

Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 59 December 2006 oplage: 200



Terrot Rallye - Nieuws van het DC - Peugeot P112

Verslag kennisdelen dag - Terrot Type A

Inhoud

Een wens	3
CFM op Oldtimer beurs Autotron Rosmalen.....	3
De 175 cc Terrot Rallye type A.S.	5
Het solderen van gazen filters.....	13
Terrot uit een container	14
Kennisdelendag.....	17
Peugeot P112 uit 1938	19
Oldtimer Motoren Museum Johan Schaefferbeke verhuisd	21
Nieuws van het Documentatie Centrum	22
Handige adressen	23
Mutaties op de ledenlijst	24
Agenda	25
Informatie vereniging CFM	28

Bij de voorpagina:

Een van de laatste Terrot modellen, voordat de fabriek gesloten werd in 1961. Zie het verhaal van Henk Kaajan op pagina 5.

Bijlage:

Memo contributie 2007.

Leden die inmiddels betaald hebben, kunnen dit op de bijlage vinden. Indien bij u ten onrechte gemarkeerd staat, dat u niet heeft betaald, neem dan even contact op met de penningmeester.

Sluiting kopij: Uiterlijk maandag 26 februari 2007 of bel!

Kopij: Getypt of geschreven, het liefst elektronisch aangeleverd.

Email kopij: cfm-redactie@wanadoo.nl

Een wens

Een ieder beleeft Kerstmis en de overgang naar 2007 op zijn eigen manier en geeft daar op zijn eigen manier inhoud aan. Voor mij dus moeilijk om een eenduidige wens aan alle clubleden uit te spreken, dus lees wat voor jou van toepassing is:

- Vrolijke dagen en een goed 2007
- Zalig Kerstfeest en een zalig nieuw jaar
- Gezegend Kerstmis en een voorspoedig 2007
- Een gezellige Kerstmis en een voorspoedig 2007

Wat ik hoop is, dat je terugkijkend naar het afgelopen jaar kunt zeggen: het was een mooi jaar voor mijn familie en mezelf. Natuurlijk met mooie en minder mooie momenten, maar toch blij en tevreden over wat 2006 heeft gebracht.

Voor onze club, nu 15 jaar oud, was 2006 een gedenkwaardig en opbouwend jaar, zoals ik in mijn jaaroverzicht reeds heb vermeld. Datzelfde hoop ik voor 2007 en ook dat alle clubleden hun hobby kunnen blijven uitvoeren, want niets is zeker in dit leven.

Sleutelvrienden, geniet de komende dagen van alles wat komt, maak plannen voor 2007 en vergeet niet je achterban eens extra te verwennen, dat kan nooit kwaad gezien onze hobby van oud roest, olie en vuile handen.

Een mooie kerst en een in alle opzichten voorspoedig 2007 wens ik je toe alsook aan je familieleden.

Wil Streep
Voorzitter

CFM op Oldtimer beurs Autotron Rosmalen

Clubstand

Op 13 en 14 januari 2007 vindt er weer de jaarlijkse Oldtimerbeurs voor Motoren en Bromfietsen in het Autotron te Rosmalen plaats. Zoals inmiddels reeds enige jaren gebruik is, zal de CFM weer met een clubstand acte de presence geven. Naast leden van het bestuur, zal de clubstand bemand worden door CFM leden. Altijd weer een goede gelegenheid om clubleden te ont-

moeten, leden van het bestuur te spreken en natuurlijk rond te snuffelen naar koopjes op de beurs.

Rien en Richard zorgen elk jaar weer voor een verrassende aankleding van de clubstand, welke reeds twee keer in de prijzen is gevallen. Volgens Rien zal dit jaar het decor van de achterwand een ingrijpende vernieuwing ondergaan. Wij zijn benieuwd naar het resultaat.

Schildje CFM 15 jaar

Het schildje ter gelegenheid van het 15-jarig bestaan van de club hadden we op de jaarvergadering in november al willen uitdelen. Echter door technische problemen met de machine van Marius is dat niet doorgegaan. Maar nu is het zover: de schildjes zijn klaar en op de beurs in Rosmalen kunt u ze tegen inlevering van de coupon uit de vorige Peu, afhalen. Nog een goede reden om de beurs in Rosmalen te bezoeken.

Tot ziens in Rosmalen op 13 en 14 januari 2007.



Uit: De accessoires catalogus van Valdenaire 1932 – Duozit, waarmee je een volwassene en een kind kon vervoeren.

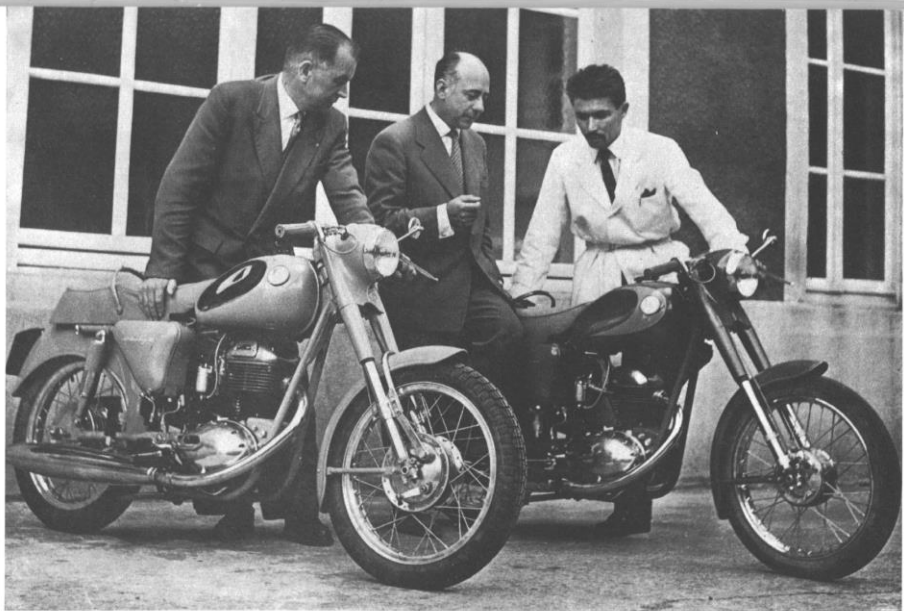
De 175 cc Terrot Rallye type A.S.

Door: Henk Kaajan

De snelste Franse in serie gebouwde 175 cc motorfiets

Geschiedenis

De activiteiten van Terrot op het gebied van de kleine cilinderinhouden 125 en 175 cc viertakt zijn na 1945 voornamelijk gebaseerd op de opeenvolgende ontwikkelingen van het stoterstangen type 100cc, in 1939 ontwikkeld door de heer E. Padovani. Na de oorlog, toen de fabricage weer werd hervat, werd dit model als 125 cc onder de naam E.P. op de markt gebracht.



De ontwerper van de 175 Terrot Rallye, M. Padovani met twee van zijn medewerkers.

De geleidelijke instorting van de markt voor kleine motorfietsen in Frankrijk na 1954 bracht de verdwijning van talloze Franse constructies met zich mee. Ook Terrot kende ernstige problemen. Begin 1956 werd de heer Dossier algemeen directeur van Terrot en hij begon met een totale verandering van het Terrot aanbod ten einde het imago en de reputatie van Terrot te redden. Enkele modellen uit het vorige aanbod werden afgevoerd waaronder de 250 en de 500 cc, alsmede de scooters. In april 1956 werd een nieuwe 125 cc, de EDL gepresenteerd aan het publiek. ►

De 125 cc had een moderne uitstraling, volle naafremmen met een doorsnee van 130 mm en 17 inch wielen, buddyseat en zijbeplating.

Op de salon van oktober 1956 toonde Terrot een geheel nieuwe 175 cc, de Tournoi, welke begin 1957 op de markt werd gebracht. Dit was een echte toermotor met de gebruikelijke uitrusting van dat tijdperk. Het vermogen bedroeg 10,5 pk bij 6300 tpm, dit was goed voor een maximale snelheid van 110 km per uur.

Op de salon van 1957 kon het publiek uiteindelijk de Rallye (type A.S.), een sportieve versie van de Tournoi, bewonderen. De pers was vol lof over Maison Terrot, omdat zij Frankrijk eindelijk de motor had gegeven waar men al zo lang op had gewacht. In 1958 werd 175 cc serie uitgebreid met een nieuwe 10,5 pk. Deze motor was kaler dan de Tournoi en zijn naam was Super Tenor. Het aanbod van de 125 cc werd gevormd door de kleine 7,5 pk Tenor.



De voorloper van de Rallye, de Tournoi, is duidelijk een wat minder sportieve motor.

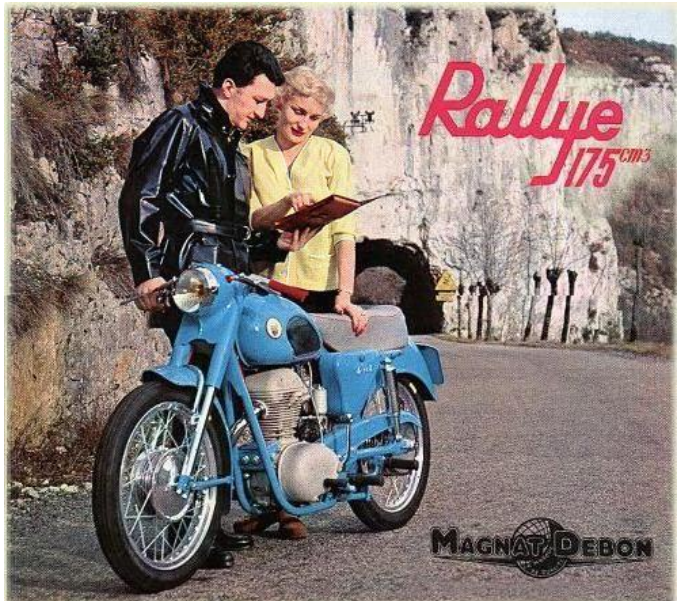
Eind 1960 werd Terrot ten gevolge van talrijke problemen genoodzaakt, ten behoeve van behoud van werkgelegenheid voor haar personeel, een totale reorganisatie door te voeren. Terrot werd door Peugeot overgenomen. De fabricage van motorfietsen in de fabriek in Dijon werd gestaakt, maar ging nog een poos door in de fabriek van Automoto in Saint-Etienne onder de merknaam Peugeot met behulp van onderdelen en motoren die waren overgebracht uit Dijon. De 175 cc Rallye werd aldus tot 1961 in Saint-Etienne gemaakt. De fabricage van motoren werd definitief gestopt eind 1961, omdat Peugeot zich uitsluitend wilde wijden aan bromfietsen.

De techniek

Eigenlijk is de 175cc Rallye geen nieuwe motor. Ze staat dicht bij de Tournoi waar ze overigens veel onderdelen van heeft gekregen. Deze methode van voortgezette standaardisering leidde ertoe, dat Terrot een echte sportmotor verkocht waarvan de prijs niet veel hoger was dan die van de



seriemotor (20.000 francs in 1958). In 1958 was de slagzin van Terrot: 15 pk – 125 km per uur. Om dit vermogen te bereiken moest de motor van de Rallye en kleine wijziging ondergaan. De Tournoi type A.N. werd immers aangeprezen met slechts 10,5 pk. Het vermogen van 15 pk werd bereikt door een hogere compressie en een gewijzigde distributie. Om de betrouwbaarheid van de motor met zekerheid te kunnen garanderen was het noodzakelijk om verschillende mechanische onderdelen te versterken. De voor de Rallye gebruikte blokmotor was een voortzetting in de evolutie en de onderzoeken van de heer Padovani en zijn team vanaf het basismodel type E.P.

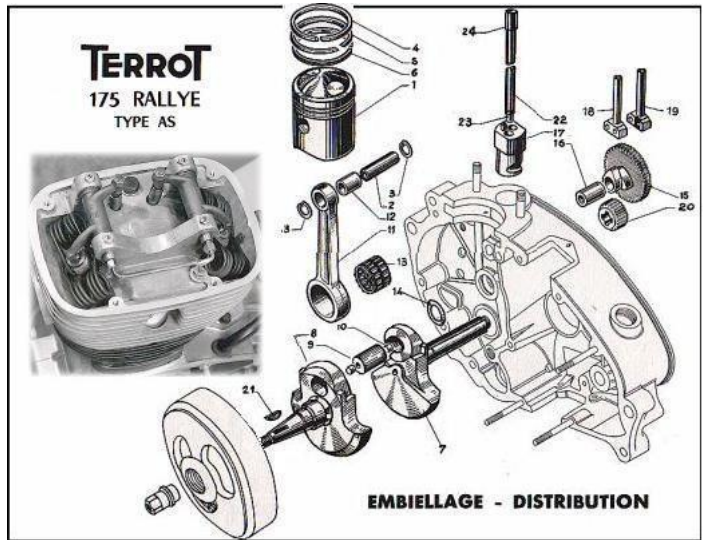


De Terrot Rallye 175 AS, een sportief ogend machientje, met 15 pk en een topsnelheid van 125 km/uur

De proeven hadden er in de loop der jaren toe geleid dat er een lichte robuuste motor was ontstaan. Het onderhoud kon door iedere toegewijde motorrijder worden verricht. De blokmotor is aan de voorzijde van het frame flexibel bevestigd door de plaatsing van een silent-bloc (patent Terrot) en aan de achterzijde is het normaal bevestigd door middel van twee pennen met de hoofdbuis van het frame. Aan de bovenzijde is het blok via het tuimelaardekseel aan het frame bevestigd. De blokmotor bevat twee centrale carters en twee deksels, de versnellingsbak is met een schot gescheiden van de krukas. De smering van de versnellingsbak geschiedt door een oliebad. Het linker zijdeksel beschermt het vliegwiel, de kickstarterveer en het tandwiel van de voetversnelling. Het rechter zijdeksel bevat de koppeling, de primaire overbrenging en de oliepomp. De krukas is demontabel. De stoterstangen aan de rechterzijde van het blok zijn volledig omsloten. De koppeling is aan het uiteinde van de krukas bevestigd. De krukas draait op een naaldlager maat 20 x 42 x 18 aan de zijde van het koppeling en een kogellager maat 25 x 62 x 17 aan de zijde van het vliegwiel. De montage van de stalen drijfstaang is ►

zeer klassiek, bij het small-end met een bronzen bus van 18 mm welke gesmeerd wordt door spatsmering en het bij het big-end met twee ringen met twee lagere met kogels (afmeting 5,5 x 5,5). De zuiger heeft twee uitsparingen op de bolle bovenkant voor de kleppen en zorgt voor een compressie van 9,5/1, voor de afdichting bevat hij twee zuigerveren en een olieschraap-

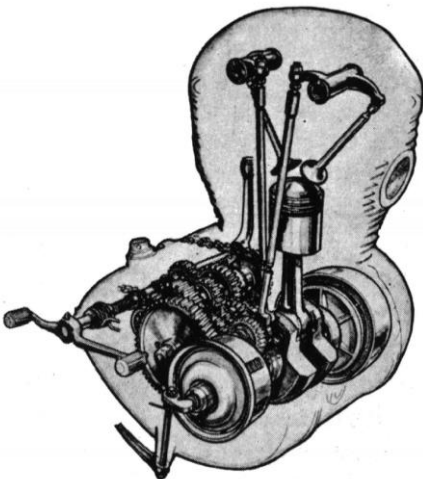
veer. De hoogst gemonteerde veer is verchroomd. De zuiger weegt compleet 247 gram. De cilinder is van gietijzer, met een uitsparing voor de kleppen. De motor is overvierkant met een boring van 62 mm en een slag van 57,8 mm (verhouding boring en slag 0,93). Het toerental kan zonder problemen



Het stoterstangenblok met haardspeldklepvering, vliegwiel links en koppeling rechts op de krukas

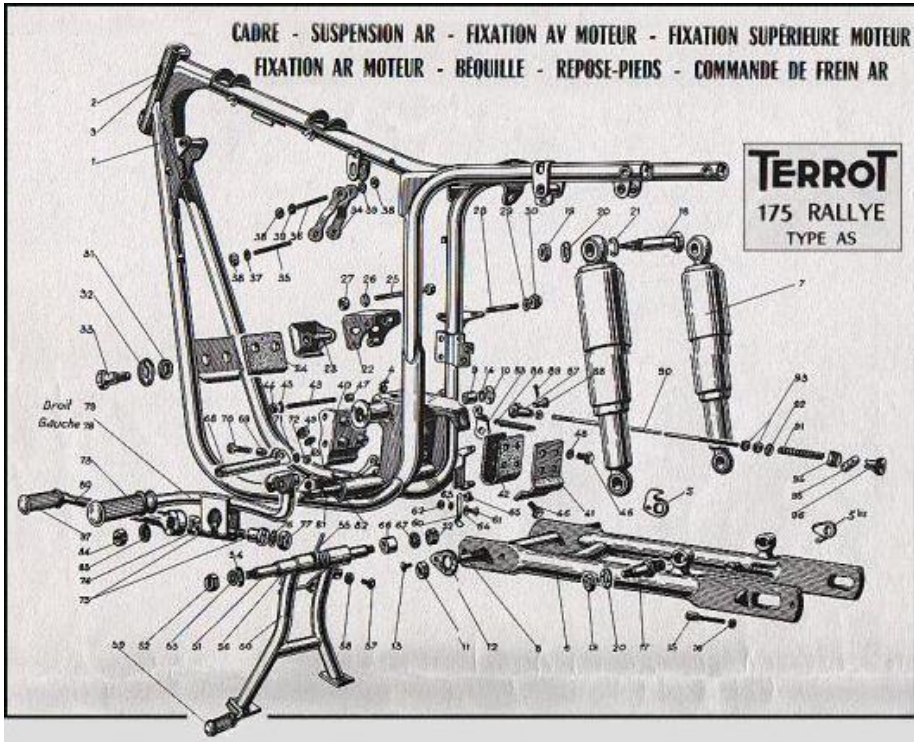
worden opgevoerd tot 7700 t.p.m. Bij het maximaal toerental is de zuigersnelheid dan gemiddeld 14,85 meter per seconde. Ter vergelijking: een 500 cc lange-slag motor als de Norton Manx heeft een zuigersnelheid 22 meter per seconde.

VUE FANTOME



Het blok heeft vier versnellingen met de koppeling op de krukas

De motor heeft een dubbel wiegframe. Het is hetzelfde frame dat gebruikt werd voor de 125 cc motoren (Tenace, Tenor, Fleuron) en de 175 cc motoren Tournoi, Rallye en Super Tenor. Het frame geeft een maximum aan stijfheid bij een minimaal gewicht voor een 125 cc motor, maar was ook nog voldoende stijf voor gebruik van de Rallye, hoewel het in 1960 toch werd verstevigd.



Een modern dubbelwiegframe met swingarm

De achterophanging is uitgevoerd met een swingarm en twee schokbrekers. Ze zijn demontabel en van eigen fabrikaat. De voorvork heeft telescoopveering. De voorvork is gedurende de productieperiode enkele malen verlengd om meer stijfheid te geven aan de vork. Het sportstuur is nog steeds tweeledig, dit volgens het geliefde Terrot principe. Het is mogelijk een kuip uit één stuk te monteren. Verder is de motor voorzien van een snelgashandle, grote handles voor de koppeling en de rem. Aan de linkzijde is een bakelieten schakelaar bevestigd waarmee het licht en de claxon kan worden bediend. De luchtmanette is aan de rechterzijde bevestigd. De tank heeft een inhoud van 13 liter, waarvan drie liter voor dient als reserve. De tank wordt aan de ►



17 inch voorwiel met 130 mm volle remnaven

onderzijde gedragen door rubberen stukken om zodoende schokken van het frame tegen te gaan. Aan weerszijden van de tank is een uitsparing voor de knieën. Het voorspatbord is zeer smal waardoor een sportief uiterlijk wordt verkregen en de motor een goede luchtkoeling krijgt. Het achterspatbord is gelijk aan de overige modellen, zeer diep en veel omvattend zodat een goede bescherming tegen water en vuil ontstaat. De remmen zijn perfect. De achterrem werkt progressief, de voorrem werkt bijterig. Bij sportief gebruik is het noodzakelijk de voorrem regelmatig bij te stellen om zijn goede werking te bewaren. De voetsteunen en de uitlaat zijn laag geplaatst. Het schakelpedaal is minder goed geplaatst. Men moet de voet van de voetsteun halen om te kunnen schakelen. De eindafwerking van de motor is zeer verzorgd en lux. De motor is helder blauw gespoten. De tank is verchromd en heeft rode vlakken en het wapenschild van de Bourgogne. Later werd de presentatie wat minder luxueus, de tank werd geheel blauw gespoten. De opgebrachte belettering was eerst verchromd en werd later vervangen door beschilderde belettering.

De 175 Terrot Rallye en de sport

Terrot aarzde niet om vanaf het begin van de introductie van de Rallye deze in te zetten in wedstrijden. Vanaf 1958 werden talrijke successen geboekt in regelmatigheidswedstrijden. (Circuit van Printemps, Luik-Monaco-Luik, Cannes-Geneve-Cannes, 30e Bol d'Or enz). In snelheidswedstrijden behaalde de seriemotor Terrot Rallye bijvoorbeeld succes in de race Coupe de Paris op 27 september 1959, bereden door J.G.Bargetz. Deze klasseerde zich als zesde achter de Morini's Settebello van racestal Couturier. Dit toont aan hoe goed de kwaliteit van deze motor was vergeleken met echte racemotoren.

De raceafdeling van Terrot heeft zelfs een machine geprepareerd om een aanval te doen op het 24-uurs record. Deze motor was opgevoerd tot 17 à 18 pk en had een tweede olietank op de plaats waar normaal het gereedschapkastje was gemonteerd. Ze zou ongetwijfeld een mooi succes hebben behaald, want ze liep 145 km per uur op het circuit van Montléry. Helaas heeft het nooit zover kunnen komen vanwege het verdwijnen van het oude merk uit Dijon op de motormarkt. ►



De Rallye in race-trim

Technische gegevens Terrot 175 « Rallye » AS

Cil. inhoud:	175 cc
Boring x slag:	62 x 57,8
Compressie:	9,5:1
Vermogen:	15 pk bij 7700 tpm
Topsnelheid:	125 km/uur
Gewicht:	107 kg
Carburateur:	Gurtner M24,5
Voorband:	17 x 2,75
Achterband:	17 x 3

TERROT
rallye

MOTOCYCLES
et Scooters

(septembre 1958)

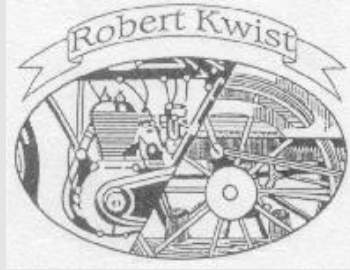
LA 175 CM³ TERROT RALLYE UNE MACHINE FRANÇAISE BRILLANTE

les petits inconvénients de détails que nous signalons n'entachent en rien les qualités primordiales de cette machine: (la Rallye) est très agréable à piloter, grâce aux freins qui sont puissants et à la suspension qui s'avère efficace. L'accélération est franche et le moteur monte fort bien en régime.

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

PNEUMATIQUES MOTO



⑤

ENVELOPPES "BERGOUGNAN" MOTOS

Dimensions	Enveloppes à triangles		Enveloppes à talons	
	Type normal N° 2820. Prix	Extra fort N° 2821. Prix	Extra fort N° 2823. Prix	Volutrette 3 nervures N° 2824. Prix
600×45	42.65	47.35	50.65	69.35
600×50	48.65	53. »	56.35	76.65
600×55	51.35	58. »	62. »	84. »
600×65	.....	.....	72.65	99.35
650×45	46. »	51. »	55. »	75. »
650×50	50.35	57.35	62. »	83.35
650×55	55.35	63.35	67.65	91.35
650×60	61. »	69.35	73.35	99.35
650×65	67. »	75.35	79.35	107.35
650×75	.....	.....	92. »	.....
700×65	.....	.....	.....	116. »
700×75	.....	.....	38.65	.....

CHAMBRES A AIR CONTINUES (Pour embouts: Supplément 6.65)

Numéros	2825	2826	2827	2828	2829	2830	2831	2832	2833	2834	2835	2836	2837
Dimens...	550×60	600×45	600×50	600×55	600×65	650×45	650×50	650×55	650×60	650×65	650×75	700×65	700×75
Prix.....	12.35	10.65	11.35	12.35	14.65	11.35	12.35	13.35	14. »	15.65	17.35	17. »	18.35

Uit de catalogus van Mestre & Blatze 1925 - 1926

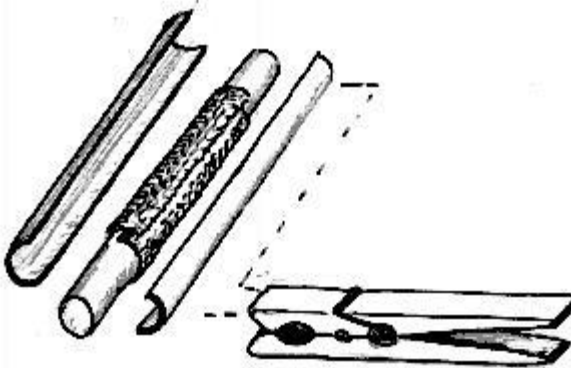
Het solderen van gazen filters.

Door: Wim Janssen

Het wil nog wel eens gebeuren, dat het gazen filter van een benzinekraan of van een olietank vervangen of gerepareerd moet worden. Hierbij een tip om het solderen te vereenvoudigen.

De aansluitpunten voor de kranen hebben bij een motorfiets vaak een doorkraan van ongeveer 10-15 mm doorsnede. Het filter zit meestal in de tank geschroefd. Soms is het kapot of gecorrodeerd. Als er dan een nieuwe gemaakt moet worden, is het solderen van de naad lastig, omdat soms het halve filter dichtloopt met soldeer. Het volgende hulpstukje kan helpen om een strakke soldeernaad te maken:

De kern is een stukje aluminium stafmateriaal, waar omheen het filtergaas gewikkeld wordt met een kleine overlap. Het gaas wordt op z'n plaats geklemd door twee stukjes in de lengte doorgezaagd aluminium buis van geschikte diameter, zodanig dat er op de overlap een naad openstaat van ongeveer 2 mm. Met een soldeerbout en S39 + soldeertin is dit netjes te solderen. Het hecht niet aan aluminium en tevens voert het aluminium zoveel warmte af, dat de soldeernaad net zo groot wordt als de naad die ingesteld is met de buishelften.



Een hulpstuk van aluminium om het solderen van gazen filters te vergemakkelijken.



Terrot uit een container

Tom van Steijn mailt ons:

Sinds 1 maand ben ik lid van de CFM. Bijgaand een artikel over hoe ik aan de Terrot ben gekomen. Wellicht leuk om in de "Peu" te plaatsen. Twee foto's zijn genomen in de container. Alles was kris-kras door elkaar opgestapeld. Er is ook nog een afbeelding van de Terrot uit 1921.

Sinds september 2005 ben ik de trotse bezitter van een Terrot motorfiets. Ik heb een passie voor alles wat oud is en een motor bevat. Een oude motorfiets met een vierkante tank had ik ook op mijn verlanglijstje staan. Vorig jaar zomer belde mijn zwager op met de vraag of ik geïnteresseerd was om mee te gaan naar een vrouw die een aantal oude brommers en motoren had en hier vanaf wilde. Jaren geleden waren deze door haar en haar toenmalige echtge-

noot verzameld en opgeslagen in een container, totdat ze uit elkaar gingen en de man sinds enkele jaren in het buitenland zit. Het liefst was ik direct in de auto gesprongen, maar we



Oude motoren uit een container? Het komt nog steeds voor.

konden pas op zaterdag de inhoud van de container bekijken. Na een aantal nachten met weinig slaap, was het dan eindelijk zover. Op het terrein aangekomen, bleek het niet te gaan om een, maar om twee containers. Deze lagen helemaal volgestapeld met oude koffiemolens, tientallen typen machines, fototoestellen. Ook waren enkele brommers en motoren zichtbaar. We hebben de containers helemaal leeggehaald en alles apart gezet wat onze belangstelling had. Dit nam de hele dag in beslag. Het uiteindelijke resultaat was 14 tweewielers, waarvan 8 bromfietsen (waaronder een hele mooie Batavus

Whippet). Verder 2 scooters, een Vespa uit 1953 en een Nederlandse Wabo uit 1954. Twee zeldzame Maserati motoren uit 1954 en ook een Terrot.

Bij thuiskomst kregen we de meeste na wat verse benzine en olie aan de praat. En dat na 10 jaar opgeslagen te zijn in een container! Ik was erg benieuwd hoe de Terrot zou lopen. Na een paar grote knallen, sloeg deze ook aan de praat, wat een enorme kick gaf.

Vervolgens ben ik op internet gaan zoeken naar meer informatie over de Terrot. Het viel mij tegen wat ik over dit type kon vinden. En als ik dan iets vond, dan was het in de Franse taal. Gelukkig ook een aantal plaatjes/tekeningen, zodat ik er nog iets mee kon. Ik ben er uiteindelijk achter dat de Terrot van 1921 is. Het is een type A (Armee), dit verklaart ook de spatbordverbreeders en de kokers aan de bagagedrager (achteropie in het Noordwijkerhouts).



De Terrot van Tom: Type A uit 1921

Omdat de Terrot geen kenteken en geen papieren had, heb ik hem in september naar de RDW in Waddinxveen gebracht voor een identiteitsonderzoek en een toelatingskeuring. De keurmeester wist eigenlijk niet waarop hij de motor moest keuren, omdat er in 1921 weinig eisen waren. De enige eis was een reflector aan de achterzijde. Gelukkig had ik deze tijdelijk van mijn fiets ge-

leend. Na twee weken kreeg ik mijn kenteken. Hierop stond een waslijst aan uitzonderingen met betrekking tot de remmen, verlichting, claxon en snelheidsmeter. Inmiddels heb ik de eerste ritjes gemaakt. Deze winter wil ik de versnellingsbak lekvrij maken en het lagerwerk van de motor controleren. Ik ben daarom op zoek naar technische informatie over deze Terrot. Als iemand mij daaraan kan helpen hoor ik dit graag (tomenkitty@hetnet.nl)

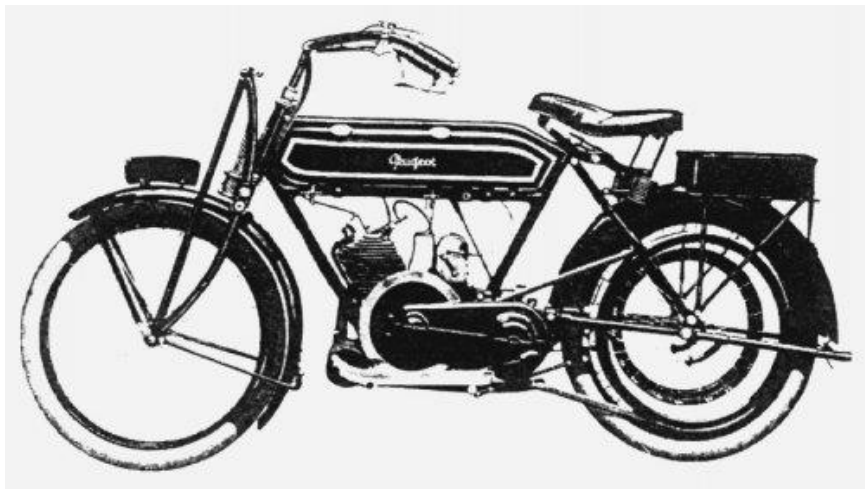
Tom van Steijn
Westeinde 23
2211 XN Noordwijkerhout
Email: tomenkitty@hetnet.nl

Naschrift redactie:

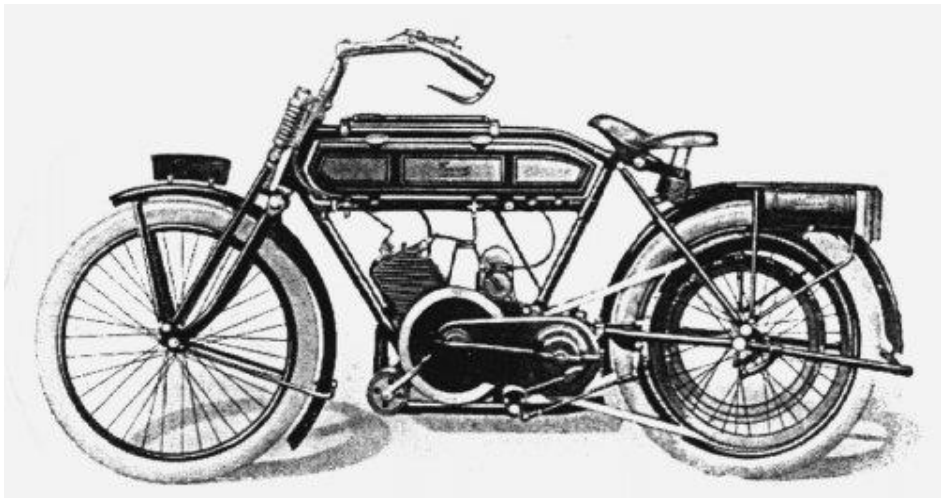
In de catalogus van Peugeot uit 1921 staat ook een Type A, welke bijna gelijk is aan die van Terrot. Blijkbaar is dit model tot stand gekomen door een samenwerking met Terrot. De verschillen waren: andere voorvork, zadel, en bagagedrager, treeplanken bij de Peugeot.

(Bron: http://terrot.dijon.free.fr/Types_A_E.html)

Uit de foto's kun je afleiden, dat de motor van Tom inderdaad een Terrot moet zijn. Het merkwaardige is echter, dat er een voorvork van Peugeot in zit. Wie het weet, mag het zeggen.



Peugeot type A (1921), 269 cc tweetakt (70x70), 2 3/4 PK, 2 versnellingen



*Terrot type A (1919 – 1921), 269 cc tweetakt (70x70), 2 ¾ PK, 2 versnellingen.
Zoek de verschillen.....*



Kennisdelendag

Door: Christ de Graaf

14 oktober was het zover, de Kennisdelendag in het museum van Rien in Oosterhout. Perfecte ambiance. Met al die oude motoren, maar ook modern gereedschap om je heen, heb je niet het gevoel van “in de schoolbanken te zitten”.

Om tien uur stond de koffie klaar, werden de eerste onderdelen uitgewisseld en diverse technische problemen kwamen al op tafel. Zoals een voorzitter het betaamt, heette Wil ons welkom. Daarna kon Ton direct zijn betoog over kleppen, nokkenastiming en ontsteking beginnen. Hij deed dat uiteraard aan de hand van diverse losse onderdelen en hij liet de fijne kneepjes zien. “Je weet wel waar de klok is, maar niet waar de klepel hangt”.

Met enthousiaste reacties van de deelnemers is zo’n ochtend zo om. Voor we er erg in hadden stond de lunch klaar. Met een broodje in de hand wordt er dan nog van allerlei informatie uitgewisseld. Nog even buiten ’n sigaretje of pijp roken en de nieuwste aanwinst van Rien bekijken, een Peugeot 2 cilinder, tweetakt, begin jaren vijftig. Na het eten is er altijd het risico dat de aandacht verslapt, maar dat was bij Ton niet mogelijk. Nu moest de opgedane kennis in de praktijk gebracht worden.

De Terrot 350 cc van Wil wil wel, maar trekt niet. Klepspeling niet goed, maar erger nog: nokkenastiming verkeerd. De gezamenlijke analyse was dat het nokkenastandwiel niet in de juiste stand gemonteerd was. Er blijken meerdere mogelijkheden te zijn bij deze Terrot. En nu wordt alles in een klap duidelijk voor iedereen..... Nou ja, het telefoonnummer van Ton werd toch ook nog uitgewisseld om in het geval dat men het niet vertrouwt even te kunnen bellen.

Ook in de middag vloog de tijd om. Samen opruimen (sorry Rien dat alles niet op z'n plaats ligt en hangt) en met "du vin" werd de dag afgesloten. Uiteraard ook nog even betalen, inpakken en naar huis.



Kennisdag in het museum van Rien: Ton legt het een en ander uit over nokkenastiming en ontsteking afstellen.

We waren met twaalf leden, en dan vraag ik me toch af of de overige 168 leden weten hoe leerzaam zo'n dag is. Niet getreurd, de club is voornemens om dit 2 x per jaar te gaan doen, naast de sleuteldag bij Marius in Heerde. Ik kijk in ieder geval al uit naar de volgende sleutel- of kennisdag. Rien en Anne bedankt voor jullie gastvrijheid en verzorging.



Peugeot P112 uit 1938

Kees Sep is sinds kort lid van de club en is bezig met een Peugeot P112 uit 1938. Hij is met name geïnteresseerd in de kleurstelling en biezen.

Jaren lang heb ik als hobby oude motoren gerestaureerd. Tot op een dag mijn vrouw vond dat het ook wel eens leuk zou zijn een auto te doen. Toen heb ik een Burton gemaakt, dat is een bouwpakket om van een eend een tweepersoons open autootje te maken. Dat is leuk werk en goed gelukt. Maar die is af, dus weer terug gegrepen naar een oude motor. Mij maakt het niet uit welk merk het is, als hij maar interessant er uit ziet. Op de beurs in Utrecht vond ik iets naar mijn zin en dus gekocht. Thuis gekomen eerst maar eens lid geworden van de CFM. Dan op zoek naar gegevens, hoe moet de motor er uit zien. Welke kleur, welke biezen op de spatborden en velgen. Hoe kom ik aan een onderdelenlijst of een werkplaatsboek.

Bij mij in de buurt wonen een aantal Franse motoren bezitters. Al gauw een afspraak gemaakt voor een bezoekje.

Dat ging prima, ik met mijn vragenlijst er op af. Langzamerhand blijkt het niet eenvoudig om iemand te vinden die ook een P112 heeft. Alleen een paar zwart-wit plaatjes gevonden in het archief in Oosterhout dankzij het ijverig zoeken van Rien Neels.



Peugeot P112 350 cc zijklepper uit 1938

Nu komt de vraag aan de leden van de CFM: wie helpt mij verder ? De vraag is met name hoe de kleurstelling en de biezen moeten zijn. Wie heeft er binnen de club een P112 ?

Als je iets weet mail het dan of bel even. Alvast dank voor de hulp.

Kees Sep

Tel: 076-5961013, E-mail: elykees@hetnet.nl





De P112 van Kees met leeuwekop op de tank



Detail van de tank: opvallend is de tank met leeuwenkoppen er op, uitgevoerd in chroomplaat. Aan de zijkanten zie je de leeuw met een geopende muil en bovenop de tank kijk je op zijn kop.

Oldtimer Motoren Museum Johan Schaeverbeke verhuisd

In een van onze voorgaande Peu's, alweer even geleden Nieuwsbrief 47, heeft u een verslag kunnen lezen over het Oldtimer Motoren Museum in Brugge. Sinds enige tijd zit Johan nu in op een andere locatie.

Bericht van Johan Schaeverbeke:

Onlangs werd op aanvraag van het Motorcycle loft hotel "Groenedijk" de verzameling van Johan Schaeverbeke overgebracht in een speciale ruimte van het hotel, grootte 450 m².

Het is voor fanaten van Franse motoren en bromfietsen zeker de moeite waard. Het samengaan van een hotel en museum is uniek. Door deze combinatie is er steeds "ambiance".

Wij waren dit jaar niet in Woerden op Nationaal Veteraan Treffen, maar naarstig aan het verhuizen en de motoren aan het opstellen. Ondertussen bezochten reeds groepen mensen onze nieuwe ruimte. In de winter gaan wij dan weer meer op pad op de Belgische beurzen op zoek naar mooi "oud ijzer" om een nieuw tintje aan het museum te geven.

www.oldtimermotorenmuseum.be

Het museum is gevestigd in het Motorcycle Loft Hotel "Groenedijk", Groenedijkstraat 5A in Oudenburg (omgeving Oostende). Dit is een hotel, exclusief voor motorrijders. (Website: www.grb.be)

Groetjes, Johan (en nog veel succes met jullie club waarvan ik meerdere leden ken)



Privé Collectie Johan Schaeverbeke

CFM Documentatie-centrum NIEUWS

Het zijn hectische tijden voor het Documentatiecentrum. De vereniging mag vierenveertig , ja 44, manuals en déplianten, een mooi Frans woord voor folder of vouwblad, scannen en/of kopiëren. Alle materiaal is ter beschikking gesteld door Gert Dumbar!! Zodra dit klaar is, u zult begrijpen dat dit met de hoogst mogelijke zorg moet gebeuren, kunt u via de Peu meer over de nieuwste aanwinsten lezen.

Het DC probeert in Rosmalen op 13 en 14 januari 2007 met wat nieuwe documentatie uit te komen. Er wordt aan het volgende gedacht: onderdelen overzichten van diverse Terrot / Magnat Debon types.

Verder is het ook de bedoeling om met een accessoires boek uit te komen. [Astrale, Valdenair,1925-1932].

Rien Neels



Een deel van de documentatie, door Gert Dumbar aan de CFM ter beschikking gesteld, om te kopiëren. Het documentatiecentrum zal binnenkort een lijst publiceren met de nieuwe aanwinsten. Gert, hartelijk bedankt.

Handige adressen

Bij de uitoefening van onze hobby, het instandhouden van het Franse motorfgoed, is het restaureren, repareren en onderhouden van onze motoren, veelal onvermijdelijk. Sommigen doen veel zelf, anderen wat minder, maar in een aantal gevallen moeten we toch een beroep doen op specialisten.

Meestal voegen we een lijst met ‘handige’ adressen bij de ledenlijst in oktober, maar dat is dit jaar misgelopen. Hierbij treft u de bijgewerkte lijst aan.

De CFM geeft natuurlijk geen waardeoordeel over kwaliteit, prijzen en levertijden van materiaal, geleverde diensten of andere zaken. De adressenlijst is echter wel tot stand gekomen doordat leden in het algemeen goede contacten met genoemd bedrijf of particulier hebben of hebben gehad.

Wanneer u een adres weet waarmee u goede ervaringen heeft gehad en waar u dus achter staat, dan kunt u dit doorgeven aan de redactie van de *Peu*.

De handelaren en bedrijven die doorgaans op beurzen staan zijn hier niet in opgenomen.

- Hilbert geeft advies bij uw . . . 0593-523377 Revisie motoren
- BVI verenindustrie, 030-2415353 Veren, klepveren
Techniekweg 2, 3542 DS Maarssen
- Daal, van, 0497-542167 Magneetonstekingen
Gerardusweg 11, 5571 NB Bergeyk
- Dijken, Edwin van, 0599-662390 Carburateurs verbussen
Zuiderdiep 73, 7876 AD Valthermond
- Eriks bv, 072-5141717 Hittebestendige pakkingen,
Saffierstraat 3, 1812 RM Alkmaar uitlaatringen e.d.
- Gerritsen, 033-2462036 (Parel)stralen, poedercoaten
Nijverheidsstraat 44, 3861 RJ Nijkerk
- Goedhals bv, 033-4613377 Tandwielfabricage
Mijnbouwweg 9, 3812 RT Amersfoort
- Haan, den, 073-5476196 Wielen, spaken
Ambachtsstraat 25, 5481 SM Schijndel
- Hardchrom Nijkerk, 033-2452846 Hardverchromen, opdampen
Gildenstraat 10, 3861 RG Nijkerk en slijpen
- Heuvel, van den, 0344-614545 Motorenrevisie
Bellstraat 3a, 4004 JN Tiel
- Kwist, 0575-544761 Restauratie, onderdelen
Laarstraat 80, 7201 CE Zutphen
- Metaalmorfose (M. Brouwer), 0578-695553 Alle metaalbewerking en
Europaweg 2, 8181 BH Heerde constr., chromen, coaten

- MMA revisie, 033-4614035 Motorenrevisie
Nijverheidsweg noord 126, 3812 PN Amersfoort
 - Poelman, 0595-431983 Wielen, spaken
Bovenhuizen 6, 9981 HB Uithuizen
 - Stolk Machinefabriek, 010-4185090 Motorenrevisie, zuigers,
Dotterbloemstraat 30, 3053 JV Rotterdam kettingwielen verkransen
 - Wal, van der, 0342-492105 Kettingen, tandwielen, spieen
Harsselaarseweg 131, 3771 MB Barneveld
 - Westerhof, 0591-521659 Magneet- en dynamorevisie
Noordveenkanaal NZ 35, 7831 AX Nieuw-Weerdinge
 - Wildeboer, 0591-611708 Magneet- en dynamorevisie
Hagendoorn 9, 7822 CA Emmen
 - Unitrans, 079-3301515 Olieleidingen, slangen,
Storkstraat 7, 2722 NN Zoetermeer koppelingen e.d.
-

Onderdelen op de Franse E-bay

Bram Leeman bericht ons het volgende: Waarschijnlijk weten jullie het al, maar ik zie regelmatig op de Franse Ebay veel onderdelen aangeboden voor Franse motoren tegen redelijke prijzen. Link: www.ebay.fr -> moto pièces et accessoires -> moto de collection:pièces -> pièces multimarques/autres marques. Hopelijk heb ik jullie van nieuwe informatie kunnen voorzien.

Mutaties op de ledenlijst

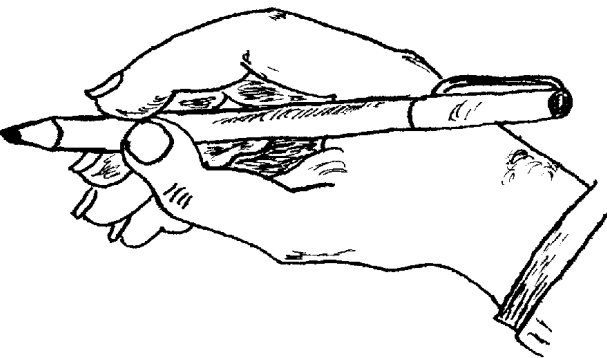
Verbeteringen:

- 200402-02 J. Wiersma, Onder de linden 8, 7241 EL Lochem.
(0573) 25.14.78
- 200511-02 L.M.L. Verhaeren, Singelstraat 55, 2381 Ravels (België).
0032 495 569 549

Nieuwe leden:

- 200611-01 M.P. Verwegen, Brabantstraat 2 a, 5408 PS Volkel.
(0413) 27.37.84 marliverwegen@gmail.com

noteer



Agenda

CFM evenementen 2007

13 en 14 januari 2007

De CFM is op Oldtimer beurs Autotron in Rosmalen. Alweer enkele jaren is de CFM met een clubstand vertegenwoordigd, dit jaar het een nieuw decor. Weer een goede gelegenheid om clubleden te ontmoeten. Voor adres en openingstijden: zie aankondiging hieronder.



Beurzen/evenementen 2007

13 en 14 januari 2007

Oldtimer en Bromfietsbeurs Rosmalen.
Autotron Rosmalen aan de A59 afrit 50
Beide dagen open van 10:00 uur tot en met 17:00 uur
Entree €9.00 per persoon. KINDEREN tot 15 jaar GRATIS
Informatie:

Autotron Oldtimerproducties, Postbus 403, 5201 AK 's Hertogenbosch

Telefoon: 073-62.93.261, Fax: 073-62.93.264

w: <http://www.oldtimerbeurs.net/>

e: info@oldtimerbeurs.net



10 en 11 februari 2006

Moto Retro Wieze

Oktoberhallen Wieze, Schrovelaan, 9280 Wieze, België

Thema: Classic Circuit Motorcycles

Open van 09:30 uur tot en met 18:00 uur

Telefoon / Fax: 00.32 [0]2 381.08.87, GSM: 00.32 [0]475.58.08.87

w: <http://www.motoretrowieze.be/>

e: bema.bvba@telenet.be

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 – 4 km van Mâcon

Tel: (00.33) (0)3.85.30.44.94 (na 20:00 uur) of: (00.33) (0)6.75.86.83.17

Zaterdag 24 februari 2007

Oude Motoren Beurs Schilde

Early Riders Antwerpen

Lindencentrum, Lindenstraat 10, 3970 Schilde, België

Telefoon: 00.32 [0]477.27.73.72, 00.32 [0]486.89.89.70

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

2-3-4 maart 2007

Vehikel Oldtimer Markt, Veemarkthallen Utrecht

Entree euro: 11,00

Open VRIJDAG van 15:00 uur tot en met 20:00 uur

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

Tel: (00.31) (0)30.22.58.262

Fax: (00.31) (0)30.24.00.183

w: <http://www.vehikel.com>

e: info@vehikel.com

Zaterdag 10 en zondag 11 maart 2007

20e Salon Champenois du Véhicule de Collection, Reims Frankrijk

Parc des Expos Reims Frankrijk

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

Entree euro 3.00

[00.33] [0]3-26.07.58.95, [00.33]

[0]3-26.84.73.34

w: <http://www.bce-reims.com/>

e: retromoto.bce@free.fr



Zondag 25 maart

Moto Classic Trophy op Circuit Zolder, België

Nu ook een beurs in samenwerking met Moto Retro Wieze

Entree: Euro 10,00

e: zoldermotoclassics@telenet.be

w: <http://users.telenet.be/mctz/>

Zondag 15 april 2007

Moto Retro Leuven

Brabantthal Leuven, België ,E40 Haasrode, Afrit 23

Open van 10:00 uur tot en met 18:00 uur Entree: euro 10,00

Telefoon: [00.32] [0]2.381.08.87 Fax: [00.32] [0]2.381.08.87

w: <http://www.motoretroleuven.be/>

e: bema.bvba@pandora.be



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)