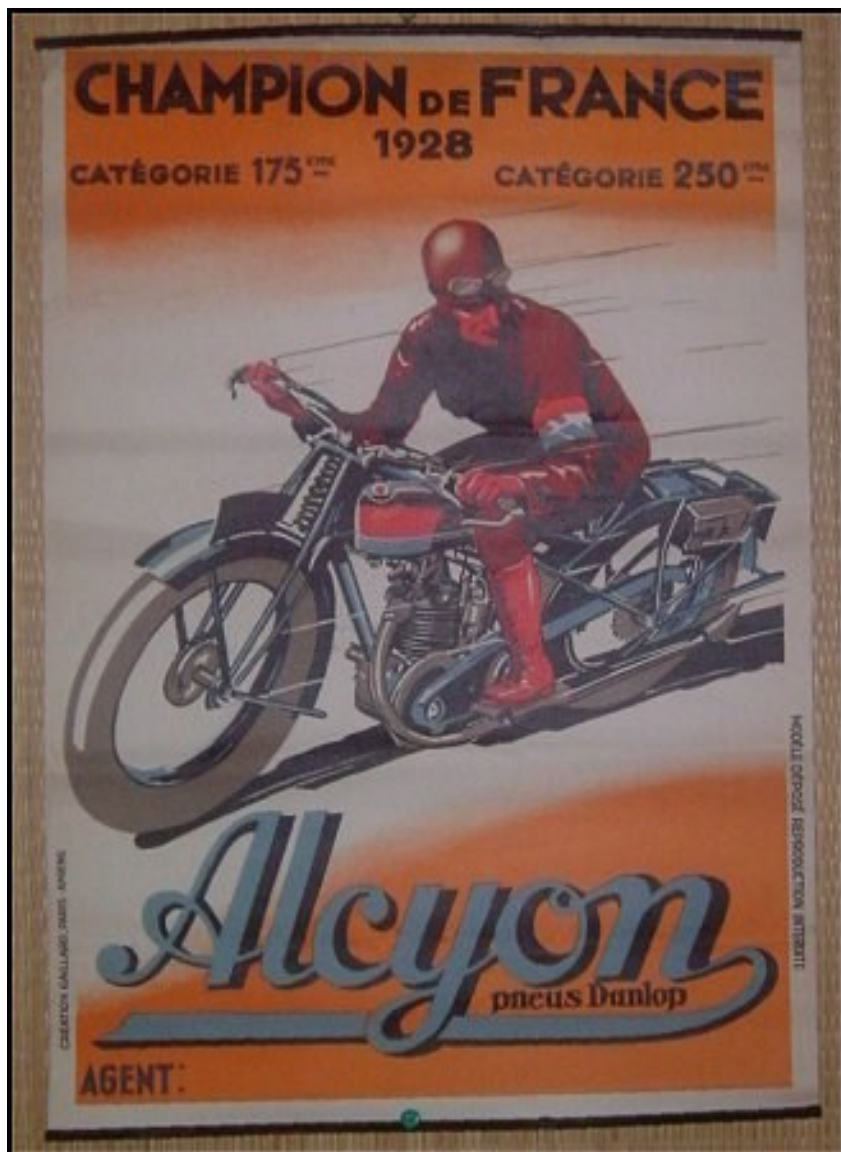


# Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 61 Juli 2007 oplage: 200



Jaarrit Tiel - Geschiedenis Alcyon Zurcher - NVT

Restauratieperikelen voorzitter

Amal-Amac - Kennisdelendag - Verslag Sleutel-

# Inhoud

Avant-propos .....	3
Kennisdelendag 13 oktober .....	4
Nationaal Veteraantreffen Woerden .....	4
Jaarrit in Tiel op 7-8-9 september.....	5
De geschiedenis van Alcyon en Zürcher .....	7
Meer Snelheid: een wens .....	11
Amac-Amal of Amal-Amac...hoe zit dat nou? .....	12
Restauratieverslag Amal 5/012 carburateur.....	13
Addendum bij het Chaise-ACT artikel in Peu 56.....	19
Verslag Sleuteldag 2007 .....	21
Bericht van Johan Schaefferbeke .....	23
Lezerspost.....	24
Motormerken binnen de club.....	26
Advertenties.....	27
Agenda.....	29
Informatie vereniging CFM.....	32

---

## **Bij de voorpagina:**

Affiche van Alcyon uit 1928.

---

## **Bijlagen:**

- Inschrijfformulier Jaarrit
- Ledenlijst juni 2007

## **Sluiting kopij:**

Uiterlijk maandag 8 oktober 2007 of bel!

## **Kopij:**

Getypt of geschreven, het liefst elektronisch aangeleverd.

## **Email kopij:**

cfm-redactie@orange.nl

## Avant-propos

Een tijd geleden hebben we binnen het bestuur besloten om het voorwoord (avant-propos) bij toerbeurt te doen. Deze keer is het mijn beurt om het clubgebeuren te belichten vanuit mijn functie van redacteur en penningmeester. Als redacteur is het mijn verantwoordelijkheid om vier keer per jaar de Peu te laten verschijnen, daarbij geholpen door Paul en Peter, die er voor zorgen, dat de Peu bij de drukker terecht komt en verzonden wordt.


De laatste jaren maakten we de Peu op in Microsoft Word. Dat is een prima en veelgebruikt programma voor het opmaken van tekst. Maar zodra er plaatjes in een Word document opgenomen worden, komen er toch wel wat onvolkomenheden naar voren. Het grootste probleem is wel, dat plaatjes oncontroleerbaar verschuiven, zodra er nieuwe tekst wordt toegevoegd wordt. Dat maakt het erg lastig en tijdrovend om de lay-out er goed uit te laten zien. Vorig jaar heb ik naar alternatieven gekeken: de meest gebruikte programma's zijn QuarkXPress of Adobe InDesign, maar dat zijn nogal prijzige programma's. Uiteindelijk ben ik terecht gekomen bij Microsoft Publisher, een niet al te duur programma uit de Microsoft Office hoek. Het lijkt qua bediening veel op Word, maar heeft niet de nadelen van Word bij het gebruik van plaatjes. Ik gebruik nu MS Publisher sinds Peu 60 (maart 2007) tot volle tevredenheid. Verder heb ik samen met Paul gekeken, welk lettertype we het beste voor de tekst, koppen en bijschriften kunnen gebruiken. Een belangrijk criterium voor ons was een goede leesbaarheid van de tekst. Als lettertype voor de tekst hebben we gekozen voor Times New Roman 11 pt. Dit lettertype vonden we het beste passen bij onze hobby, oude Franse motoren, en 11pt is nog goed te lezen.

***Voor een goed contrast met de tekst kozen we voor bijschriften bij foto's Arial 8 pt vet cursief. (Deze zin is een voorbeeld daarvan).***

Verder hebben we doorgevoerd, dat deze lettertypes consequent gebruikt worden: bijvoorbeeld de koppen altijd in Times New Roman 16 pt. Maar er is nog meer te doen, dan het opmaken van de Peu: zo ben ik begin maart maar eens naar de beurs in Reims geweest. Ik was er nog niet eerder geweest. Deze beurs is een gecombineerde auto – motor beurs. Ongeveer 80 % heeft betrekking op auto's en 20% op motoren. Op motorgebied vind je daar voor nieuwe onderdelen de bekende Franse onderdelenleveranciers, zoals Chambrier en Macadam2Roues. Het aanbod aan oude Franse motoren en onderdelen wordt overigens minder, maar je vind er altijd meer dan op Nederlandse beurzen. Verder ben ik met de Pinksteren nog naar de Moto Coupe Legende in Dijon geweest: een prachtig evenement met veel klassieke en oldtimer motoren. De bijbehorende beurs in Dijon was echter teleurstellend: er was nagenoeg geen aanbod meer aan oude Franse motoren en onderdelen. Naar verluid zou dat te maken hebben met de hoge standprijzen in Dijon. Chambrier en andere handelaren in nieuwe onderdelen waren er overigens wel. Maar voor het overige is Dijon zeer de moeite waard.

Verder ben ik nog bezig met de restauratie van mijn Terrot HST: de stand van zaken is: nog niet klaar, maar het vordert. Ik hou u op de hoogte.

Met Franse motorgroeten,  
Jan Horsman  
Redacteur CFM  
Penningmeester CFM



---

## Kennisdelendag 13 oktober

**Door: Richard van der Plas**

Op zaterdag 13 oktober houden we weer een Kennisdelendag in het mooie privémuseum van Rien Neels in Oosterhout.

Het onderwerp dit keer is: de elektrische installatie op onze motor.

Er kunnen maximaal 14 deelnemers meedoen.

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

(Voor een routebeschrijving: zie Peu 60 pagina 23)

U kunt zich aanmelden bij Richard v.d. Plas tel 0297-540104 of per email: [rvdplas23@hotmail.com](mailto:rvdplas23@hotmail.com).

## Nationaal Veteraantreffen Woerden

Zaterdag **22 september 2007** vindt op het Exerцитieterrein in het centrum van Woerden weer het onovertroffen Nationaal Veteraan Treffen plaats.

De happening is van **09:00 uur tot en met 17:00 uur**.

Je kunt deelnemen aan de Kaasrit, een toertocht door de mooie omgeving, het Groene Hart, van Woerden.

Er zijn clubstands, stands met onderdelen, exposities, muziek.

Komt U toch ook, de Clubstand van de Club voor Franse Motoren is er ook!!

Kunt U gelijk uw **Jubileumplaatje** afhalen!!

Voor de laatste informatie: [www.nationaalveteraantreffen.com](http://www.nationaalveteraantreffen.com)

Rien Neels

## Jaarrit in Tiel op 7-8-9 september

Ook dit jaar zal er weer een jaarrit gereden worden. Na 2 jaar met de Hamove uit Hengelo doen we het dit jaar weer zelf. Uit de gehouden enquête is gebleken dat voor sommigen de afstand een probleem was, voor anderen was een heel weekend wel heel lang en voor weer anderen het feit dat de medegezinsleden niets te doen hadden.

Daarom hebben we de volgende oplossing bedacht:

De jaarrit vindt plaats in Tiel in het weekend van 7-8-9 september ten tijde van het beroemde fruitcorso. Men is vrij in de keuze, of het hele weekend of alleen zaterdag of zondag. Er kan gekampeerd worden op een camping. Voor degenen die overnachten kunnen de trailers en motoren bij mij thuis gestald worden. Op zaterdag wordt de jaarrit verreden. Voor de andere gezinsleden is er dan de mogelijkheid om 's middags gratis het beroemde fruitcorso te bezichtigen. Op zondag kan men tegen betaling de corsowagens in de veilinghal in Tiel rustig bekijken.

Op zondagochtend zal er nog een dijkentocht gereden worden en voor de achterblijvers de verkorte jaarrit in auto's.

Op zaterdagavond wordt een aangepaste bbq georganiseerd, voor het ontbijt op zondagmorgen kan tegen betaling gezorgd worden.

Jullie zien dat alles mogelijk is en we hopen dan ook op een grote opkomst. Zodra we weten hoeveel mensen er meedoen en waaraan, kunnen we een en ander vastleggen, een definitief programma opstellen en dit dan aan eenieder toezenden.

Uiteraard is deelname voor eigen risico, de CFM en ondergetekende zijn in geen enkele vorm aansprakelijk voor schade in welke vorm dan ook die de deelnemer oploopt tijdens de rit of op mijn terrein.

Doe je mee, vul dan bijgaand formulier in en zend dit naar mij of mail me. **In verband met het reserveren van de camping gaarne het inschrijfformulier voor 1 augustus opsturen.**

Wil Streep  
Zoelenseweg 1, 4003 EK, Tiel  
Tel. 0344-682021  
e-mail: [whstreep@hetnet.nl](mailto:whstreep@hetnet.nl)



**Alcyon 2 ¾ pk met 350 cc ZL (Zurcher en Luthi) motor uit 1904. Dit was het eerste model dat door Alcyon op de markt gebracht werd.**

**Dit is de motor van clublid Jan Opheikens. Jan is nog bezig met de restauratie en zoekt mensen, die ook zo'n blok hebben om een onderdeelje na te maken.**

**Jan Opheikens, 0597 562738**



# De geschiedenis van Alcyon en Zurcher

Door: Jan Horsman

***Zoals reeds opgemerkt door Bernard Salvat in zijn boek "Les Motos Françaises", is de geschiedenis van de firma Alcyon niet gemakkelijk te reconstrueren. Het is een puzzel, die betrekking heeft op twee landen, zestig jaar en zeven verschillende merken.***

De historie van Alcyon begint met de oprichting van de fabriek ZL door Zurcher en Luthi in het Zwitserse St. Aubin in 1897. Later werd de naam veranderd in Zedel. Deze fabriek construeerde de eerste motor ZL, bestemd voor een motorfiets met de naam "Victoire", welke tussen 1897 en 1906 verkocht werd. Zedel startte in 1902 een vestiging in Pontarlier in Frankrijk.

Ook in 1902 werd Alcyon opgericht door Edmond Gentil. Eerst wordt begonnen met de fabricage van fietsen, waarna in 1904 de eerste motorfiets wordt uitgebracht. Het eerste model van Alcyon krijgt de motor van ZL (Zedel). In 1906 nam Alcyon een flink belang in de Zedel fabriek. In 1907 werd de Zedel fabriek in het Zwitserse St. Aubin gesloten en spoedig daarna kreeg Alcyon het Franse Zedel in handen.

Zurcher kwam in dienst van Alcyon, waarna onder de naam Zurcher nog tot 1964 Zurcher blokken werden geproduceerd. Dus de namen ZL, Zedel en Zurcher zijn nogal met elkaar verbonden.

Ook in 1902 begint La Française Diamant met de productie van motoren, Labor en Thomann in 1908.

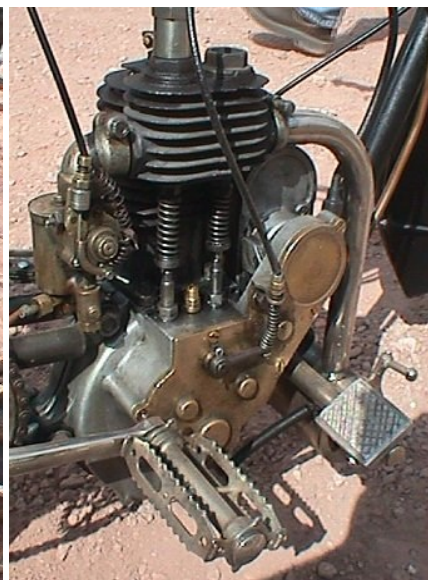
Alcyon was in het begin van de twintigste eeuw een belangrijk motormerk, getuige een vierkleps kopklepper in 1913. Tussen 1914 en 1922 werden er tweecilinders (V-twin) gemaakt, kopkleppers in de periode 1928 en 1931.

In 1934-1935 werden er kopkleppers met bovenliggende nokkenas gemaakt.

In de periode na de eerste wereldoorlog was het niet eenvoudig voor motorfabrikanten om te overleven. Alcyon doorstond deze periode echter uitste-



**ZL (Zurcher en Luthi) blok uit 1904, 350 cc 2 ¾ pk. Automatische inlaatklep, carburateur Longuemare of Alcyon, accuontsteking (accu in de tank), smering met een handpompje, riemaandrijving.**



**Alcyon 250 cc 1914 met 2,5 CV Zurcher motor, riem aandrijving, Alcyon carburateur Claudel licentie.**





*Alcyon BMA type AS2 ut 1928 met 100 cc Zurcher motor*

kend door de introductie van de BMA (Minder dan 100cc, minder dan 30 kg, minder dan 30 km/u, trappers verplicht, geen kenteken en geen rijbewijs nodig).

Verder werden er in de periode 1922 -1926 een aantal andere merken over genomen: Armor, Labor, Lapize, La Francaise Diamant, Thomann en Olympique. De merknamen bleven echter wel bestaan.

Op de reclameaffiche hiernaast staat vermeld, welke Franse merken Zurcher blokken voerden, maar deze merken behoorden wel allemaal tot het Alcyon concern. En

## ZURCHER

lance son bloc-moteur 175 cm<sup>3</sup> - 2 C.V. type PASSEMONTAGNE, culasse à tourbillons brevetée S. G. D. G., 2 vitesses. Nouveaux dispositifs mécaniques remarquables.



**ADOPTÉ PAR LES GRANDES MARQUES FRANÇAISES**

**ALCYON**  
50, r. de la Garenne  
— Courbevoie —

<p><b>ARMOR</b> 2, rue de Lille Neuilly-s-Seine</p>	<p><b>LABOR</b> 1, rue Pt-Kruger — Courbevoie —</p>	<p><b>LAFRANÇAISE</b> 75 ter, r. de Villiers Neuilly-sur-Seine</p>
<p><b>LAPIZE</b> 2, rue de Lille Neuilly-s-Seine</p>	<p><b>OLYMPIQUE</b> 34, r. St-Ferdinand Paris</p>	<p><b>THOMANN</b> 88, av. Félix-Faure Nanterre</p>

**LA MOTO COMPLÈTE AU PRIX INCROYABLE**

**DE 1795 FRS**

S'adresser aux 10.000 agents de ces marques ou pour tous renseignements  
**Société Moteurs ZURCHER,**  
36 à 42 r. d'Aboukir, Courbevoie (Seine)

Zurcher was onderdeel van Alcyon. Toevallig, he ?

In 1922 werd er even gestopt met de productie van viertaktmotoren. (De



*Alcyon 250 cc supersport uit 1928 met het nieuwe Zurcher blok.*

dan bestaande modellen stamden qua ontwerp nog uit 1914). In 1925 schijnt er nog een model met JAP motor uitgebracht te zijn. Echter vanaf 1926 had Zurcher een nieuwe serie viertakt blokken ontworpen, welke tot aan de tweede wereld oorlog door Alcyon ingebouwd werden.

Na de tweede wereldoorlog werden er veelal kleinere tweetakt machines met Zurcher blokken gemaakt. Verder werden er nog enkele 175 en 250 cc modellen met het AMC viertaktblok uitgebracht.



*Alcyon type 25 standard met 125 cc Zurcher tweetakt blokje (1950).*

In 1954 werd Alcyon (en Labor) overgenomen door Peugeot.

Tot aan 1957 werden er nog motoren onder de naam Alcyon verkocht. Het merk Labor werd door Peugeot nog verkocht tot 1960.

## Meer Snelheid: een wens

### *De restauratie perikelen van uw voorzitter*

Wil Streep

Steeds weer bleek mijn motor, een Terrot 350 zijklepper, in vergelijking met zijn zusjes, veel te langzaam te lopen, 60-65 km/h. Dus na diverse goede raadgevingen en de daarbij behorende pogingen (zonder resultaat) heb ik uiteindelijk de knuppel in het bekende hoenderhok gegooid. Restauratie tot op de bodem.

Eerst heb ik de cilinder met kleppen naar een specialist, Stolk in Rotterdam, gebracht. Er bleek teveel ruimte te zitten tussen de zuiger en cilinderwand. Dus kwam er een nieuwe zuiger met veren en olieschraper in. De kleppen werden ook vernieuwd. Prijs zeer redelijk.

Daarna de carburateur. Uit de diverse gehoorde opmerkingen zou het ook wel eens aan hem kunnen liggen. Dus naar de Vehikelbeurs met mijn carburateur onder de arm. Nieuwe onderdelen kopen: ik denk simpel en diepgaand zoals je ziet.

Tot mijn grote geluk trof ik buiten onder andere Wim Janssen aan. Deze zei direct na het horen van mijn problemen dat mijn huidige carburateur, een Amac/Amal nr 4, te klein was. Een vijfje was vereist. Dus gezocht en niets gevonden. Bij het weggaan kwam Wim achter mij aan, hij had er een gevonden. Het exemplaar was volledig uitgeleefd en een totale restauratie was noodzakelijk. Mijn deskundigheid op dat gebied is echter nul. Wim bood aan de restauratie op zich te nemen, echter wel zonder tijdlimiet. Nu, eind maart, is het zover en kan ik een prachtig opnieuw vernikkelde gerestaureerde carburateur de mijne noemen. Een echt tijdrovende klus voor Wim, waarvan een verslag hierna volgt alsook een summier inzicht in de geschiedenis van Amac/Amal, ook van de hand van Wim.

Zonder Wim was er niets terecht gekomen van de restauratie, bij gebrek aan uitrusting, maar vooral door gebrek aan kennis. Blij bij de CFM te behoren en zo'n medelid te hebben.

### Motocyclistes! montez sur votre machine les groupes moto "LUXOR"

Vous aurez toute satisfaction

Fourche brevetée !! Système rattrape jeu de porte breveté !!  
Double bec pour éclairage intensif et réduit !!  
Garantis contre tout vice de fabrication !!

N° 4 Face 100 mm, miroir 85 mm, durée 3 h. 1/2 complet 125 fr.

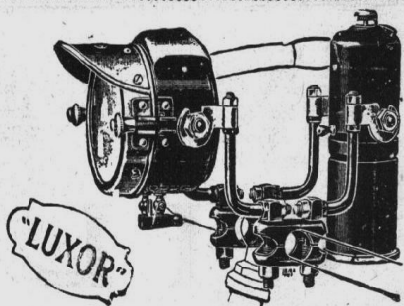
N° 5 Face 125 mm, mir. 115 mm, durée 4 h. 1/2 complet 150 fr.

Notre groupe N° 4 peut se monter sur toutes bicyclettes à moteur

**DUPONT & TRAZET, 3, rue Tesson, Paris-X<sup>e</sup>**

Constructeurs

En vente dans toutes bonnes maisons



# Amac-Amal of Amal-Amac....hoe zit dat nou

*Een kort overzicht door Wim Janssen*

Tussen 1914-1918 was er op motorgebied niet veel loos, meteen daarna echter wel. Omstreeks 1920 waren er in Engeland diverse carburateurfabrikanten zoals: Brown&Barlow-Binks-BSA-Thriumph-Bowden-Villiers-Wex-Stewart en nog vele anderen zoals Amac (Aston Motor Accessories Co). Veel concurrentie dus.

In 1928 zijn **Amac, Binks en Brown&Barlow** gefuseerd tot **Amal** (Amalgamated Carburettors Ltd).

In 1929 kwam Amal uit met een nieuwe serie:

Amal "standaard" no 4,5,6 en 26,27,28,29 waarin veel Amac ideeën waren verwerkt.

Nieuw was het gebruik van een naald (in de serie 4,5,6)

Type 4: nrs 17,21,25 met een doorlaat van resp. 21/32", 23/32", 25/32"

Type 5: nrs 28,33 13/16", 7/8"

Type 6: nrs 39,45,51 15/16", 1", 1 1/16"

De nummers 26,27,28 en 29 waren voor de echt zware machines en voor de racerij.

In 1933 kwam naast het brons ook het lichtmetalen gietspuitwerk voor.

De nummering wordt dan: Brons 4-----lichtmetaal 74

“ 5----- “ 75

“ 6----- “ 76

Omstreeks 1939 verdwijnen de 4 gaten rondom het huis naar de inlaat omdat het Ministerie van Oorlog luchtfiltering eiste. Hierdoor kwam er weer een nieuwe serie, namelijk:

74 wordt 274

75 wordt 275

76 wordt 276

Amal carburateurs bestaan in linker en rechter uitvoering met grote of kleine vlotterkamer met de brandstofaansluiting boven of onder aan.

Vanaf omstreeks 1931 was een acceleratiepomp een optie.

Amal sproeiers ( komen het meest voor) hebben IBA draad.

Amac heeft BSF 1/4x26 (zeldzaam).

**Pas op:** Amac nummers slaan op boringdiameter (het aantal duizendste inches)

Amal nummers geven aan hoeveel cc er per minuut (onder vaste condities) doorloopt

Amal modellen zijn onder licentie ook door **Amac Frankrijk** gemaakt, terwijl er ook merkloze kopieën voorkomen.

Amal carburateurs zijn ook in Duitsland gemaakt, maar dan met metrische schroefdraad. (Fischer Amal)

Deze hebben dan de code M ( zie VMC blad 371-375)

Ik hoop dat met bovenstaande uitleg het duidelijk is dat men op moet passen met de onderdelen, ze hebben verschillende schroefdraad en afmetingen. ■

## **Restauratieverslag Amal 5/012 carburateur**

**Door: Wim Janssen**

De “aanschaf” van onze voorzitter werd eerst gedemonteerd en grondig gereinigd. Het bleek al gauw dat het ding vreselijk versleten was. Hoogstens volgde kon het nog wat gedaan hebben. Maar ja, vindt maar eens een exemplaar, ze zijn er niet meer, ook niet in Frankrijk (Reims), zelfs geen versleten exemplaar. Versleten types nr. 4 tegen een acceptabele prijs nog wel.

Rond 1933 kwam de lichtmetalen carburateur op de markt naast het bronzen exemplaar, maar als het op reviseren, restaureren aankomt, heeft de bronzen versie mijn voorkeur. Voor deze carburateur zijn er nog wel wat onderdelen te vinden, ook nieuwe aanmaak, maar soms is er maar 1 maat voor de types 4,5,6 terwijl er toch wel verschil onderling bestaat.

Het aangeschafte exemplaar bleek aan de vacuümkant van het carburateurhuis +/- 0,8 mm kwijt te zijn en de gasschuif was bijna doorzichtig zo dun.

Het sproeierblok was vrijwel zijn geleidingen kwijt. Erg, maar als er toch gerestaureerd moet worden, dan doet het er niet meer toe. De naald was van onduidelijke afkomst, het leek op een stuk gemodificeerde breinaald.

De choke was totaal versleten, de geleidingen kapot en het bovenstuk van het carburateurhuis was vervormd.

Karteling: wat?? Verder was er ook nog wat huisvlijt van de vorige eigenaar te zien. Viel er nog wat mee? Ja de vlotterkamer was van het grote type, dus mooi voor een grotere motor, het was een originele Amal en geen anonieme licentie. Dat waren dan ook de redenen van de aankoop.

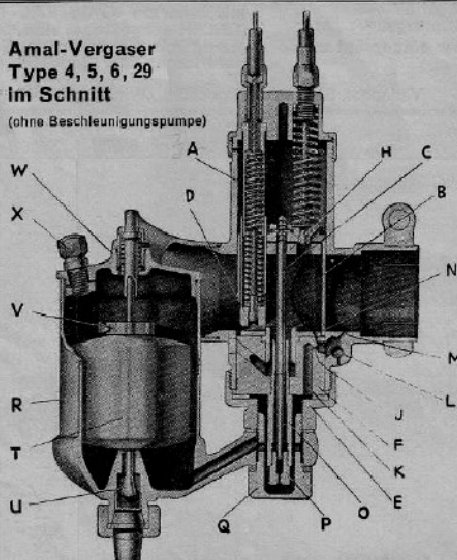
*(lees verder op pagina 16)*

ORIGINAL  
**AMAL**  
VERGASER

Ersatzteil-Liste für 1929 bis 1935 Amal  
**MISCHKAMMERN** TYPE 4, 5, 6 u. 29

**Amal-Vergaser  
Type 4, 5, 6, 29  
im Schnitt**

(ohne Beschleunigungspumpe)

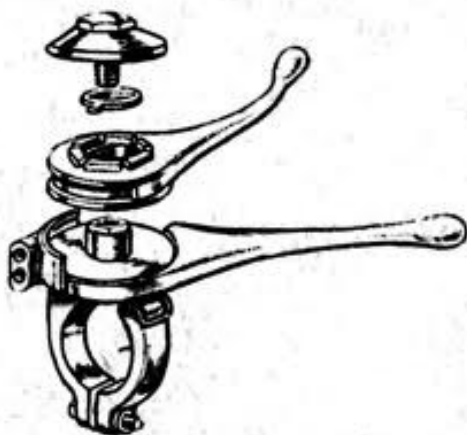


Die Typen-Nummer des Vergasers ist am Anschluß der Mischkammer eingepreßt und ist bei Bestellungen stets anzugeben.

**Einzelteile des Querschnittes:**

(Siehe unsere Broschüre „Winkel und Kniffe“)

- A Vergasernäpfe oder Mischkammer, mit Klemmanschluß
- B Gasschieber, Ausschnittgröße oben aufgestempelt
- C Düsenadel, mit Klemmfeder
- D Luftschieber. Dieser läßt durch den Gasschieber. Er bewirkt eine Verkleinerung des Hauptluftdurchlasses
- E Mischkammer-Anschlußmutter
- F Düsenblock — verbunden mit der Mischkammer durch Mischkammer-Anschlußmutter E. Eine Faserdichtung dazwischen gewährleistet benzindichte Verbindung
- H Düsenblock-Oberkörper
- J Leerlaufdüse im Düsenblock (nicht austauschbar)
- K Brennstoff-Zuführungskanal für Leerlaufdüse
- L Verstellbarer Leerlauf-Lufteinlaß (Luftteilschraube)
- M Leerlauf-Gemisch-Düse | nicht austauschbar
- N Übergangsdüse
- O Nadeldüse, an der unteren Seite des Düsenblockes eingeschraubt
- P Hauptdüse, nach dem Durchfluß markiert
- Q Befestigungsholzen, hält Mischkammer u. Schwimmkammer zusammen. Nach Entfernung dieses Bolzens können beide Düsen herausgenommen werden
- R Schwimmgehäuse. Dieses kann mit Benzinzufuß von oben oder unten geliefert werden. Normalerweise wird Zufuß von unten geliefert. Ersatzteil-Liste Nr. 116 u. 117
- T Schwimmer (Gewicht darf nicht verändert werden)
- U Schwimmernadel
- V Klemmfeder für Schwimmernadel (muß in der Einkerbung der Nadel sitzen)
- W Schwimmgehäuse-Deckel
- X Sicherungsschraube für Schwimmgehäuse-Deckel



—AMAC CONTROL LEVERS  
WITH SEPARATE ADJUSTMENT.

MISCHKAMMER-TEILE

4/047 5/047  
6/047 29/057

4/031  
6/031  
29/041

4/032  
6/032  
29/042

4/065  
5/065  
6/065  
29/075

68mm lang  
74 " 8638  
81.6 " 7413  
88 " "

74-15

13/129

4043

4-388

4-477

4/035

4/140

4/048

4/046

4/037  
29/047

4/060

4/038  
6/038  
29/048

MOTOR-UND  
TYPEN-  
BEZEICHNUNG  
ANGEBEN

LOCHØ  
4/049 28.6 "  
5/050 31.8 "  
6/051 34.9 "  
27/058 41.3 "  
27/059 38.1 "

4/038

NUMMER ANGEBEN

4/052 25.4 φ  
5/052 25.4 "  
6/052 30.2 "  
29/062 33.3 "

4/041

4/061  
29/076

4/040  
6/040  
29/050

1482

4/045 5/045  
6/045 29/055

4/063

16/010

4/062 6/062  
29/072

4/033  
6/033

4/057  
4/058  
4/059  
5/057  
3/058  
6/057  
6/058  
6/059  
29/068-71

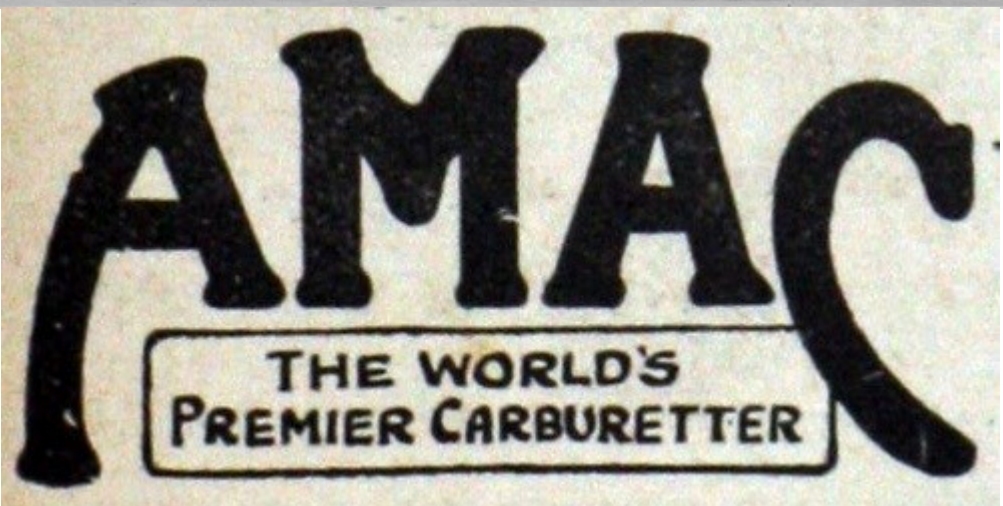
4/042

4/043

29/077

Fischer A.G. Frankfurt a. M. - Oberrad

FISCHER A.-G. für Apparatebau,  
FRANKFURT A. M. - OBERRAD - TELEFON 61132



## Vervolg restauratie Amal carburateur

### Aanpak:

Het carburateurhuis moest uitgedraaid en verbust worden. Het probleem was dat Amal voor het type 5 één gietstuk gebruikte voor de doorlaten 13/16" en 7/8 ". Als het gietstuk ook nog wat ongunstig uitvalt zoals in dit geval, dan wordt het bovenaan waar de schroefdraad van de kartelring zit nogal bedenkelijk. Omdat de bus een hanteerbare wanddikte moet hebben is gekozen voor een iets kleinere gasschuif. Volgens een Amalverhaal is een verschil van 1/32 " nog tolerabel en daar is het binnen gebleven.

Het jetblok bestaat uit een samen gesoldeerd boven- en ondergedeelte. Het bovendeel werd nieuw gemaakt uit MS 58. De geleidingen voor de gasschuif werden gemaakt van zeer slijtvast brons en ingesoldeerd. De bus werd uitwendig pas gedraaid (GB12), de wanddikte 3 mm. Na het inlijmen met Loc-tite werd na het uitharden de bus uitgedraaid naar de eindmaat.

De naald, naaldsproeier en chokeschuif werden nieuw aangeschaft op Vehikel.

De gasschuifveer werd gewikkeld uit verenstaal. (wat te koop is, is te lang waardoor de gasschuif niet maximaal omhoog kan). Ook de draaddikte is iets anders. Onnodig zware veren geven onnodige slijtage.

De kartelring werd nieuw gemaakt evenals het bovenstuk, waardoor de kabels naar binnen komen. Hierbij werd goed gelet op het goed passen van het slot (paslipje) dat vaak flink uitgelubberd is, waardoor het bovenstuk er verdraaid op komt te zitten. Naast een luchtlek geeft dit ook nog een wringmoment op de schuif met alweer onnodige slijtage als gevolg.

Rondgedraaide moeren en wartels werden rond afgedraaid waarna een stuk zeskant werd uitgeboord en opgelast.

Het oog wil ook wat en omdat het samenstel van oud en nieuw er nogal "bont" uitzag werd alles weer vernikkeld. Alleen de benzineleiding werd verind met zilvertin zodat er bij het buigen niets van afspringt. Blank koper of messing komt op een oude motorfiets niet voor, maar iedereen heeft zijn eigen smaak.

Wat nog overbleef was de verloopbus van de carburateur naar de aanzuigbuis. Deze is van een soort versterkt kunststof (pertinax?) en heeft een isolerende en afdichtende functie. Het verloop is van 1" naar 1 1/8". Deze heb ik gemaakt door op een iets ondermaats gedraaide doorn een laagje huishoudfolie te wikkelen en daarna een strook fijngeweven katoen gedrenkt in epoxyhars tot iets meer dan de nodige dikte. Polyurethaan constructielijm kan ook maar epoxyhars is wat harder. Na het uitharden heb ik de buitendiameter afgedraaid tot de juiste maat en met een figuurzaagje om en om half ingezaagd (4x) om te kunnen klemmen.



Het was een arbeidsintensieve klus, maar ook een uitdaging. Of alles naar behoren werkt, zal binnenkort duidelijk worden. Hopelijk rijdt er weer een gelukkige Terrotist rond.

Wim Janssen

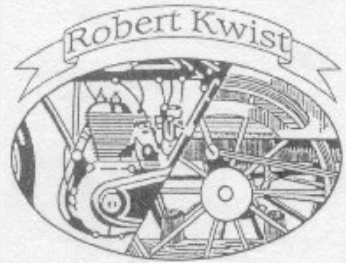


Affice van Alcyon uit de beginjaren (Periode 1904 - 1906). De motor op deze affiche is duidelijk dezelfde als die van Jan Opheikens. (Zie pagina 7)

## *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

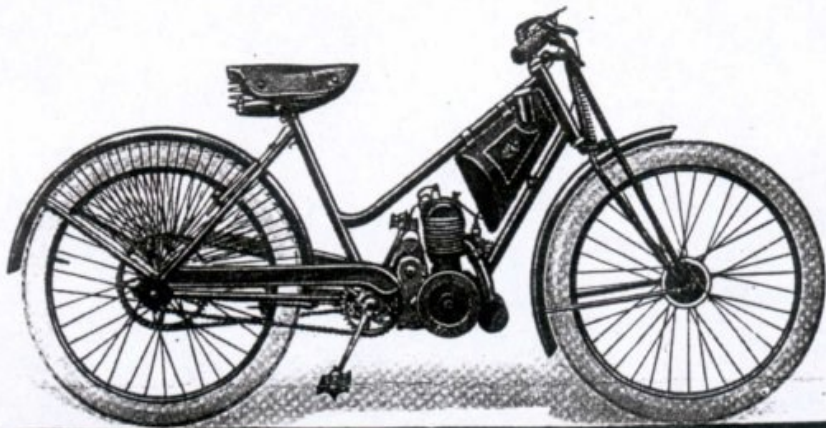
Ombouwen van wiellagers

Onderdelenreparatie of bijmaken

*Snelle vakkundige service, ruim dertig jaar ervaring*

*Vooraf prijsopgave, billijk tarief.*

*Bellen tussen 18.30 - 19.30 uur*



*Alcyon BMA 100 cc tweetakt 1934. Geschikt voor dames en geestelijken.*

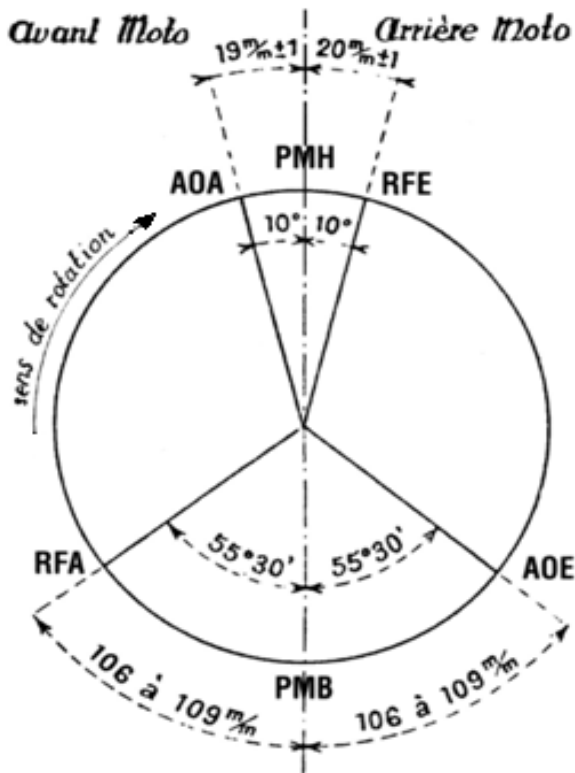
# Addendum bij het Chaise-ACT artikel in Peu 56

Door: Lex Biermans

*In Peu 56 publiceerden we een artikel van Lex Biermans over de Chaise inbouwmotoren en dan met name over de motoren met bovenliggende nokkenas. (ACT op z'n Frans) Zoals Lex ons later mailde, was helaas het kleppendiagram op pagina 17 niet voorzien van de Nederlandse vertaling. Die volgt hieronder en past met name ook in punt 3 van pagina 18.*

Het kleppendiagram hieronder is getekend met het zicht op het vliegwiel, dus staande aan de linkerkant van de motor. In het diagram en de tekst is de draairichting van het vliegwiel rechtsom (met de klok mee). Dat klopt niet helemaal met de motor van de ACT, want hier draait het vliegwiel van de vooruit, net als de wielen. Maar dat maakt voor de verklaring van het principe niet uit. De overige Franse teksten in het kleppendiagram zijn:

- Avant moto - voorkant motor
- Arrière moto - achterkant motor
- Sense de rotation - draairichting vliegwiel



PMH is *point mort haut*, waar de zuiger helemaal omhoog staat, *het bovenste dode punt* (bdp).

PMB is *point mort bas*, waar de zuiger helemaal beneden staat, *het onderste dode punt* (odp).

Deze beide punten staan recht tegenover elkaar en zijn over het algemeen makkelijk te bepalen. Ze dienen daarom meestal als uitgangspunt om het juiste moment van het lichten van de kleppen en de ontsteking af te stellen.

AOA is *avance ouverture admission*, het punt waarop juist *de inlaatklep opent* (io). We zien dat de inlaatklep al opent voordat de het bdp is bereikt, vandaar het woord *avance*, wat *vervroegd* betekent.

RFA staat voor *retard fermeture admission*, dus het punt waarop *de inlaat juist geheel sluit* (is).

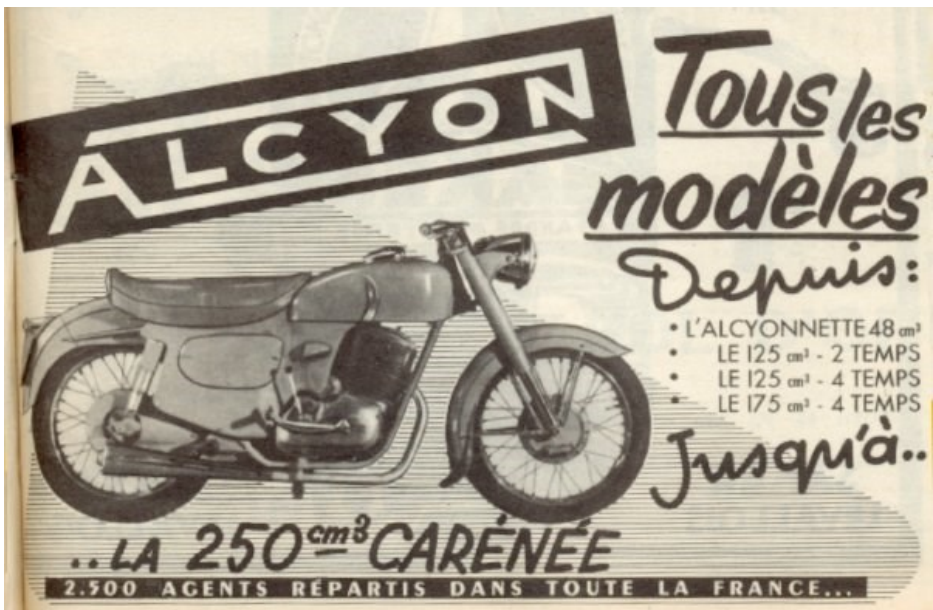
AOE betekent *avance ouverture echappement*, het punt waar *de uitlaatklep net gaat openen* (uo).

RFE is *retard fermeture echappement*, het punt waarop *de uitlaat sluit* (us).

Dit gebeurt na het bdp, vandaar het woord *retard*, wat *verlaat* betekent.

De inlaatklep gaat dus open terwijl de uitlaatklep nog open staat, de zogenaamde *klepoverlap*. ■

---



ALCYON

Tous les modèles

Depuis:

- L'ALCYONNETTE 48 cm<sup>3</sup>
- LE 125 cm<sup>3</sup> - 2 TEMPS
- LE 125 cm<sup>3</sup> - 4 TEMPS
- LE 175 cm<sup>3</sup> - 4 TEMPS

Jusqu'à..

.. LA 250<sup>cm<sup>3</sup></sup> - CARÉNÉE

2.500 AGENTS RÉPARTIS DANS TOUTE LA FRANCE..

The advertisement features a side-view illustration of a vintage Alcyon motorcycle. The brand name 'ALCYON' is prominently displayed in a stylized, outlined font at the top left. To the right, the text 'Tous les modèles' is written in a large, bold, sans-serif font. Below this, 'Depuis:' is written in a smaller, similar font, followed by a list of engine models and their specifications. At the bottom, 'Jusqu'à..' is written in a large, bold, sans-serif font, and 'LA 250<sup>cm<sup>3</sup></sup> - CARÉNÉE' is written in a smaller, bold, sans-serif font. The entire advertisement is framed by a thin black border.

# Verslag sleuteldag 2007

**Zaterdag 24 maart was het weer de jaarlijkse CFM sleuteldag. Een verslag van Jan Koolen.**

Ook dit jaar heeft Marius Brouwer ons weer uitgenodigd op zijn bedrijf. Een dag waarop Marius en zijn medewerkers ons met raad en daad terzijde stonden en de mogelijkheid boden om te werken met professioneel gereedschap. De opkomst was goed en het was een hele gezellige en vooral leerzame dag waarvan ik super enthousiast ben thuisgekomen.

Die zaterdagochtend was ik heel vroeg uit de veren en met de “probleempjes” van mijn Terrot 350 cc zijklepper uit 1933 als bagage, ben ik op weg gegaan naar Heerde. Na een hartelijke ontvangst en een korte uitleg over de dagindeling werden de regels m.b.t. veiligheid doorgenomen.

Daarna zijn we zelf aan de slag gegaan. Men had de mogelijkheid om deel te nemen aan zaag- en slijpwerkzaamheden. Weer anderen hebben van de gelegenheid gebruik gemaakt om onderdelen te parelstralen.

Over het spaken van wielen gaf Ton Dorland een interessante demonstratie met de nodige uitleg. Voor mij was het onderdeel lassen zeer interessant. Er werd uitleg gegeven over TIG-lassen, CO<sub>2</sub>-lassen en solderen. Deze dag heb ik dan ook besteed aan het lassen van koelribben op mijn cilinders. Met behulp van de deskundige medewerkers is dit ook heel goed gelukt. Het lassen van een oog aan mijn carter is die dag door de heer Jansen verzorgd.



**Enkele clubleden in gesprek over ongetwijfeld een “frans” sleutelonderwerp. Op de voorgrond ligt een Terrot 350 cilinder af te koelen na het laswerk.**

De kofferbakverkoop die ook plaats vond leverde mij een zeer nette 350 cc



*Uitleg over het spaken van wielen door Ton Dorland*

cilinder op. Deze ben ik nu met veel plezier aan het reviseren en bij een volgende bijeenkomst wordt dit misschien wel weer een goed onderwerp voor gesprekstof.

Tijdens de goed verzorgde lunch en de nodige koffiepauzes zijn er heel wat motorervaringen gedeeld. Ik wil nogmaals de mensen die dit georganiseerd hebben, vooral Marius Brouwer, zijn medewerkers en Ton Dorland bedanken voor deze geweldige dag en als er volgend jaar weer een Sleuteldag is dan weet ik zeker dat ik daar weer graag bij zal zijn. Want net als iedereen heb ik ook altijd wel iets te knutselen.

Jan Koolen.

■

## Bericht van Johan Schaeverbeke

***In Peu 59 berichten wij over de verhuizing van het museum van Johan Schaeverbeke, het Oldtimer Motoren Museum in Brugge. Hieronder de brief van Johan naar aanleiding van ons artikel. Gezien het fraaie lettertype van de brief hebben we deze maar letterlijk overgenomen.***

Hallo, eerst en vooral een prettig 2007 en dank voor de aankondiging van het museumverhuis.

Indien jullie problemen zouden hebben over Franse motoren, misschien kan ik jullie daarbij helpen daar ik wel een mondje Frans spreek, regelmatig het magazine *La vie de la moto* koop, of *moto légende*, ook regelmatig Rijsel (Lille) bezoek om boeken te kopen in de Fnac in verband met Franse motoren en heel wat leden ken van de grootste club in het noorden "Les Caimans" inrichters van de races in Croix en Temois, en Lézennes en ook van sommige beurzen. Sommigen van hen spreken ook een mondje VLAAMS onze taal (het Nederlands is daar een dialect van hum hum)

Onlangs is een dictionnaire van de Franse motoren verschenen met ongeveer 1000 merken, een herwerking met meer namen dan vroegere opsommingen maar ook met heel wat kleinere merken en daar steeds meer informatie doorsijpelt komt men meer en meer te weet.

Ook in Vlaanderen is men bezig met een herwerking van de Belgische motoren daar heel wat kleinere merken met Sachs of Villiersblok voorheen niet opgenomen waren in het Boek der Belgische motoren van Kupianen;

Alles weten zullen we waarschijnlijk nooit, maar ook door het bezoek in het museum kom ik aan heel wat informatie die je niet altijd in de boekjes vindt.

Nog veel succes met jullie club en veel rijgenot.

Johan schaeverbeke st.lenardstraat 36 8380 Dudzele Brugge (alle post moet hier naartoe gestuurd worden aub)

Als je het museum wilt bezoeken, kijk dan even op de website voor de bezoektijden: [www.oldtimermotorenmuseum.be](http://www.oldtimermotorenmuseum.be) ■



# Lezerspost

Tijdens de Kennisdelendag van 2006 heb ik het dikke boek van Bernard Salvat ingezien. (Terrot, Siecle Moto Dijon, Cote d'Or). Via een collega op het werk heb ik het laatst gekocht.

Het is werkelijk een prachtig boek over de geschiedenis van Terrot en Magnat Debon. Er staan vele foto's in over vervlogen tijden, die je andere boeken niet ziet en met mijn geringe kennis van de Franse taal is het boek redelijk te lezen. Het boek is rijkelijk voorzien van afbeeldingen van reclame affiches. In een apart hoofdstuk worden afbeeldingen gegeven van onder andere reclameborden en olieblakjes voor aan de voorvork.

Ik zou graag zo'n driehoekig olieblakje en eventueel een kopie van zo'n reclame affiche willen hebben. Tevens zoek ik een aluminium dashboardje voor mijn Terrot HOS, waarin een ampèremeter en een contactslot gemonteerd kunnen worden.

Is er misschien iemand, die iets weet ?

Alvast bedankt,

Eric van Velzen  
Tel: 0495-494080



---

**Alcyon poster uit de jaren 20.**



**7 redenen om een BMA van Alcyon te kopen**

- 1 Geen rijbewijs nodig**
- 2 Geen kenteken nodig**
- 3 Geen garage nodig**
- 4 Korte leertijd**
- 5 Geen belasting te betalen**
- 6 Lage kosten van onderhoud**
- 7 Overal naar toe zonder te trappen**



**7**

**RAISONS**

POUR ACHETER UN  
**VÉLO - MOTEUR**

**Aleyon**

- 1 PAS DE PERMIS DE CONDUIRE
- 2 PAS D'IMMATRICULATION
- 3 PAS DE GARAGE
- 4 PAS D'APPRENTISSAGE
- 5 PAS D'IMPÔTS ONEREUX (1° 50 par TRIMESTRE)
- 6 DEPENSE MINIME (0° 00 au KILOMÈTRE)
- 7 TOUTES LES COTES SANS PEDALER

**DEUX MODÈLES**

TYPE "STANDARD"

TYPE "LUXE" AVEC DÉBRAYAGE

POUR  
HOMMES, DAMES ET ECCLÉSIASTIQUES

GAILLARD, 18015, ANGERS.

# Motormerken binnen de club

Beste mede-sleutelaars,

Namens het bestuur wil ik jullie bedanken voor het invullen en opsturen van de enquête.

Zo'n 30% van de leden heeft gereageerd en dat is best een hoge score!

De enquête bestond uit 3 delen.

1. Wat verwacht je van de Jaarrit
2. Welke onderwerpen wil je graag behandeld zien bij de sleutel/  
Kennisdag
3. Welke motoren heb je in je schuur staan.

Een score van 30% voor de eerste twee onderwerpen is voor het bestuur prima om inzicht te krijgen wat er leeft binnen onze vereniging.

Voor de laatste vraag is 30% wat magertjes.

Het gaat er ons niet om, om te peilen hoeveel motoren de leden bezitten. Het gaat ons er om, welke motoren we bezitten. Immers van Franse motoren is maar weinig bekend en gedocumenteerd in werkplaatsboeken. Nieuwe leden vragen ons regelmatig: Wie heeft er nog meer een "huppeldepupmotor" in onze vereniging, want ik weet niet hoe ik "dinges" uit elkaar moet halen.

Dat is de kracht van onze vereniging: kennis en kennisoverdracht.

Dus bij deze de oproep: De 70% die nog niet gereageerd heeft op de enquête: Stuur alsnog een lijst in van je motorpark.

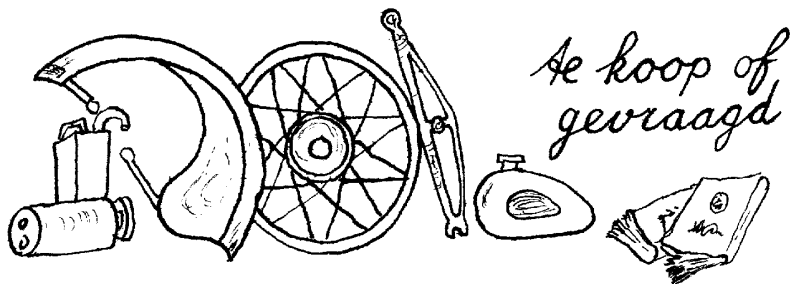
Even voor alle zekerheid: Om redenen van privacy, zullen we deze lijst niet openbaar maken. Op aanvraag kan het bestuur leden met elkaar in contact brengen, die met vragen zitten betreffende een bepaald motortype

Opsturen kan via de post:

Arjan Griffioen  
Bosbadlaantje 9  
3956 BL Leersum

Of per email:

Arjan.Griffioen@wur.nl  
info@clubfransemotoren.nl



## Advertenties

### **Gevraagd:**

Gezocht een voorwiel van een Terrot 225 / 250 cc met een remtrommel van 130 mm doorsnede. Of eventueel ruilen tegen een voorwiel van een Terrot 350 / 500 (met een remtrommel van 170 mm).

Informatie is welkom bij de heer de Bruin, telefoon 070 - 320.45.24

### **Gevraagd:**

Gezocht voor 350cc TerroT / bouwjaar 1935-1939:

Deksel voor distributiehuis plus aandrijving magneet.

Het betreft het model met een ronde aansluiting op het distributiehuis.

Voor foto's kijk op [www.marktplaats.nl](http://www.marktplaats.nl) onder TerroT.

Peter Hendriks, tel: 0475-573398

### **Gevraagd:**

Na twee jaar heb ik bijna mijn mooie Monet Goyon S6V bj. 51 zover.

Ik mis alleen nog de volgende onderdelen:

1 voetsteun, uitlaademper, achterlichtglaasje, tankrubbers en de tandwiel-overbrenging voor de km teller.

Tenslotte zoek ik een duidelijk elektrisch schema van de motor. Er zit een gelijkrichter bij die boven en onder 3 aansluitingen heeft met de aanduiding B-B-VM en AV-M-AV?? Wie kan mijn helpen.

Harry Oltmans, Maarssen

tel. 03465-75435

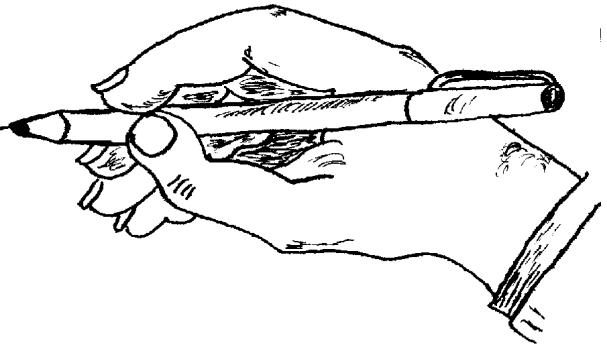
[h.oltmans@casema.nl](mailto:h.oltmans@casema.nl)

## **Te koop in het Documentatiecentrum:**

Clubshirts, alle maten	37,50
Embleem Terrot	5,00
Fournitures Générales Astrade Valdenaire catalogue,accessoires	2,00
Gnome & Rhône besturing & onderhoud 350cc CM1	3,00
Gnome & Rhône onderhoud V2, CV2 en X	4,50
JAP motoren 1928 - 1931	4,00
Magneto France, type VA, HA, Fco, Gco, Hco, Hdco, FCOR, GCOR, HCOR, HDCOR,	6,50
Mestre & Blatgé catalogue 29 1925-1926, accessoires overzicht	2,00
Mestre & Blatgé catalogue 37 1928-1929, accessoires overzicht	2,00
Motobécane Bloc Moteur 4 temps	4,50
Motobécane Bloc Moteur 4 temps 2 + 4 soupapes	2,00
Peugeot P 107 démontage	2,00
Peugeot P109 & P110 onderdelenlijst	4,50
Terrot BMA 100 cc modellen overzicht	2,00
Terrot BMA 100 cc Onderhoud	2,00
Terrot Catalogus 1905	4,50
Terrot Catalogus 1914	4,50
Terrot Catalogus OLG 1932-1933	2,00
Terrot Catalogus POH-HU-HD-OSSG-HSSG 1936	2,00
Terrot Catalogus PUS PUL 1939	2,00
Terrot Catalogus SPS SPL 1939	2,00
Terrot Catalogus Vélomoteurs M-MT-MTK 1938	2,00
Terrot F Motorette 2 tact A5 dun	2,50
Terrot Guide de Graissage smeerhandleiding	4,00
Terrot H 350 cc kopklepmotor	4,50
Terrot H 350 cc zijklepper blinde boring	4,50
Terrot HLG & HST onderdelen + afb.	4,50
Terrot L 175 cc 2 tact	4,00
Terrot Motorettes MT 1 & ETD onderhoudsboekje	2,00
Terrot Scooter VMS 2 onderhoudsboekje	2,00
Woordenboek F - N met technische begrippen	4,00

Deze uitgaven zijn te bestellen bij Rien Neels.

noteer



## Agenda

### CFM evenementen 2007

**Zaterdag/zondag 8-9 september**  
Jaarrit Tiel



**Zaterdag 22 september**  
Nationaal Veteranentreffen Woerden. De CFM is er bij met een clubstand.

**Zaterdag 13 oktober**  
Kennisdelendag in Oosterhout.

**Zaterdag 3 november**  
Jaarvergadering Barneveld.

### Beurzen/evenementen 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

Inlichtingen telefoon:

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

#### **Zondag 12 augustus 2007**

10de Aa-beeckrit te Beek-Bree (Belgie)

Internationaal oldtimer treffen voor motoren van vóór 1965 en bromfietsen van vóór 1970. Kosten Euro 7,50. Motoren van voor 1930: gratis.

Inlichtingen: Pierre Hertogs, Tel: 0032-89472167 Gsm: 0032-477922404

Zie ook: [www.aa-beeckrit.tk](http://www.aa-beeckrit.tk)

#### **Zaterdag 25 augustus 2007**

Oldtimerdag Hattem

Stationslaan, Hattem. Parkeerterrein Saturn Petfood

Open van 10:00 uur tot en met 16:30 uur. Entree euro: 5,00  
Informatie: Telefoon: 038-44.42.556. E mail: k.polk@12move.nl

### **24-25-26 augustus 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

Informatie:

Tel: (00.31) (0)30.22.58.262 , Fax: (00.31) (0)30.24.00.183

Zie ook: <http://www.vehikel.com/>

E mail: [info@vehikel.com](mailto:info@vehikel.com)

### **Zaterdag 22 september 2007**

Nationaal Veteraan Treffen, Woerden

De CFM staat er weer met een clubstand.

Zie ook: <http://www.nationaalveteraantreffen.com>

### **Zondag 21 oktober 2007**

Ruilbeurs " Les Vieilles Gloires"

De beurs wordt gehouden in Neuves-Maisons [54], Frankrijk

Zie ook: <http://lesvieillesgloires.free.fr>



### **20 en 21 oktober 2007**

20e Oldtimer Motorbeurs Gierle, België.

Parochiezaal Gierle

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

Zie ook: <http://groups.msn.com/wwrGierle>

Informatie: 00.32 14.63.39.77

### **Zaterdag 3 november 2007**

Oldtimerbeurs Barneveld ( tevens jaarvergadering CFM)

Veteranen motor- en onderdelenmarkt

Open van 09:00 uur tot en met 16:30 uur

Markthal, bij de Veluwehal, te Barneveld

Entree euro: 5.00

Informatie:

Barneveld 90, Tel.: 0342-84.46.44,GSM: 06-22.49.94.14



# NATIONAAL VETERAAN TREFFE

17<sup>e</sup>  
editie

2007  
2007

• WOERDEN •

ZATERDAG

22

SEPTEMBER

- Clubstands
- Onderdelen
- Attracties
- Oude glorie

- Kaasrit
- Exposities
- Eten & drinken
- Muziek



van  
9<sup>h</sup>

**EXERCITIETERREIN**

tot  
17<sup>h</sup>

[www.nationaalveteraantreffen.com](http://www.nationaalveteraantreffen.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](mailto:info@clubfransemotoren.nl)

## **Documentatiecentrum:**

Rien Neels, bezoek op afspraak (0416) 31.20.01 of (06) 36.20.00.14  
Email: [cfm-documentatiecentrum@home.nl](mailto:cfm-documentatiecentrum@home.nl)

## **Aanspreekpunt voor technische vragen:**

Ton Dorland, (0341) 36.13.52

## **Ledenadministratie + verzending "Peu":**

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 tnv 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@orange.nl](mailto:cfm-redactie@orange.nl)

**Website:** [www.clubfransemotoren.nl](http://www.clubfransemotoren.nl) (email: [info@clubfransemotoren.nl](mailto:info@clubfransemotoren.nl))