneer is het klaar ongeveer?”

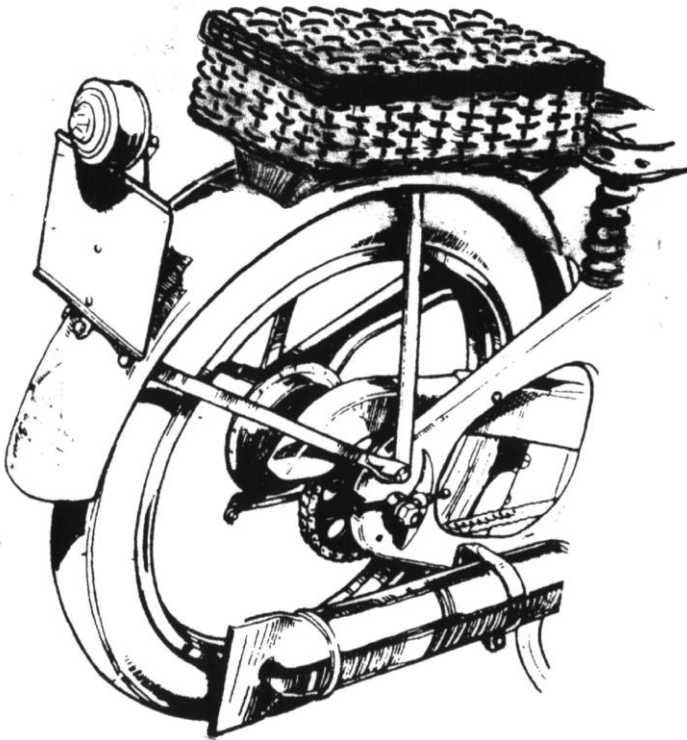
“Nou, maatwerk, daar heeft een vakman eer van, dat heeft voorrang, pakweg een week.”

Na drie weken belde ik hem maar eens op om te vragen, hoe het er mee stond. Er was toch geen misverstand of tegenslag met de gezondheid of zo ?
“Nee hoor”, zei hij. “Eigenlijk had ik je zelf al proberen te bellen, want toen ik er aan wilde beginnen, kwam ik bij het opruimen van het werkhok een mandje tegen, dat aardig in de buurt komt van wat je bestelde. Alleen zit er een riempje aan in plaats van twee.”

Lichtelijk beduusd zei ik, dat het prima was en dat ik er aan kwam om het op te halen.

“Ho effe, dat kan nog niet, ik moet er eerst nog een oor afhalen, want dat wou je toch niet? En voor buitengebruik moet ik het nog even vernissen: overmorgen is het klaar”.

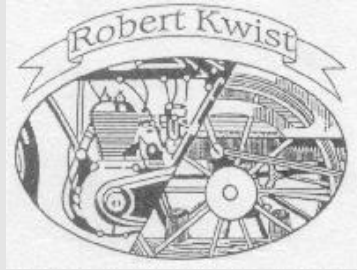
Toen ik het een week later kon ophalen, viel de rekening tegen en het mandje plakte nog.



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

Peugeot P55GL door de keuring

Hier even een berichtje van een heel blij lid van de club.

Ik ben vandaag te RDW keuren geweest met mijn Peugeot P55GL, waar ik 10 jaar mee bezig ben geweest.

En jawel als het meezit kan ik volgende week voor het eerst een ritje maken met mijn eigen Oldtimer.

Hij is goed gekeurd, het ging niet al te makkelijk maar het is gelukt. Kan ik ook eens aan rit van de club deelnemen.

Rob Bakker, Westwoud

Waarschuwing !

Door: Marius Brouwer

Bovenstaande titel kom je regelmatig tegen in clubbladen e.d. Dit om medeleden te attenderen op onheil of nare ervaringen. Gezien de frequentie van een heleboel verenigingsbladen komen dit soort waarschuwingen overigens meestal te laat. Nu schat ik de gemiddelde leeftijd van de CFM leden in op een jaartje of Onderstaande is een ervaring m.b.t. vorige regel.



Marius in zijn favoriete voertuig

Iedereen weet toch wel wanneer hij jarig is, of niet soms. Dit jaar was voor mij een zogeheten jubileumjaar en ook dit jaar was ik op 10 mei jarig. Ik ben 50 jaar geworden, en de tradities willen daar nog wel eens wat mee doen. Daarom was ik dan ook op een heleboel voorbereid en zou het allemaal maar op me af laten komen. De avond ervoor kwam ik laat thuis, en er lag een briefje op tafel dat ik me volgende morgen vooral niet moest haasten. Is voor mij nogal moeilijk, want ik ben altijd vroeg op, maar goed tot een uur of ½ 9 ging het goed.

Totdat ik een geweldig kabaal hoorde, en naarmate het luider werd kwam het mij steeds bekender voor. Motoren, heelveel zo te horen. Een schreeuw, het is voor jou was voor mij wel duidelijk.

Ca. 20 motoren stopten voor mijn deur, allemaal bekenden om mij te feliciteren. Een groot deel van mijn personeel rijdt motor of bromfiets en vonden het gepast om mij op deze manier te onthalen. Helemaal verrast was ik dat er ook een paar CFM clubleden met hun motoren bij waren.

Nu had men een botsautootje gemaakt en beplakt met een paar kreten, die men met mij en mijn leeftijd associeerde. Voorop rijdend door het dorp (met een omweg) naar mijn werk, gevolgd door een hoop lawaai en rook.

Daar aangekomen had men een mega Abraham van een metertje of 5 voor mijn deur gezet, zodat het voor de passanten ook nog eens duidelijk werd wat er aan de hand was. Nou, personeel snel weer aan 't werk ,en effe lekker bijkletsen met de clubleden.

Sommige waren al zeer vroeg van huis gegaan en een bakkie ging er wel in. Waarom dan bovenstaande titel? Om er op te wijzen dat we een actieve vereniging zijn met een actief bestuur en leden .Dit heb ik als heel plezierig ervaren en maakt betrokkenheid binnen een vereniging alleen maar groter.

Daarom iedereen (ook die wel wilden maar niet konden) heel erg bedankt voor deze actie.

Marius Brouwer, Technische Commissie



Een kettingspan hulpstuk

Door: Wim Janssen

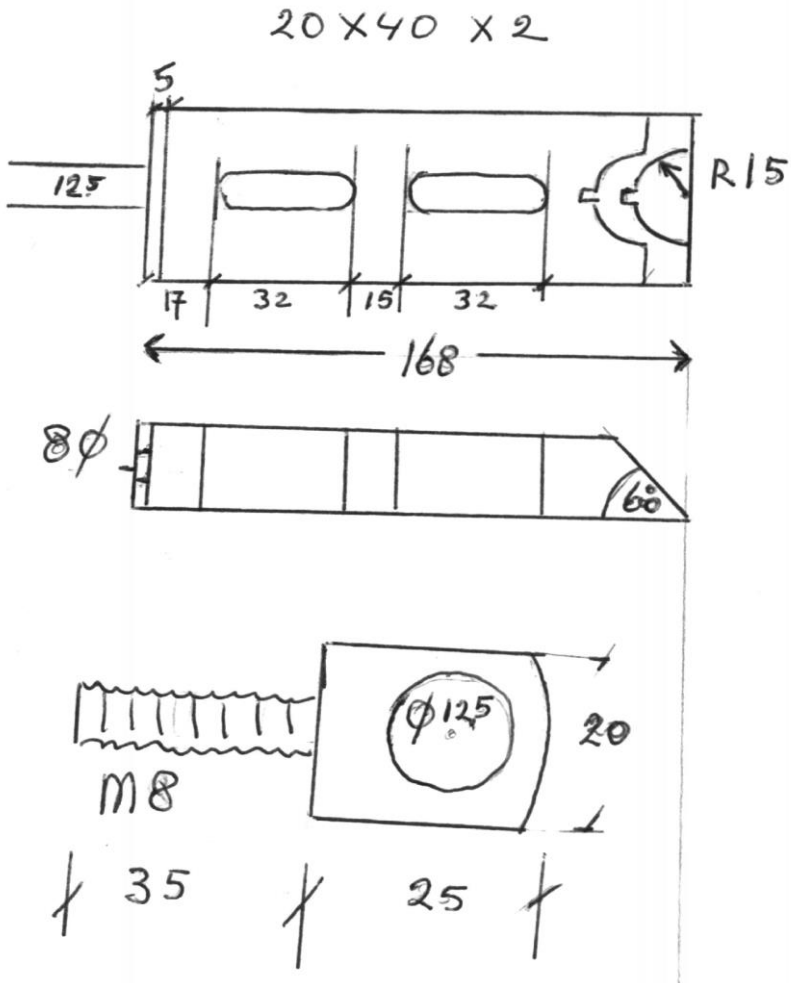
Bij de lichtere Terrot en Magnat Debon motorfietsen is de versnellingsbak hangend aan het frame gemonteerd. De bak wordt met twee bouten tegen een brugvormig framedeel getrokken. Het spannen van de primaire ketting gebeurt door de dekplaat te lossen, waarna verstelling door de twee sleufgaten mogelijk is.

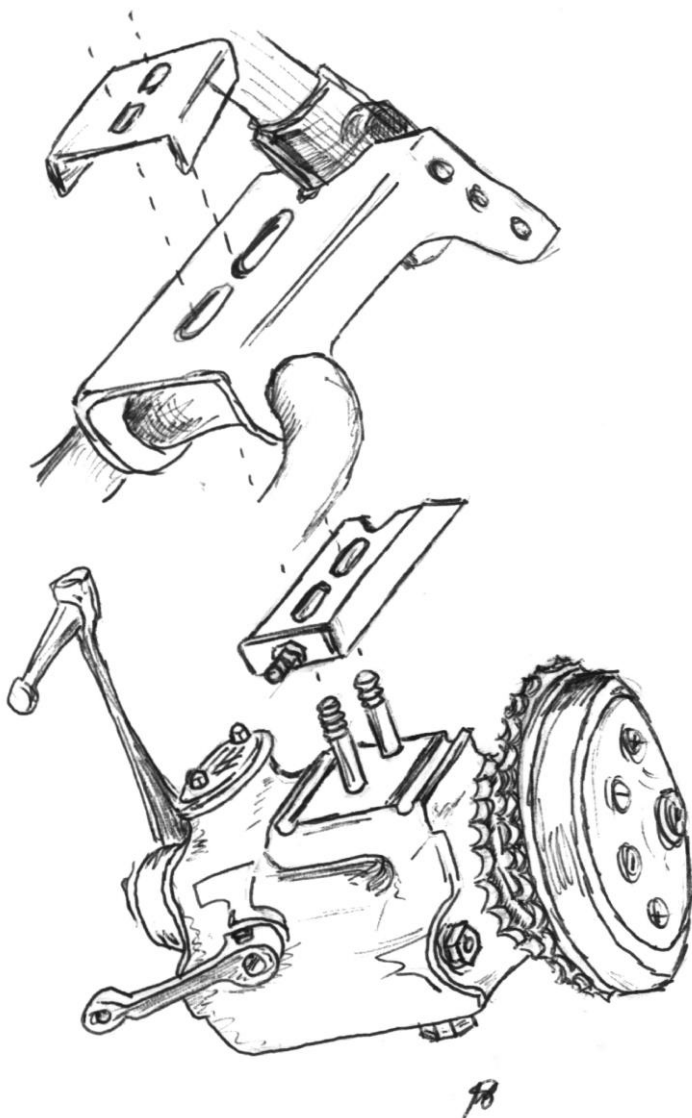
Het spannen kan wellicht wat gemakkelijker met behulp van dit hulpstuk, dat vrijwel onzichtbaar gemonteerd kan worden. Het spannen kan met een steek of ringsleutel. Het hulpstuk zet zich hierbij af tegen een framebuis en duwt de bak naar achteren. Uiteraard moeten de beide bouten weer vastgezet worden.

De maatschets is bedoeld voor het type PU en PMU, maar is misschien ook voor andere typen te gebruiken of anders aan te passen. Uitgangspunt is



een stuk rechthoekig buis 40x20x2, waarvan één uiteinde dichtgemaakt is met een plaatje (5 mm) door middel van lassen of hardsolderen. Afzagen op lengte onder de gewenste hoek (bij de PU is dit 60°). De rest is simpel boor en vijlwerk. De spanbout komt uit een stukje 15 x 20 , 60 lang. De verstelbaarheid is ongeveer 1,5 cm , wat normaal genoeg is.





Kettingspan hulpstuk Terrot PU, PMU



Koperslagerij in Limburg

Door Eric van Velzen

Onlangs heb ik een kleine koperslagerij bezocht. Het is gelegen in het Limburgse Horst. Achterin de winkel is een klein museum met oude koperslagers-gereedschappen en mooi koperwerk. Voor in het winkeltje verkoopt men handgeslagen koper uit de eigen werkplaats en oude gereedschappen waaronder tassen en aambeelden. Zelf heb ik een oude oliekan gevonden voor aan de voorvork. Ook verkoopt men er koperen klinknagels en plaat. De eigenaars zijn enthousiast en praten honderduit. Een bezoek is zeker de moeite waard.

De openingstijden zijn:

Dinsdag t/m donderdag: 13.00 – 18.00 uur

Vrijdag: 13.00 – 21.00 uur

Zaterdag: 13.00 – 16.00 uur

Het adres is: Gasthuisstraat 46, 5961GB Horst

Tel: 077-3985621



Versnellingsnokje Monet-Goyon PL4

Bericht van Freek Rurup betreffende een probleem met de versnellingsbak van zijn Monet-Goyon en hij heeft een probleem met een plakkende helm.

Na twee jaar stilgelegen te hebben (mijn motor!), heb ik alle gedemonteerde onderdelen onlangs schoongemaakt, gepolijst (koppelingspen) en weer gemonteerd. In de hoop dat het niet al te veel moeite zou kosten om mijn Monet PL4 (350 cc, 1936) weer aan het lopen te krijgen, duwde ik hem naar een parkeerterreintje even verderop. Daardoor geen overlast voor mijn nabije buren. Vijf keer trappen was meer dan voldoende om hem weer lopend te krijgen! Hartstikke tevreden reed ik een testronkje. Zonder helm. Die plakte zo!

En dat is vraag 1: Ik heb mijn helm een jaar of 12 geleden gekocht op een beurs (kan best Barneveld zijn geweest), voor ik gok 100 gulden. Het is een eenvoudige helm, geheel zwart, met een klik-kinbandje. Heel fijn ding, sluit goed, etc. Maar hij plakt als de ziekte, aan de buitenkant! Hij heeft altijd in de schuur gelegen, waar ik wel eens schilder, héél af en toe frituur, en verder geen gekke dingen doe. Ik heb gedacht aan een chemische reactie of zo. ►

Als ik de helm stevig vastpak, plakt het zwarte buitenmateriaal aan mijn vingers en ik krijg het er met de grootste moeite vanaf. Vet is het niet, vuil is het niet, het materiaal zelf lijkt wel te zijn opgelost/verteerd? Is er iemand bekend met dit verschijnsel en met eventuele maatregelen? Ik zet hem nu wel op, maar het is natuurlijk niet hoe het zou moeten!

Vraag 2: Een van de problemen, die aanleiding waren om mijn versnellingsbak te demonteren was het feit dat hij in zijn twee bleef staan. Er is een nokje (als een V gevormd), dat verend in een holle bout heen en weer beweegt als je van versnelling wisselt. Het nokje komt dan in een volgende inkeping terecht, als het goed gaat. Ik heb de indruk dat het nokje niet meer de juiste vorm heeft (afgebot en mogelijk zoveel ruimte dat het kan draaien of naast de inkeping kan schieten), waardoor het onmogelijk wordt om nog te schakelen. Ter toelichting: de (flinke) holle bout monteer je van buitenaf in de versnellingsbak. Het is één van de bouten waarmee het deksel van de versnellingsbak wordt vastgezet. In de bout plaats je achtereenvolgens een kogeltje (waarom?), een veertje en het nokje, dat zo gevormd is dat het goed in het veertje past, maar niet klemt. Door het veertje kan het in de inkeping vallen en er weer uitkomen. De montage levert een onzeker resultaat, want je draait de bout, met bovengenoemde onderdelen erin, zonder dat je weet in welke positie het nokje in de inkeping valt (of tussen twee inkepingen in). Vooraf monteren van de onderdelen en later de bout is mij niet gelukt, omdat nokje/veertje/kogel hun enige houvast ontlene aan de holle bout.

Nou, wie dit begrijpt zonder de betreffende onderdelen ooit te hebben gezien... Hopelijk is het systeem enigszins universeel toegepast bij Franse motoren en herkent men wat ik heb beschreven.

Vraag is dus: hoe zou dit moeten functioneren en er uit moeten zien? Nu rijd ik heerlijk rond (zonder de betreffende onderdelen te hebben gemonteerd), schakel indien mogelijk vlot door naar drie en dan blijft ie goed in z'n drie staan (in z'n een gaat ook goed, maar dat duurt natuurlijk maar kort. Tot een nadere oplossing zich aandient hou ik de pook vast als ik in z'n twee moet rijden (anders glipt hij naar z'n vrij), maar ook hier geldt: het is natuurlijk niet hoe het zou moeten!

Wie kan mij helpen? Als een tekening of foto van de onderdelen nodig is hoor ik dat graag, dat moet geen probleem opleveren.

Graag hoor of lees ik jullie reactie.

Freek Rurup

Amalia van Anhaltstraat 9, 5616 BG Eindhoven

040-2573318, 06-13238572



Monet-Goyon 350cc type "PL4" – 1936



Het probleemgeval



.....en de versnellingsbak, waar de holle bout zit

Nieuwe leden en hun motor

Clemens van Rijnsoever is onlangs lid geworden van de club en is op zoek naar een Motobécane Z (175).

Beste mensen,

Ik ben al een tijd van plan een Motobécane Z aan te schaffen (175 cc), maar het aanbod dat ik tegen kom is erg klein, ook in Frankrijk. Ik was met Pasen in Vagney (Vogezes), maar niets gevonden. Ik werd door een Franse amateur getipt over de beurs in Lipsheim, 24 september. Hebben jullie een idee dat ik daar zou kunnen slagen met de aanschaf? Hebben jullie ervaring met deze beurs? Zien jullie andere mogelijkheden?

Met vriendelijke groet,
Clemens van Rijnsoever
Tankenberg 16, 3524 LA Utrecht
Email: clemens.van.rijnsoever@hccnet.nl

Ruud Adegeest is op zoek naar een Terrot HSSG

Ik hoop dat u mij van advies kan voorzien. Ik ben 28 jaar oud en al ruim 15 jaar helemaal verslingerd aan klassieke motoren, met name vooroorlogs. Gedurende deze tijd heb ik me altijd blind gestaard op fietsen van Engelse makelij. Ik weet hier dan ook veel van en weet waar ik op moet letten etc.

Sinds kort is mijn gezichtsveld echter gedraaid en ben ik een voorliefde gaan ontwikkelen voor Franse motoren, met name Terrot. Dit komt onder meer doordat ik bij een VMC rit een prachtige Terrot zag staan. Inmiddels heb ik dan ook mijn zinnen gezet op een eigen Terrot.

Nu vraag ik me af wat verstandig is: eerst lid worden van de club en zo een motor verkrijgen (kan dit überhaupt, zonder Franse motor in bezit?). Worden er via de club Franse motoren aangeboden, misschien in een advertentiegedeelte van de nieuwsbrief?? Graag wordt ik in ieder geval lid van de Club Franse Motoren.

Andere mogelijkheid is dat ik bij Alltimers.nl een Terrot HSSG kopklepper gezien heb die me erg aanspreekt, maar die me nogal stevig aan de prijs lijkt. Toch ga ik hier volgende week een keer naar kijken. Hoe is de onderdelenvoorziening bij Franse motoren, is er nog veel verkrijgbaar? Heeft u verder nog advies waarop te letten? Of weet u misschien nog iets anders te koop? Wat zou u mij aanraden om te komen tot de aankoop van een Terrot, rijklaar of project? Het is een heel verhaal geworden, maar alvast bedankt voor uw reactie.

Ruud Adegeest

Hannie Schaftrode 30, 2717HL Zoetermeer

079-3237278 of 06-21865283

Redactie:

We vinden het natuurlijk erg leuk als je lid wordt. Een goedkope HSSG bestaat niet. Afhankelijk van de staat kan hij zijn geld zeer wel waard zijn. Gerestaureerd is vaak gemakkelijk omdat je dan meestal een redelijk complete motor hebt. Risico loop je wel op niet-originele velgen (doodzonde), een geplamuurde tank, ingeroeste vork en dat soort dingen. Gebruik je gezond verstand of zoiets het geval is. Als je twijfelt: schakel hulp in. Een niet-gerestaureerd exemplaar heeft bovenstaande bezwaren niet. Wel wordt meer van je kunnen gevraagd. Zorg dat hij origineel is, het kan een behoorlijke zoektocht zijn voordat je het laatste onderdeel te pakken hebt.

Er zijn voldoende onderdelen. Je moet echter wat relaties opbouwen met mensen die je verder willen helpen. Behalve de nieuwe-replica onderdelen is er bijna niets meer op beurzen te vinden.

Jan Petter met New Map C4T

Jan Petter uit Breezand is onlangs lid geworden met een New Map en probeert deze motor gekeurd te krijgen bij de RDW.

Enige gegevens:

Merk: New Map 110CC 4-takt met AMC 3 versnellingen
(bj 1931-1933)

Model: C4T - 1 – 33

Frame no: 65360

Gewicht: 77 kg

Vermogen: Totaal onbekend. Hebben wel getracht er bij ons op het industrie terreintje een ronde tijd mee te zetten, doch de buurman met zijn GOLD WING ging sneller.



New Map C4T (1931 ?)

Start restauratieproject Alcyon 1905

Motor vrienden.

Eindelijk begin ik met het project Alcyon 1905 met Zedel blok ongeveer 400cc een cilinder.

Nou is mijn vraag, is er iemand in de club die ook een Alcyon blok heeft. Ik mis namelijk een onderdeelje die ik graag na wil maken volgens voorbeeld. Of foto met maten is ook voldoende.

Zou U mij in contact kunnen brengen met zo'n blok bezitter????

Ik zou U zeer erkentelijk zijn, bij voorbaat mijn dank.

Jan Opheikens,
Hoofdweg 82,
9698 AJ Wedde.
0597 562738.
Janopheikens@hetnet.nl

Documentatie Monet Goyon L5A

Frank Pölk mailt ons, dat hij een Monet – Goyon L5A uit 1936 heeft en dat hij documentatie hierover ter beschikking stelt aan het documentatie centrum van de club. Hij had deze zelf ook weer gekregen van een “amateur” uit Frankrijk. (Goede contacten in Frankrijk zijn dus nooit weg). Frans, heel hartelijk bedankt hiervoor.

Op de volgende pagina zie je een voorbeeld van deze L5A. Mensen, die geïnteresseerd zijn in deze documentatie kunnen contact opnemen met de beheerder van het DC: Rien Neels.

Frans kan zelf als volgt bereikt worden:

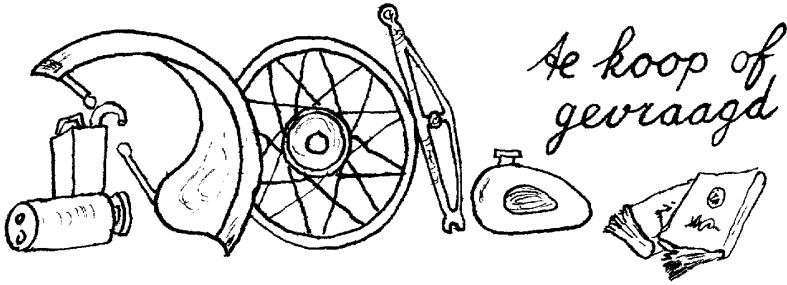
Frank Pölk
De Meenthe 31
8051 KS , Hattem
Email: polk.hebels@hetnet.nl



Monet Goyon L5A 500 cc zijklepper



met maar liefst een slag van 110 mm



Advertenties

Gevraagd:

Een vliegwielen en ontstekingsgrondplaat voor een Monet & Goyon MG 10 (1931). Het 100 cc motorblokje is een licentiebouw van Villiers. (BMA Villiers type 10 no 1333 A)

Marius Brouwer

E-mail: m.brouwer@metaalmorfose.nl

Gevraagd:

Een oude fiets, dames model is ook welkom. Er mag wat werk aanzitten, zoals de banden als het mechaniek maar compleet is.

Hoe ouder hoe beter en natuurlijk voor een zeer schappelijke prijs.

Rien Neels

e-mail: desmorini@home.nl

tel.: 0416-31.20.01 ; gsm: 06-36.20.00.14

Te koop:

Olienippels met het verende klepje. De schroefdraad is M5 * 0.75.

De prijs € 5,50 per stuk inclusief verzenden.

Per 10 stuks betaald u € 35,00 inclusief verzenden

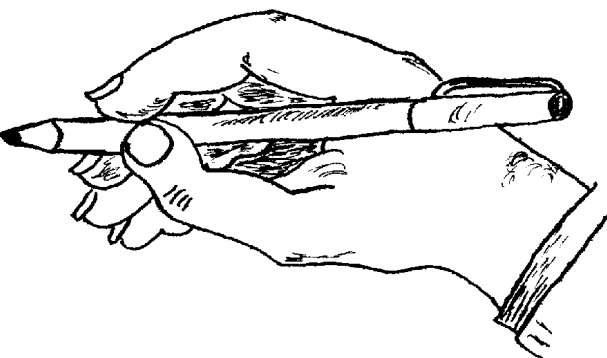
Elders op internet betaald u voor deze nippels €8,00 per stuk exclusief verzenden.

U kunt ze bestellen bij Marius Brouwer van Metaalmorfose:

E-mail: m.brouwer@metaalmorfose.nl



noteer



Agenda

CFM evenementen 2006/2007

4 november 2006 Jaarvergadering en beurs Barneveld

De jaarvergadering vindt, zoals gebruikelijk, plaats in de Sporthal, vlakbij bij de Markthal.

Zaal open: 12.00 uur

Start jaarvergadering: 13.00 uur



Beurzen/evenementen 2006/2007

Elke DERDE Zondag van de maand.

Le Club du Vieux Guidon

Verplicht lidmaatschap, €5.00 per jaar.

Lidmaatschap van 1 augustus tot en met 31 juli

Replonges - 4km van Mâcon

Telefoon: (00.33) (0)3.85.30.44.94 na 20:00 uur

of: (00.33) (0)6.75.86.83.17

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 Sporthal.



4 en 5 november 2006

23e Ruilbeurs en Oldtimershow Houtland België

Fabriekspand Veldstraat 59 Roeselare, België

Open van 09:00 uur tot en met 18:00 uur

Entree: 4,00 euro

Telefoon: [00.32] [0]51.20.30.95 Fax: [00.32] [0]51.20.30.95

Zie ook: Veteraanmotoren Houtland

E mail: info@veteraanmotorenhout.be

24 tot en met 26 november 2006

Salon Moto Légende

Parc de Floral Paris

Château de Vincennes, Parijs, Frankrijk

Open: 24 november van 17:00 tot en met 22:00 uur

Open: 26 november van 10:00 tot en met 18:00 uur

Entree: €12.00 per dag

Zie ook: Salon Moto Légende

E mail: salonmotolegende@lva.fr

Zaterdag 2 en zondag 3 december 2006

Oldtimerbeurs Flowerdome Eelde

Open van 10:00 uur tot en met 17:00 uur

Flowerdome Eelde

Burg. J.G. Legroweg 80, 9761 TD Eelde

Informatie:

Autotron Oldtimerproducties

Postbus 403, 5201 AK 's Hertogenbosch

Telefoon: 073-62.93.261 , Fax: 073-62.93.264

Zie ook: Autotron Oldtimerbeurzen.net

Zaterdag 9 december 2006

15e Oldtimerdag MC de Vetfrakken Ranst België

Militair Domein Het Loo

Bistweg Broechem Ranst, België

Open van 09:00 uur tot en met 17:00 uur

Zie ook: MC de Vetfrakken

E mail: oldtimertreffen@vetfrakken.be

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

Telefoon: (00.31) (0)30.22.58.262

Fax: (00.31) (0)30.24.00.183

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

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

Email: info@clubfransemotoren.nl

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)