

Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 64 Maart 2008 oplage: 200



Restauratie Terrot V twin - Sleuteldag 2008
Open dag DC - Verslag Bremen - Toerit met Oud maar Sterk
Couples Moto Légende - Verzekeringen

Inhoud

Avant-propos	3
Van de redactie	4
Open dag Documentatiecentrum (met een ritje).....	5
Coupes Moto Légende Dijon-Prenois	6
Toerit met Oud maar Sterk.....	7
Sleuteldag 2008	9
Beursberichten van Rien.....	11
Restauratie Terrot V-twin	12
Het repareren van een oude magneetontsteking	19
Verzekeringen.....	21
Beurs Bremen 1-3 februari 2008	25
Het Saarländisches Zweiradmuseum	28
Aanvullingen en verbeteringen op ledenlijst	29
Advertenties.....	31
Agenda.....	33
Informatie vereniging CFM.....	36

Bij de voorpagina:

Voorblad van de Terrot catalogus uit 1931. Ontwerp: Geo Ham

Bijlagen:

- Inschrijfformulier Sleuteldag 5 april

Sluiting kopij:

Uiterlijk vrijdag 20 juni 2008 of bel!

Kopij:

Getypt of geschreven, het liefst elektronisch aangeleverd.

Email kopij:

cfm-redactie@orange.nl

Avant-propos

Zaterdag 9 februari

Het is hartje winter als ik dit voorwoord schrijf, de natuur denkt daar anders over. De lucht is blauw en buitentemperatuur is boven de 10° C. Ik krijg de kriebels, wil de motor starten en een eindje over de dijk rijden. Nou, nee dus.. Zo'n vroege lente had ik niet in mijn planning zitten. Na bijna 300 fantastische kilometers, waaronder de Jaarrit van de CFM, besluit ik in het najaar 2007 de motor weer te demonteren voor een grote controle. Dat blijkt geen overbodige luxe. Er zit aluminiumslijpsel in het distributiegedeelte, het voortandwiel van de achterketting ligt er bijna vanaf en het carter lekt veel olie! De rest van de winter is prut, de regen komt met bakken naar beneden. Mijn vrouw kijkt "Opsporing verzocht" en ik zit lekker in mijn schuurtje te filosoferen hoe ik de technische problemen ga oplossen. Niet alleen het warme weer van vandaag geeft me een prettig gevoel. George belt op: de bronzen lagerbussen zijn klaar. Bij de post zit een pakketje: Marius heeft op de lasersnijder 2 prachtige koppelingsplaten voor me gemaakt! Jan Koolen heeft me kurkplakken opgestuurd voor de koppelingsplaten. Normaal gesproken worden die in de orthopedie gebruikt. Kortom alle voorwaarden zijn aanwezig voor een perfecte montage van het blok. Het blok kan ik inmiddels met m'n ogen dicht monteren, dus zal het niet lang duren dat ik de wegen op de Utrechtse Heuvelrug weer onveilig kan maken. Bovenstaande heeft betrekking op een Sparta motor uit de vijftiger jaren. De Peugeot zit inmiddels in elkaar. Dankzij tips van Ton Dorland op de Kennisdag was de eerste klap een daalder waard. (Een man is niet in staat leven te scheppen, maar hij kan wel een heleboel vreemdsoortige ijzeren en bronzen voorwerpen samenvoegen en dit samenraapsel m.b.v. fossiele brandstof tot leven wekken. Ik geef toe: De eerste ademstoot van je eigen kind is onvergetelijk mooi. Een bonk roest die zeker 50 jaar stilgestaan heeft weer tot leven wekken geeft ook een prettig gevoel.) Tot zover mijn persoonlijke bezigheden. Er staat weer een nieuw motorjaar voor de deur.

Een nieuw initiatief is het feit dat er tijdens de Open dag van het Documentatiecentrum een rit kan worden verreden. Type motor: Maakt niet uit. Dus zet 14 juni in je agenda! Verder ben ik op zoek naar bewegende of stilstaande beeldmateriaal van verreden ritten of restauraties. Met dit materiaal willen we o.a. de jaarvergadering en de stand opfleuren. Bij deze het verzoek: Stuur een DVD naar me op, of neem het mee naar één van de activiteiten.

Arjan Griffioen
Secretaris

Van de redactie

Voor u ziet u weer een nieuwe uitgave van de Peu, boordevol met Franse motorwetenswaardigheden, aankondigingen van diverse clubelementen, een restauratieverslag, enzovoort. De Franse motorhistorie heeft zoveel voortgebracht, dat er altijd wel onderwerpen waar iets over te schrijven valt. Ook binnen de club is veel ervaring en informatie aanwezig, waar andere leden weer hun voordeel mee kunnen doen. Dus heeft u een motor gerestaureerd, stuur dan foto's met beschrijving naar de redactie. Het maakt niet uit of het een zeldzame motor is of dat er duizenden van uw motor zijn gemaakt. Voor anderen kan uw opgedane ervaring weer interessant zijn. Want we hebben het wel over vooroorlogse motoren, waarover je geen informatie in de boekhandel of bij de fabriek kunt bestellen. Ook nieuwe leden worden hartelijk uitgenodigd, om een foto van hun nieuwe verworven bezit te sturen voor de rubriek "Nieuwe leden en hun motor".

Heb je een leuk artikel over de Franse motorhistorie of over een bepaald merk, we plaatsen het altijd. Of wil je wel eens een artikel vertalen, geef je dan bij mij op. Ook algemene technische artikelen en tips zijn altijd welkom. Met Franse motorgroeten,
Jan Horsman

Sleuteldag Heerde verplaatst naar 5 april !

In tegenstelling tot eerdere berichten zal de Sleuteldag op **zaterdag 5 april** plaatsvinden. Zie pagina 9.

Jaarrit 2008 te Kaatsheuvel

Om alvast in uw agenda te noteren: 5,6 en 7 september houden we de jaarrit rondom het sprookjesachtige landschap van de Efteling.

Bij voldoende deelname zullen dit jaar de ritten worden opgedeeld in een snelle en een langzame ploeg. Dus voor iedere motor een goede en prettige snelheid.

Er is de mogelijkheid om te kamperen op mini-camping Bernehoeve. Deze locatie is gelegen nabij de Loonse en Drunense duinen. Tevens een ideaal uitgangspunt voor mensen die een dagje willen verblijven in één van Nederlands mooiste natuurgebieden. Dit uitgestrekte en unieke stuk natuurschoon staat garant voor schitterende tochten voor wandelaars fietsers en motor liefhebbers.

Start en eindpunt is mini-camping Bernehoeve. Hier is tevens de gelegenheid voor een gezellig samenzijn na afloop van de Jaarrit.

Voor meer informatie over de mini-camping www.bernehoeve.nl.

In het Juli nummer van de Peu kunt u zich inschrijven voor dit evenement.

Groeten Jan Koolen en Mart Kuijs

Open Dag Documentatiecentrum (met een ritje)

Informatie nodig over je motor ? Benieuwd naar een stukje Frans motorhistorie? Andere clubleden weer eens ontmoeten ?



Altijd gezellig in het Documentatiecentrum.

Daarvoor moet je in het CFM Documentatie Centrum zijn.

Zaterdag 14 juni 2008 is er weer een Open Dag in het Documentatie Centrum in Oosterhout.

Tevens zullen we op deze dag, voor de liefhebbers, een kleine tocht door de omgeving uitzetten.

Dus neem je motor mee.

Het DC is open vanaf 09:30 uur open.

De koffie staat weer klaar!!

U kunt het DC vinden in Oosterhout Noord Brabant.[Industrie terrein “ De Wijsterd” op Weststad]

Adres: De Wetering 69, 4906CT Oosterhout. Telefoon: 06-36.20.00.14.

Tot ziens, Rien Neels.

Beurs Vie en France gaat niet door

De lifestyle beurs “Vie en France” in het Autotron Rosmalen, waar de CFM op 19,20 april met een stand vertegenwoordigd zou zijn, gaat door gebrek aan belangstelling niet door.

Coupes Moto Légende Dijon-Prenois

24 en 25 mei (pinksterweekend), dan is het weer zover: het bekende evenement Coupes Moto Légende op het circuit van Dijon-Prenois.

Een evenement, waar je als rechtgeaarde Franse motorliefhebber je hart kunt ophalen aan oude motoren van voor 1900 tot in de jaren zestig van de vorige eeuw. Er zijn altijd veel Franse motoren te zien, je kunt ze zien rijden en er zijn de gehele dag door demo races. Verder een beurs en clubstands van veel Franse motormerken. Al met al een evenement, waar je eens een keer naar toe moet gaan.

De entree bedraagt Euro 21,= voor twee dagen. Als je echter aan komt rijden met een motor van voor 1965, dan is de entree gratis.

Voor overige informatie van het evenement zie de website:

<http://www.coupes-moto-legende.fr/>



Als je een rit op het circuit wil maken, dan moet je je van te voren opgeven. Op de website kun je een formulier downloaden. Opgeven voor 31 maart.

Ik heb zelf ook nog een formulier ter beschikking. Even mailen en ik stuur het naar je toe.

Ook dit jaar gaan er een paar bestuursleden van de club naar het evenement. We overnachten op een camping in de stad Dijon.

Als je ook van plan bent te gaan, geef het aan mij door. Dan weten we van elkaar wie er meegaan.

Camping du Lac Kir (voorheen Camping Municipal du Lac)

3 Boulevard Chanoine Kir, Dijon

tel: 0033-380435472

Website: www.camping-dijon.com

Email: campingdijon@wanadoo.fr

(De camping zit aan de westkant van Dijon, afslag 7 A38)

Inlichtingen: Jan Horsman (0492-518698) ■

Motortocht-aankondiging



80-100km



Zondag 6 juli 2008

Oud maar Sterk houdt een - Koffieklets Motortocht - door de Kempen
(dus Noord-Brabant en België)

U wordt van harte uitgenodigd hier met uw **motor** aan deel te nemen.

Verzamelen vanaf 10.00 uur vertrek om 11.00 uur.
(Geen inschrijvingskosten, denk wel aan uw papieren ivm België)

Bij Restaurant Het Pannenhuis, Dorpsstraat 88, 5575 AE Luyksgestel

Programma:

- Vanaf 10.00 uur welkom met koffie en klets
- 10.40 uur uitleg tocht
- 11.00 vertrek (benzine tanken??)
- Ergens tussen 12.30 en 13.00 uur lunch
- uur vertrek
- uur koffie/thee klets-pauze
- uur vertrek
- Rond 17.00 uur einde rit en weer in Luyksgestel.

Na de rit, koffieklets en daarna de mogelijkheid gezamenlijk iets te eten. ►

Onze vertaling van een Koffieklets-tocht:

- Geheel vrijblijvende tocht,
- Men hoeft zich niet aan te melden,
- Bij slecht weer melding (België teletext 301-306 Kempen) zaterdag-avond even bellen.
- In principe geen volgauto met ambulance.

Hoe kom ik daar?

Snelweg Eindhoven - Antwerpen A67/E34 afslag (32) Eersel.

U volgt de weg Eersel richting Bergeijk = de eerste aantal km. rechtdoor.
Hoofdzakelijk 80 km-weg, - Flitspalen!! -

Na ongeveer 5 km, rotonde rechtsaf richting Bergeijk/Luyksgestel.

Volgende rotonde rechtsaf richting Luyksgestel volgen.
Hoofdzakelijk 50 km-weg, - Flitspalen!! -

In Luyksgestel heet deze weg Dorpsstraat. In het dorp aan de linkerkant 'n muziekkiosk, 300 m. verder aan uw rechterhand:

Het Pannenhuis, (voorzijde terras). Parkeren aan de achterzijde (verzoek geordend te parkeren).

Met vriendelijke groeten,
Patrick, Stan en Michael van Asten

Tel. Stan van Asten: 0492-526591
06-13316295

Sleuteldag 2008

De Sleuteldag wordt dit jaar gehouden op 5 april. Marius Brouwer ontvangt ons ook nu weer in zijn bedrijf.

De Sleuteldag zal worden besteed aan zelfwerkzaamheid met begeleiding. Ook kunnen op de Sleuteldag diverse (technische) problemen worden besproken, omdat er natuurlijk veel kennis aanwezig is bij de deelnemers. We kunnen gebruik maken van de mogelijkheden, het gereedschap, het materiaal en het personeel in Heerde.

Wat is op de komende Sleuteldag de bedoeling?

- U dient van te voren op te geven wat u wilt gaan doen.
- Eerst een kleine rondleiding voor diegenen die de vorige keren niet aanwezig waren.
- Indeling van de deelnemers aan de hand van de werkzaamheden.
- In zelfwerkzaamheid met of zonder professionele begeleiding uitvoeren van door u gekozen werkzaamheden zoals lassen / buigen / plaatwerken / bewerken / technische problemen oplossen.
Ook het maken van bijv. uitlaatbochten, kleppen slijpen, speciaal laswerk en montagewerkzaamheden behoren tot de mogelijkheden. Het liefst zien we iedereen aan het werk. Komt u ergens niet uit? Op deze dag is een enorme hoeveelheid kennis en kunde aanwezig. Neem het spul maar mee. Wanneer werkzaamheden niet op deze dag kunnen worden afgerond, kunt u een afspraak met Marius maken om dit later op te halen (bijv. chroomwerk).
- De kofferbakverkoop (draagbare spullen die binnen gelegd kunnen worden. Het is geen "beurs").
- 12.30 lunch.
- Einde: 15.30 uur

Binnenbrengen materiaal kofferbakverkoop vanaf 08.30uur.

De inschrijving gaat tot maximaal 40 personen; de datum van ontvangst van uw inschrijving telt.

U krijgt bericht wanneer u dit jaar buiten de boot valt. Deelnemers krijgen geen verder bericht.

We wijzen er met nadruk op dat het verblijf in het bedrijf en alle handelingen die u pleegt geheel voor eigen verantwoording en risico zijn. U werkt met spullen van een ander; gereedschap kan gevaarlijk zijn. De Club Franse Motoren en de firma "Metaalmorfose" aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid hiervoor, maar dat zal u duidelijk zijn. U tekent hiervoor ook op het inschrijfformulier.

Op het inschrijfformulier moet u zo duidelijk mogelijk aangeven wat u meeneemt naar de dag en wat u wilt doen. Gaarne ook aangeven wanneer het “beroepspersoneel” iets voor u moet doen of maken. Neem indien mogelijk een eigen veiligheidsbril mee. En natuurlijk uw spullen voor de kofferbakverkoop.

U wordt verwacht om 09.00 (ja, echt waar). Vanaf 08.45 is er koffie. De rondleiding is om 09.15 met aansluitend de werkindeling. Voor iedereen zijn er broodjes en koffie/thee/chocolade/cup a soup voor de lunch. Er zal ook iets “vets” zijn. Om 15.30 willen we afsluiten.

De kosten voor deze dag zijn € 16,- inclusief lunch, koffie e.d. De opbrengst gaat naar de personeelspot van de firma. Gebruikt materiaal e.d. wordt ter plaatse bekeken en eventueel betaald. Daar komt u samen met Marius wel uit.

U ziet, wederom een zinvolle dag. Deze dag slaagt echter alleen met uw inzet, uw vragen, uw materiaal en uw enthousiasme. Binnen de motorwereld is onze Sleuteldag zeker uniek dank zij het genereuze aanbod van Marius met zijn personeel.

De rest is aan u. Wij wensen u een fijne dag.

Bereikbaarheid: A 50 afslag 29 Wapenveld Wezep, richting Heerde, rotonde 2e afslag richting Industrierrein, na ongeveer 500 m rechts Sportlaan, 1e weg links en na 50 m aan de rechterzijde: Metaalmorfose, Europaweg 2, Heerde. Tel 0578 695553.

Marius Brouwer en Greut'n uut Putt'n.

N.B. Inschrijfformulieren verzenden naar Wil Streep.

Beursberichten van Rien

Een korte maar krachtige samenvatting van de beurs in Rosmalen



De P102 van Christ de Graaf.

Rosmalen 2008 is, dat denk ik, goed verlopen.

Zaterdag was het beestachtig druk.

3 nieuwe Zuiderburen als lid ingeschreven en betaald.

2 leden contributie betaald.

Documentatie verkocht.

1 boek verkocht

1 clubshirt verkocht.

Van 17:00 tot en met 18:00 uur onder toezicht van Ton is de Clubstandbemanning naar de kroeg geweest.

Jawa club 3de prijs., De motorclub met de Totempaal 2de prijs, De Bromvliegers 1ste prijs.

Zondag was de bemanning weer present. [08:30 uur]

Koffie en een praatje met de handelaren die dan even aan de kuier zijn.

Minder druk maar weer gezellig en meer tijd om een praatje te maken en om even de beursvloer op te gaan. Documentatie verkocht.

Om 17:00 uur gestart met opruimen en om 17:45 uur reden we het terrein af.....

Met de beurs groeten van Rien.



***Prachtig gerestaureerde Terrot V twin uit 1931 van Ben Dirks:
het betreft het type 'V' met een 680 cc JAP zijklep blok. Dit model is slechts twee jaar
gevoerd: 1931 en 1932. Zie hiernaast voor het aanschaf- en restauratie verhaal.***

Aanschaf Terrot 680 cc V twin 1931

Hierbij een leuk verhaal over de aanschaf en de restauratie van mijn Terrot V twin uit 1931. Deze modellen met 680 cc JAP blok zijn door Terrot geproduceerd in de periode 1931/1932.

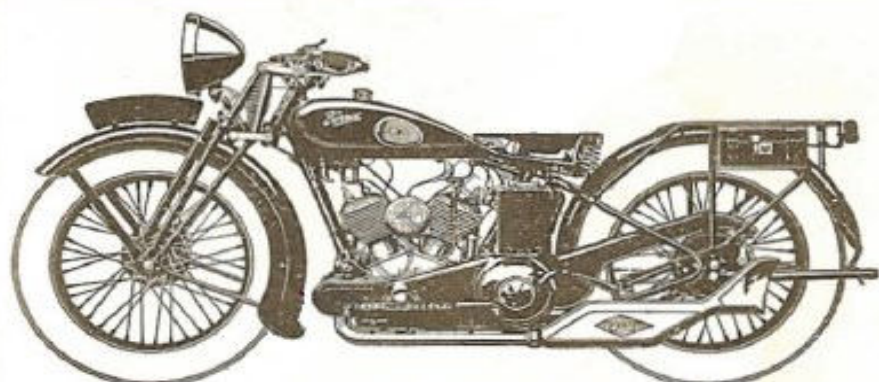
Regelmatig kijk ik op internet of er nog interessante motorfietsen te koop staan. Je kent het wel: kijken, kijken en niet kopen. Maar als je dan op Marktplaats een Terrot 680 cc V twin tegenkomt en de mogelijkheden hebt om hem te kopen, dan begint het toch wel te kriebelen. Dus toch maar de eigenaar gebeld om te informeren over hoe of wat. Hij was al gerestaureerd, dus de prijs was pittig, maar na wat over en weer gepraat werd de koop gesloten en kon ik na enige tijd de motor ophalen.

Dan komt het moment van, even naar Bakkeveen (Friesland), maar dat was de moeite meer dan waard. Er stond niet alleen de Terrot, maar nog meer gerestaureerde motorfietsen, zoals een heel mooie Griffon 1913 en een heel originele Motosachoche 1912 (ongerestaureerd met pioniercertificaat) en nog meer zeer gewilde hebbedingetjes, teveel om op te noemen. En dat bij een antiquair, dan ben je toch op een leuke plek.

Toen kwam de proefrit: het ging vrij goed, al moest ik wel heel het brandstofsysteem demonteren en schoonmaken. Dat viel niet mee, want er had benzine in gestaan, die door de tijd verdampt was. Na het schoonmaken maar aan de rit begonnen, wat vrij goed ging totdat het schakelen steeds moeilijker ging. Ik bemerkte dat de koppeling niet vrij kwam. Dus met aangepaste snelheid naar huis gereden en de koppelingsplaten gedemonteerd. Wat was het geval: wel nieuwe koppelingsplaten, maar deze waren veel te dik, ze kwamen niet genoeg vrij. Op de draaibank heb ik aan weerszijden 1 millimeter van de platen af gedraaid, gemonteerd en het werkte zoals het hoort. Toch nog wat zelf gedaan.

En dan nu naar het verslag van degene die hem gevonden en gerestaureerd heeft. (Zie pagina 15)

Veel leesplezier,
Ben Dirks



680 cc 7 CV TOURISME Type V

MOTEUR 2 cylindres « Jap » 4 temps, à soupapes latérales, alésage 70 $\frac{m}{m}$, course 88 $\frac{m}{m}$. — GRAISSAGE par pompe mécanique. — CARBURATEUR à double manette. — ALLUMAGE par magnéto commandé par pignon d'angle, avance réglable. — ÉCHAPPEMENT par tubes chromés et deux silencieux aluminium pisciformes. — BOITE 3 vitesses, renversée à 4 attaches, rapports solo 4,87, 7,73, 12,28 à 1 ou side-car 5,38, 8,55, 13,57 à 1. — COMMANDE par levier sur réservoir. — FREINS AV de 170 $\frac{m}{m}$, AR de 200 $\frac{m}{m}$. — PNEUS ballon 27 x 4. — CADRE semi-berceau, brasé, à double tube supérieur et attaches de side-car. — FOURCHE à ressort central bi-conique avec amortisseurs et frein de direction combinés. — SELLE « Terry ». — PORTE-BAGAGES avec deux sacoches à serrure et outillage complet. — GARDE-BOUE de 160 $\frac{m}{m}$. — RÉSERVOIR laiton, décor noir et chromé. — GENOUILLÈRES caoutchouc. — MARCHEPIEDS wagon. — GUIDON toréador. — ÉCLAIRAGE électrique luxe. — AVERTISSEUR haute fréquence.

Prix (éclairage compris) : 7.975 fr.

*Uit de Terrot catalogus van 1931: Motor 2 cylinder JAP 4 takt met zijkleppen, 7 PK, boring 70 mm, slag 88 mm, 3 versnellingen, magneetontsteking, treeplanken.
Prijis inclusief verlichting.*

Restauratie Terrot Type 'V', bouwjaar 1931

In het najaar van 1985 kreeg ik een kort briefje van een Franse kennis, waarin werd volstaan met de mededeling dat zijn vriend een vooroorlogse twin te koop aanbood. Het ging om een Terrot 'V'.

Op de binnenplaats in Parijs.



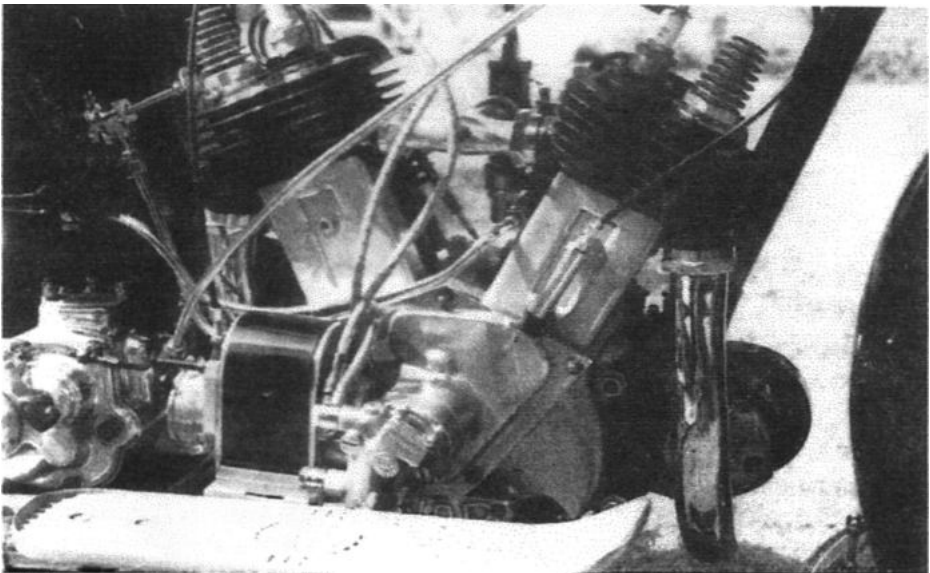
Dus op zekere dag ben ik op reis gegaan om het tweewielige wonder te aanschouwen. Het was een mooie zonnige dag en op de binnenplaats stond te midden van onderdelen en dozen een min of meer complete V-twin opgesteld, voorzien van uitlaatbochten en bijbehorende dempers. De rest lag volledig uit elkaar, maar zou compleet zijn. En zo op het oog waren ook wel de meest essentiële onderdelen aanwezig. De motor werd gekocht en gewapend met foto's, framenummer en motornummer toog ik weer huiswaarts. De Terrot werd tijdens een latere gelegenheid opgehaald en stond tot mijn verbazing volledig gemonteerd gereed voor transport. (Tja... en als je dan geen aanhanger bij je hebt, omdat alles toch uit elkaar ligt.....)

In Nederland aangekomen bleek dat eigenlijk niemand mij iets over deze Terrot-JAP combinatie kon vertellen. Nog nooit gezien e.d. was de reactie. Bob Curry, toenmalig redacteur van *The Classic Motorcycle*, was de eerste, die mij bevestigde, dat Terrot in 1931 en 1932 de 680 cc JAP zijklepper inbouwde.

Aan de hand van de letter/cijfercombinatie werd duidelijk dat het een 50° V-twin was van het bouwjaar 1931. Le Club des Motocycltistes deelde mee, dat de 'V' slechts één jaar (1931) werd geproduceerd en dat men in Frankrijk slechts één eigenaar kende.

Ook het toen gebruikelijke adres voor Franse motorfietsen, Frits Linde, kon geen aanvullende informatie verschaffen. Een toevallig telefonisch contact met Jaap Admiraal – overigens over een geheel andere zaak – deed wat nieuw licht schijnen op mijn zaak. Een door hem opgestuurde kopie van de 1931 Terrot brochure vermeldde tot mijn verbazing de 7 pk, 2 cyl. JAP, 680 cc zijklepper, chroomtank voor f. 950,-. Dus de V werd in 1931 door Van Wijngaarden in Nederland aangeboden. Is er misschien toch een Terrot ‘V’ in Nederland en geldt hetzelfde voor de brochure en eventueel de gebruiksaanwijzing ?

De restauratie is een jarenlang durend project geworden. Een aantal vermeldenswaardige feiten wil ik voor u op een rijtje zetten.



Zicht op het JAP blok. Oliepomp en magneet op de krukas. Fraaie aluminium treeplanken. De bocht van de voorste cilinder verdwijnt in de uitlaat ter linkerzijde.

In de eerste plaats een vijftal belangrijke vondsten:

- In Parijs wordt het originele voorspatbord gevonden en arriveert via via in Eindhoven.
- De Bowden ontstekingsmanette wordt ergens in Limburg opgeduikeld.
- De heer Maaskant vindt in Frankrijk het originele rempedaal (gietstuk). Dit adres ‘levert’ ook het mankerende deel uit de Terrot 3-versnellingsbak.
- Tijdens het Vehikel-Utrecht wordt ik attent gemaakt op een origineel Terrot olieblok (gevuld!) en het daarbij behorende smeerboekje.
- De 100-jarige Terrot verjaardag in Dijon levert de grote Marchal koplamp op. Inclusief dynamo, claxon, km-teller, etc, was de Terrot compleet, maar gezien de technische staat, volledig onberijdbaar. Er was dus maar een op-

lossing: totale restauratie. En dat gebeurde tenslotte ook. Om te voorkomen, dat reeds gespoten en/of verchromde delen niet zouden passen en dus niet zonder beschadiging te monteren zouden zijn, werd na de technische restauratie de Terrot geheel opgebouwd. Ik kan dat een ieder aanraden om dat te doen, want er moest nogal wat pas gemaakt worden. Zeker de nieuwe onderdelen, hetzij origineel, hetzij een kopie van het origineel. Tenslotte werd het geheel weer gedemonteerd om daarna de eindbehandeling te ondergaan. Een hele klus, maar achteraf gezien de moeite waard. Wat moest er zoal gebeuren om dit ‘épave’ weer op de weg te krijgen.

Motorblok/oliepomp

JAP 680 cc side valve, 70x88 mm, total loss smering met behulp van Best en Lloyd oliepomp. Big-end, lagers, klepgeleiders, kleppen en zuigers zijn vernieuwd. Vooral dat laatste heeft heel wat voeten in aarde gehad. De zwaar geoxideerde aluminium delen ondergingen een uitgebreide schuur- en polijstbeurt. De oliepomp was zwaar beschadigd (gemaakt van Zamac legering). Het vakmanschap van Paul Hogers heeft deze pomp van de schrootbak gered.

Magneet/carburateur

Van het merk S.E.V. 50°, aangedreven door de krukas, evenals de oliepomp. De magneet werd opnieuw gewikkeld, voorzien van een nieuwe condensator en de magneten werden opgestekt. De carburateur is van het merk AMAC. Na ‘verbussing’ van de gasschuif zonder problemen gemonteerd.

Versnellingsbak

Deze is van het merk Terrot, gemerkt met een ‘V’ en bevestigd met 4 trekbouten. Het binnenwerk was op zich zonder problemen te gebruiken, maar van het hoofdtandwiel ontbrak één tand. Een andere bak moest hiervoor gekannibaliseerd worden. (Wel even tweemaal Eindhoven – Apeldoorn v.v.)

Uitlaat

De uitlaatpijpen waren op zich niet kapot, maar toch weer te slecht om te verchromen. Vooral de uitlaat van de voorste cilinder maakt een paar moeilijke bochten. Machinaal was er niets aan te doen. Uiteindelijk heeft een Belgische kunstenaar het voor elkaar gekregen. De aluminium dempers zijn origineel en na veel schuur- en poetswerk als het ware uit de as verzezen.

Benzinetank

De bovenkant van de benzinetank is gemaakt van koper en vertoonde enkele diepe deuken. Bodem eruit, uitdeuken, solderen en verchromen. Nu de tanktransfers nog.

Misschien wordt u wel een beetje moe van deze overigens nog lang niet complete opsomming. Wat dacht u van: invoer, keuring, elektrische bedrading, tanktransfers, handvaten, knierubbers etc, etc. Met het resultaat na vele honderden uren en met de hulp van vele V.M.C. motorenthousiasten denk ik, dat de uitspraak uit de Terrot brochure zeer dicht benaderd wordt:

‘Verreweg de mooiste 2 cylinder, ideaal voor groot tourisme.’

Met vriendelijke groeten,

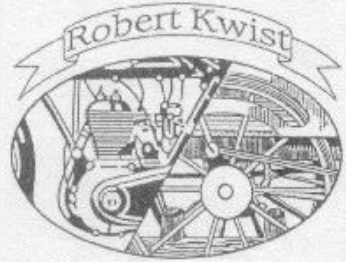
De vorige eigenaar (bekend bij de huidige eigenaar: Ben Dirks)



Atelier Rob Kwist

Laarstraat 80
7201 GG Zutphen

tel/fax: (0575) 54.47.61
mobile: 06-24.99.84.49
email: r.kwist@kpnplanet.nl



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, . . .
Vernellingsbakkenrevisie
Ombouwen van wiellagers
Onderdelenreparatie of bijmaken

***Snelle vakkundige service, ruim dertig jaar ervaring
Vooraf prijsopgave, billijk tarief.
Bellen tussen 18.30 - 19.30 uur***

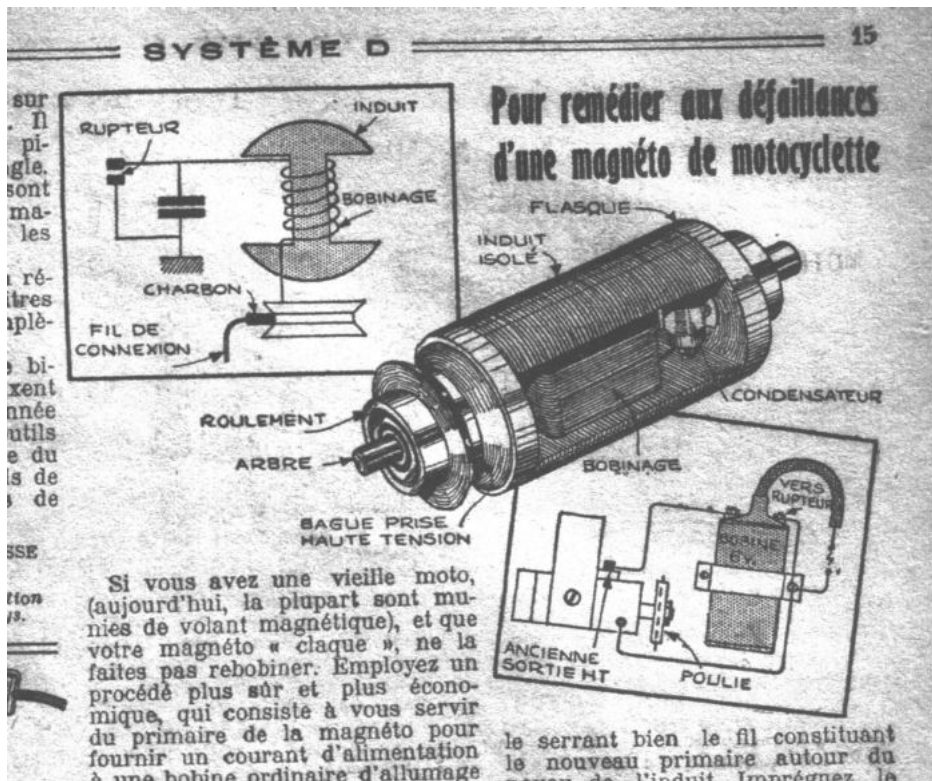


Clubleden op de beurs in Rosmalen

Het repareren van een oude magneetontsteking

Door: Wim Janssen

Een erg vrije vertaling van een artikel uit het blad "Système D" uit 1951, over een vinding, die gezien de gewonnen 4^e prijs, toen origineel was.



Als u een oude motor hebt (tegenwoordig (1951!) zijn de meesten voorzien van vliegwieltontsteking) en uw magneet heeft de geest gegeven, laat hem dan niet opnieuw wikkelen. Maak gebruik van een meer zekere en goedkopere methode, die bestaat uit het laten opwekken van een voedingsspanning voor een gewone autobobine door de primaire wikkeling. Deze bobine zal u gemiddeld minder kosten dan de magneet terug in de oude staat te brengen. Opgemerkt dient te worden, dat een motormagneet vaak weigert door breuk van de secundaire wikkeling als gevolg van de centrifugaal krachten die ontstaan door de tamelijk grote omwentelingssnelheid. Om deze ombouw te verwezenlijken, demonteer eerst de magneet en haal het anker er uit. Als u problemen hebt met het verwijderen van de lagerring of het kogellager, zoek dan hulp van een monteur. Schroef daarna de schroeven van de flenzen op het

anker los en verwijder de beide wikkelingen volledig zonder de op de kern gelijmde isolatie te verwijderen. Voorzie u dan van ongeveer 25 meter draad van 0,6 of 0,7 mm en katoen voor twee lagen en 25 gram schellak. De schellak laat u gedurende 24 uur oplossen in ongeveer 3 maal het volume brandspiritus. Wikkel het draad strak tegen elkaar aan en vorm een nieuwe primaire wikkeling om de kern van het anker. Impregneer de wikkelingen laag voor laag met de isolatielak (schudden voor gebruik!) en laat het geheel goed drogen. Krab de overtollige lakdruppels weg en monteer de ankerflenzen weer. Soldeer één van de draden van de nieuwe (en enige) wikkeling op de plaats waar de hoogspanning afgenomen werd en de ander aan de condensator. Zie tekening. Bouw hierna de magneet weer samen met de onderbreker (onmisbaar), de aandrijving, de koolborstel met de houder en de geïsoleerde draad.

De magneet is nu klaar voor gebruik. Ze zal bij een normale toerental een spanning van 6 volt geven. Er blijft niet meer te doen, dan de bobine aan de motor te bevestigen door middel van een klemband en de verbinding volgens de tekening te maken. Een goed geïsoleerde draad verzorgt de verbinding bobine – bougie. Als u alles met zorg hebt uitgevoerd, dan hoeft u slechts de motor aan te trappen om het te proberen.

Opgemerkt moet worden, dat als u een 12 volt bobine gebruikt, de primaire wikkeling 50 meter 0,4 mm moet zijn om de magneet de benodigde spanning voor de bobine te laten geven. ■



Verbrande schuur 1994. Zie het verhaal van Paul over verzekeren.

Verzekeringen

Terugblik van een ervaringsdeskundige

Door Paul Jonkman

Veertien jaar geleden werd ik midden de nacht in de slaap overvallen door een luide knal. Toen Gerdy en ik poolshoogte gingen nemen, werd al snel duidelijk dat er iets helemaal mis ging. Ik woonde indertijd in Apeldoorn in een betrekkelijk klein huis met een relatief grote schuur/berging/garage. De nokhoogte van de garage, vijfeneenhalve meter, werd omringd door oranje-rode vlammen uit de open geknalde garagedeuren. Nu zou het verhaal moeten stoppen want deze ingrediënten werpen hun schaduwen vooruit van wat later het meest onbevredigende deel van het herstel, de bepaling van de hoogte van het schadebedrag in vergelijking met het verzekerde bedrag, zou blijken te zijn. En dat was op voorhand niet te verwachten, dachten Gerdy en ik.

Voordat ik daar echter meer over vertel, toch maar even kort de rest van de prille dag beschrijven. 's Nachts om half drie vergingen mijn BMW K100, de Guzzi V7 Special (met 53 km op de teller, net klaar van de restauratie), de Terrot HLG en de op zolder staande Gnome et Rhône CM1. Verder waren de fietsen, de brommeronderdelen, de kampeeruitrusting en de inhoud van de grote vriezer verdwenen. Dan vergeet ik nog alle speciaal-gereedschappen, de tuingereedschappen en de kast met lakken en spuitmaterialen. De smeerpuit WAS wijnkelder. In vijf kwartier was het klaar. De brandweer blies met enkele ferme stralen door het dak het vuur uit, geholpen door een spuitgast die het door de open deuren op de begane grond voor zijn rekening nam. Tegen half vijf was de laatste bezoeker vertrokken en konden we weer naar bed. Ik kan me iedere minuut van die nacht nog herinneren.

Voordat ik naar buiten ging, eerst ontbeten. Als een struisvogel ben ik eerst bij daglicht gaan kijken. Ik geloofde wel dat het knudde zou zijn allemaal. Na de koffie kwamen recherche, politie, verzekering, aannemer, burens en belangstellenden en wierp ik ook een eerste blik. Het was schitterend weer. De garage leek wel leeg, ware het niet dat er allemaal draden hingen, die daarvoor nooit te zien waren geweest. Dat bleken de elektriciteitsdraden geweest te zijn die uit de PVC-leidingen naar beneden waren gevallen. De aluminium ladder bleek helemaal verdwenen. Gesmolten!

Toen de container voor de deur stond, kon het slepen beginnen. Vrienden kwamen met extra overalls, schoonmaakgereedschap en ander handig spul. Doel was om de rotzooi weg te krijgen, maar geen enkel onderdeel van de oude motoren in de bak te laten verdwijnen. Na enkele dagen was die klus geslaagd. Bij vrienden en kennissen stonden brokken motoren, bakken met

onderdelen. Alleen van de BMW K100 (veel aluminium) bleek weinig anders over dan een motorblok op een standaard, het buizenframe en de vorkpoten.

Gek dat een lege geblakerde garage, de noodverlichting leek wel bijna geen licht te geven, de mens toch alweer prettiger stemt. Inmiddels veel contact gehad met de verzekering. En daar gaat dit verhaal eigenlijk over.

Hoewel dit verhaal niet de bedoeling heeft, specifiek deze maatschappij te beschimpen, noem ik toch de naam. Dit doe ik ook om u beter voor te kunnen laten stellen hoe een en ander gaat. Via de Rabobank waren we verzekerd bij Interpolis. Voor de fatale nacht zijn we twee keer in het buurtkantoor geweest om de situatie van onze verzekering te bespreken. Uit mijn hoofd, ongeveer één en tweeneenhalf jaar voor de fatale nacht. U heeft inmiddels al lang door wat er bij ons mis ging, toch?

Een klein vrijstaand huis, geen kinderen en een relatief grote schuur met daarin bijzondere hobby's. Dat zijn de ingrediënten die leidden tot een onderwaardering. Alle maatschappijen, en dat is nu nog steeds zo, werken met inhoudsmaten van gebouwen, de steensoort, de aard van de dakbedekking en soms nog een paar variabelen. Vervolgens rolt er een verzekerd bedrag uit voor opstal en inboedel. Waarom ging het dan toch mis terwijl het twee keer was gecontroleerd bij onze Rabo-bezoeken?

“Oh meneer, ik weet waar u woont, ik rij er dagelijks langs. De waarde klopt echt, oververzekeren heeft geen zin”. Deze gespreksnotitie is helaas niet bewaard gebleven, evenals de kanttekeningen die wij hadden gemaakt bij hun berekening. Ik had een onderbewust vermoeden dat er toch iets niet klopte. En dat vermoeden kwam natuurlijk uit. U ziet al lang dat ik overbluft werd en niet goed handelde. Ik had vertrouwen in een adviseur.

Tip 1: een advies is nooit bindend. Vertrouw nooit op een advies, of u er nu voor betaalt of niet. (advocaat, notaris, accountant, verzekeringsagent, beleggingsspecialist) Doorgrond de materie en maak zelf uw keuzes. Laat adviezen al of niet zwaar meetellen in uw beoordelingstraject maar maak zelf de keuzes. Als u het moeilijk vindt, dan neemt u meer tijd maar probeer zelf de oplossing te vinden.

Tip 2: een advies is gericht op een “gemiddelde”. Daarmee bereikt de partij waarmee u onderhandelt dat ze ‘t in misschien wel 80% van de gevallen goed doet. Dat is risicobeperking van uw opponent, niet ingegeven door het belang van uw positie. U accepteert toch ook niet dat bij het oversteken u slechts 80% kans heeft dat u heelhuids overkomt?

Tip 3: kijk naar uw eigen hobby en kom snel tot de conclusie dat u een uitzonderlijke bezigheid uitoefent. *“Oh, een oude motor, die verzekeren wij wel”.* Maar de dagwaarde is niet te bepalen, u rijdt er bijna niet op. Zonder

beschrijving en foto verzekeren levert bij schade niet veel meer op dan de oud-ijzer prijs.

Tip 4: laat een dossier aanleggen en vraag regelmatig een onderhoud aan met uw verzekeringsagent. Controleer dan of de afspraken ook werkelijk nog in het dossier zitten. (inclusief foto's) In mijn geval had Interpolis dus helemaal niets!! Nog een geluk dat de Rabo-medewerker zich onze twee gesprekken WENSTE te herinneren.

Tip 5: In de CFM zitten diverse leden die bijzonder wonen (en de bijzondere hobby hebben). Die combinatie vereist specialistenwerk. Zoek, als u de kans heeft, een verzekeringsmaatschappij die dat tot haar taak rekent. Boeren en buitenlui verzekeren zich niet voor niets bij specialisten op dat gebied.

Tip 6: uiteindelijk betaalde ik 15 gulden premie te kort om volledig gedekt te zijn geweest. Bij een verzekering heeft oververzekeren geen zin, maar een tekort heeft wél een verwoestend effect op het herstel van de schade. Je moet niet bezig zijn met advocaten maar met hamer en kruiwagen. Of de aannemer moet het werk kunnen doen, zonder financiële zorgen.

Tip 7: Zorg ervoor dat uw bijzondere hobby bekend is bij de maatschappij. In mijn geval was ik NIET VERZEKERD omdat ik zogenaamd een professioneel ingerichte bedrijfsruimte had. En daarvan was de maatschappij niet op de hoogte. Mijn Rabo-kantoortje ging dat toch écht te ver en heeft gepraat als brugman om dat punt van tafel te krijgen. Met name de speciaalgereedschappen en de verfsoorten en spuitbenodigdheden konden hun eenvoudig op dit idee brengen. Later hebben we er nog vaak om gelachen: een professioneel ingerichte werkplaats!

Wat is er dus mis?

We hebben teveel vertrouwd op een deskundig advies. De formules voor opstal en inboedel deugden totaal niet in onze situatie ! De garage verschaftte ons ongeveer 1/3 deel van de totale leefruimte. Een garage met CV, warm en koud water, isolatie en spouwmuren komt niet goed uit standaardformules. Achteraf gezien: dom! In een gewone garage staat een hark, een kabelhaspel en een hamer. Bij ons stond er 40.000 gulden aan spullen in.

Hoe had het dan gemoeten?

We hadden de garage als woning moeten laten taxeren. De oorspronkelijke bestemming was niet meer van toepassing. In de polis moest het bijzondere gebruik beschreven zijn.

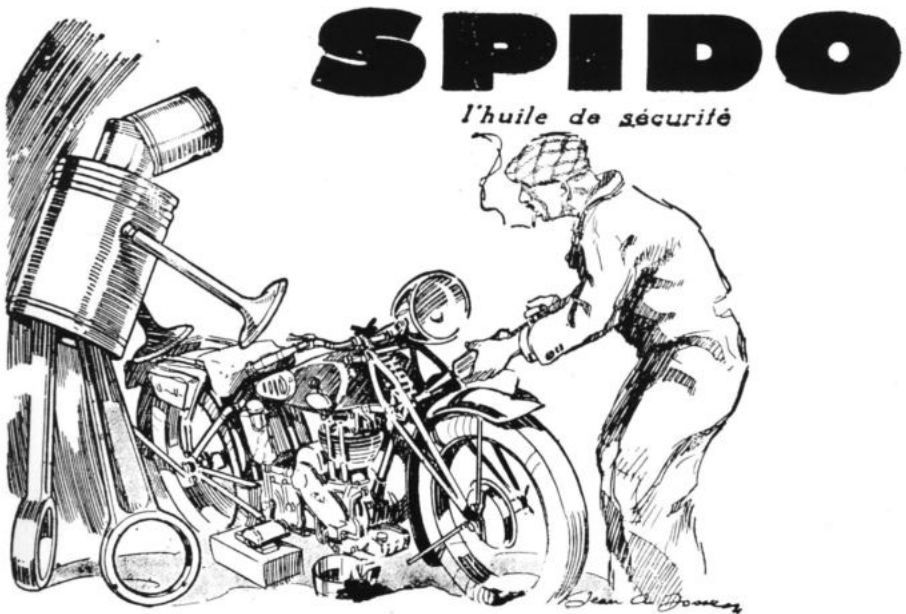
En hoe gaat het nu bij je?

We zijn twee jaar na de brand verhuisd naar een woning op het platteland. Toen zijn we overgestapt naar een andere verzekering. Ze zijn specialist in

het verzekeren van bijzondere objecten. Dat was in ons geval zeker geen overbodige luxe. Alles is gedocumenteerd, voorzien van foto's en beschreven op het polisblad. Oude, niet gekentekende motoren vallen onder een kostbaarhedenverzekering. Gereedschappen zijn ook apart vermeld en getaxeerd. Het laatste jaar zijn we aan het verbouwen geweest. Daarbij is het hele interieur vernieuwd. (keuken, badkamer, serre, woonkamer, cv enz.) En wat kwam er uit de formule? Een uitkomst die, en vrienden wie de situatie kennen, begrijpen dat direct, wederom tot een enorme onderverzekering zou leiden. Ik heb in moeten praten op onze agent, de berekening is opnieuw gemaakt (garage en tussenruimte nu als woondelen benoemd) en toen kwamen we uit op een herbouwwaarde die overeen kwam met de uitgaven die we zojuist hadden gedaan. Pas als twee partijen meedenken, dan komt het goed.

Ik hoop dat u aan het denken wordt gezet of u goed verzekerd bent. Of u niet weer eens alle voorwaarden na moet lopen. Wedden dat u er alweer jaren niet naar gekeken hebt?

Mijn vrienden hadden in 1994 inmiddels hun handen weer schoon en gingen stuk voor stuk de voorwaarden en condities na. En bij allen vond een aanpassing plaats. ■



Reclame voor SPIDO olie jaren '30. Ontwerp: Jean A. Josse

Beurs Bremen 1-3 februari 2008

Op de zaterdag zijn Wil en ik naar de Classic Motorshow in Bremen gegaan. Deze beurs zou dit jaar als thema "de Franse Motorfiets" hebben.

Eerst hadden we nog het idee om aldaar maar te overnachten, maar later besloten we toch om alles in een dag te doen. Het bleek op die dag ook goed te doen. Om kwart over 6 's morgens rijden naar het oosten, 's avonds na het eten om 8 uur weer naar het westen. 3 ½ uur in de auto, en dat twee keer. Doordat praktisch alle rondwegen om Bremen zeer, zeer recentelijk waren vernieuwd duurde het op de terugweg even voordat Miepje tomtom ons via de weilanden en het Elbe-Seitenkanaal weer op de snelweg had gegidst. Wel fijn als je dan in een comfortabele auto zit en niet in mijn mini-hummer.

Wil pochte dat hij al 167 jaar geen bekeuring had gekregen, waarna het mij lukte om met 6 kilometer te hard lekker te worden geflitst. Kieken wa't wort. De beurs: Eerst dachten we: "is dat alles", nadat we 2 (twee) Franse motorfietsen hadden gezien.



Wil bekijkt een Harlette Géco uit 1925. Harlette was een Oostenrijkse merk. Wordt echter ook in Frankrijk geassembleerd, en onder de naam Harlette Géco verkocht.

Er waren verder nog vele interessante auto's in alle vormen: van zeer oud (een echte auto uit 1898 met De Dion-Bouton eencilinder) tot zeer mooi (Mercedes 1938 Silberdingesdinges) Zie de foto's op onze site!!

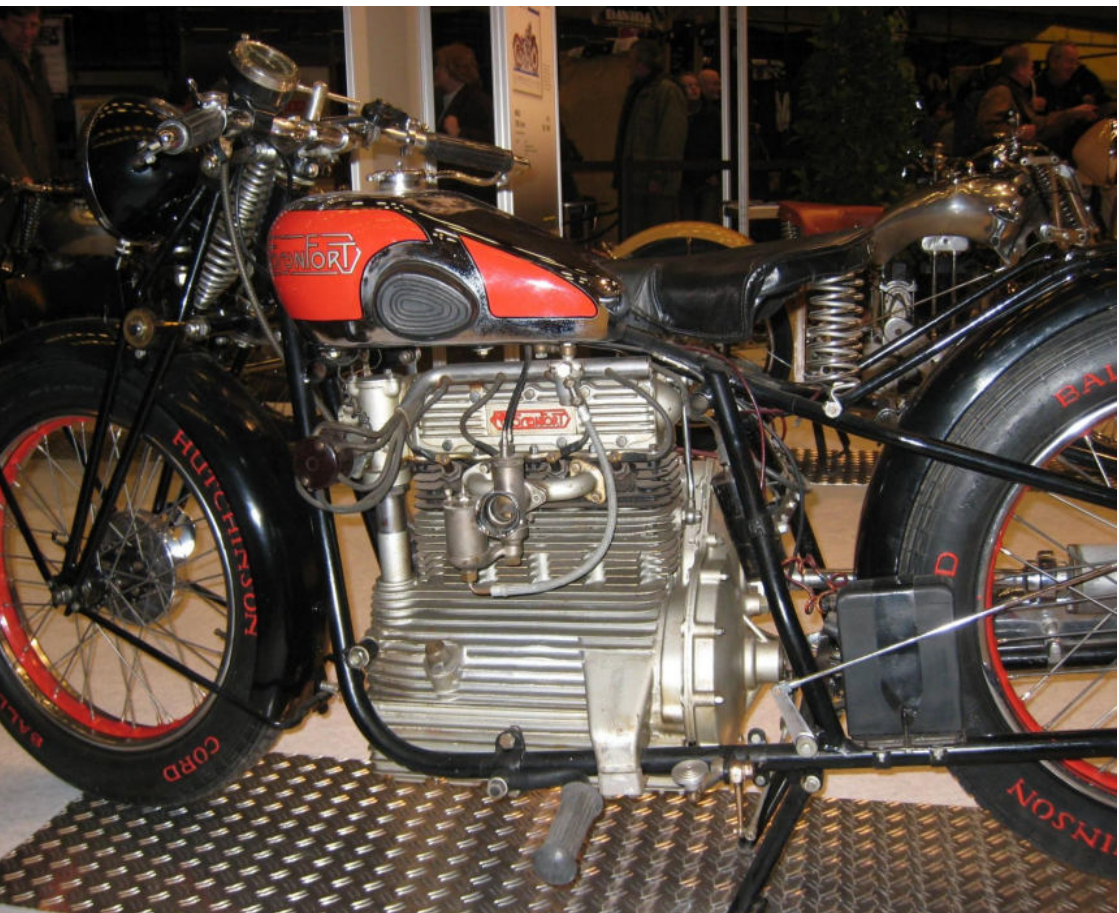
Daarna ontdekten we een apart deel met een 25-tal Franse motoren. Schitterende motorfietsen, ook waar we nog nooit van hadden gehoord. In originele staat of volledig gerestaureerd. Prachtige borden erbij met informatie. Zeer professioneel. Deze motoren bleken dan ook afkomstig uit het Saarländische Zweiradmuseum in Wadgassen bij Saarbrücken (D). Het moet dus ook best interessant zijn om dit museum te bezoeken.

Ik denk dat we bij elkaar zo'n 120 foto's hebben gemaakt. Ik hoop dat deze op onze site worden tentoongespreid, want natuurlijk zeggen plaatjes veel meer dan jubelende woorden.

Kortom: het was zeker een bezoek waard. Hoe het volgend jaar zal zijn, weet ik niet. Allicht zal er dan een ander thema worden gekozen.

Greut'n uut Putt.n, Ton Dorland

Zie pagina 26 voor meer informatie over het Saarländische Zweiradmuseum.



Moto Confort viercilinder type B7 750 cc met cardan en bovenliggende nokkenas. Prototype uit 1930. Er zijn slechts enkele exemplaren van gebouwd.



**De beroemde "Mandoline" van Kiehler-Escoffier uit 1925. (Ontwerp Raymond Guiguet)
500 cc V twin. Het vermogen van de Sport uitvoering bedroeg 24 pk bij 4200 rpm.
Dit model werd gebouwd van 1922-1928
De oorsprong van deze motor gaat terug tot 1912: toen bouwde Jules Escoffier reeds de
voorloper van deze machine.**

Het Saarländisches Zweiradmuseum

Door: Jan Horsman

Zoals reeds genoemd in het artikel van Ton Dorland waren veel motoren op de Bremen Classic Motorshow afkomstig uit het Saarländisches Zweiradmuseum te Wadgassen in Duitsland. Wadgassen ligt vlak bij Saarbrücken aan de Franse grens (Ter hoogte van Metz). Volgens informatie op de website bevat dit museum ook vele Franse motoren. Dit komt



Een blik in het museum

omdat het Saarlandse gebied in de periode na de eerste wereldoorlog tot 1935 onder toezicht van de Volkerenbond stond. De Franse invloed in het gebied was zeer groot en er waren dan ook vele Franse voertuigen en motoren op de wegen te zien.

Zie voor meer informatie de website van het museum:

www.saarlaendisches-zweiradmuseum.de

Als je het museum wilt bezoeken, kijk dan even op de website: er is sprake van, dat het museum verplaatst wordt van Wadgassen naar Völklingen. Dat ligt daar in de buurt tussen Wadgassen en Saarbrücken.

(Openingstijden: 's zondags van 10-17 uur)

Een ander interessant feit is, dat er jaarlijks in mei een **Zweirad Teile- und Veteranen Markt** plaatsvindt, waar ook vele Franse handelaren aanwezig zijn.

Dit jaar op zondag 18 Mei.

Let op: in tegenstelling wat op de flyer staat, is de beurs niet in Wadgassen maar in **Völklingen**.



Aanvullingen en verbeteringen op ledenlijst CFM

1 maart 2008

Adreswijziging:

Floor Evers, Voorstraat 82, 4153 AN Beesd. (0345) 68.31.68
floor.evers@gmail.com

Nieuwe leden:

200709-03 H.P. Meynaert, J. Schamppad 10, 1106 WT Amsterdam.
06 – 51149490 h.meynaert@hccnet.nl

200712-01 L. Esselink, Dahliastraat 9, 7419 AL Deventer.
(0570) 61.95.81 Esselink@freeler.nl

200801-01 G.T. Joosten, Tolvaert 11, 5171 LE Kaatsheuvel.
06 – 45862587 gt.joosten@home.nl

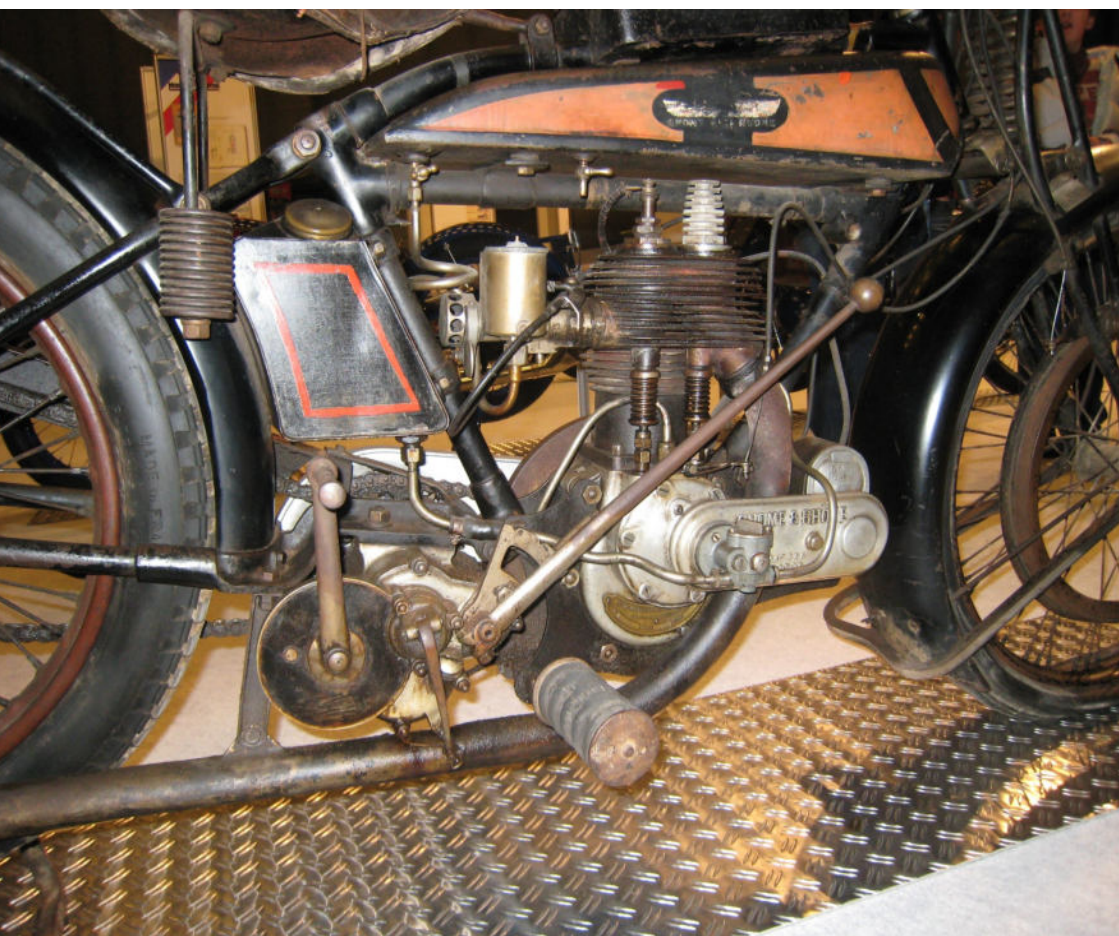
200801-02 B. Smeitink, Ruurloseweg 51, 7255 DG Hengelo (Gld)
06 – 22215592 bsmeitink@freeler.nl

200801-03 G.P.F.M. van Osch, Grootveldstraat 34, 5402 EB Uden.
(413)25.03.92 ivanosch@home.nl

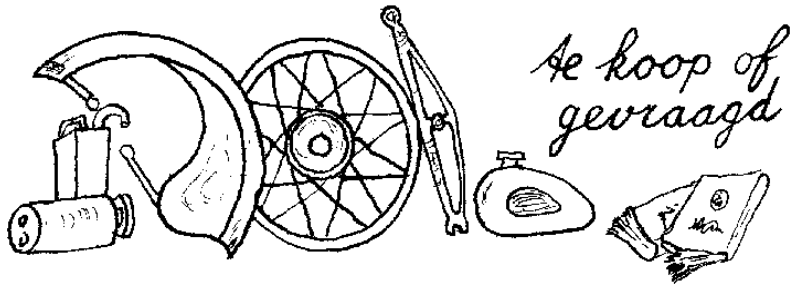
200801-04 J. Nuyts, Hellestraat 4, 3670 Meeuwen-Gruitrode België.
0032-11634588 jos.li@skynet.be

200801-05 M. Palmans, Abdijstraat 35, 3930 Hamont België.
0032-11746897 marcel.palmans@telenet.be

200801-06 J. Reyners, Reppelerweg 213, 3950 Bocholt België.
0032-89464483 jan.reyners@euphonynet.be



***Deze fraaie motor in ongerestaureerde staat was ook te zien in Bremen:
Gnome & Rhone , Type D , 500 cc zijklepper uit de periode '24 -'28
Gewicht: 120 kg. Topsnelheid: 100 km/uur***



Advertenties

Te koop: Peugeot onderdelen

Didier, te GAVERE, België

	Peugeot onderdelen	€
4	KLEPVEREN VOOR P515,415,115 NIEUW	100
2	KLEPPEN 515	50
1	CYLINDER 500CC ZIJKLEPPER MET ZUIGER EN CULAESSE	150
4	BEDIENING VAN DE KLEPPEN TUIMELASSEN 515	60
4	TANKDEKSELS SPECIAAL MET PEUGEOT TEKEN IN DE DOP	480
1	CULAS P135 OF P115 DUBBELE UITLAAT	100
10 TAL	PISTONS --> ZUIGERS D 72 a 75 PLAT EN GEBOMBEERD D 69 BOL EN D 62 PLAT	75/STUK
4	VERSNELLINGSTANDWIELEN VAN DE BOITTE P108,P111	400
2	VERSNELLINGSTANDWIELEN VAN DE BOITTE P112	200
2	TANDWIEL VAN HET ACHTERWIEL P112 NIEUW	120
3	TANDWIEL VAN DE MOTER OVERBRENGING NAAR ACHTERWIEL P112	90
2	TANDWIEL VAN P104 VERSNELLINGBAK	50
7	JOINT CULASSE KOPER CV P108	140
1	CULAS VAN P108	25
2	BENZINETANKS P108 1STE EN 2DE MODEL	50
2	MAGNETTEN ONTSTEKING V OOR P108,P111,P112,P135	150
4	NOKKENASSEN VOOR P135 NIEUW	160
2	CARBURATORSOOR P108	150
1	OLIEPOMP IN BRONSE VOOR P108,P111,P112,P135	100
1	OLIEPOMP IN BRONSE VOOR P107,P105	100
4	WIELEN VOOR P107 (JANTES)	100
1	MOTO P117 ANNEE 1936 PRIJS , MOTO COMPLEET	3500
1	MOTEUR P117	750
1	CYL NIEUW MET KLEPPEN EN ZUIGER P117	250

Tel: +32 9384 8416

Email: didier.de.maesschalck@tele2allin.be

Te koop:

Wegens omstandigheden te koop: Terrot type L 175cc bouwjaar 1924 in onderdelen en gedeeltelijk gerestaureerd en compleet.
Gerestaureerd en als nieuw: wielen, motor, versnellingsbak en veel vernikkeld. Het lakwerk moet nog gebeuren.
Prijs n.o.t.k.

H. Thijssen
Tel: 0485316508
Email: harrijmustang@cs.com

4^{de} OLDTIMERBEURS

te HAMONT (B)

van bromfietsen, motoren en onderdelen



ZONDAG 20 APRIL 2008
van 9.30 tot 17.00 uur

**Keunenlaan 11
te Hamont (B)**

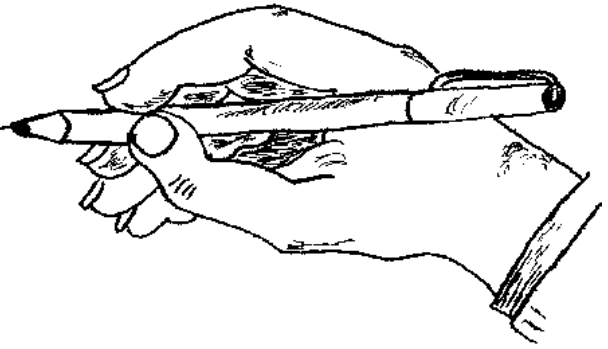


Informatie en reservatie voor een standplaats:

vanuit Nederland: 0032-475160.51.22 • 0032-495152.15.69
vanuit België: 0475160.51.22 • 0495152.15.69
E-mail: anita.slegers@skynet.be

Z.O.Z. Foto: de organisatie van de beurs

noteer



Agenda

CFM evenementen 2008



Zaterdag 5 april 2008

De befaamde SLEUTELDAG te Heerde

LET OP: de sleuteldag is verplaatst van 29 maart naar **5 april**

Zaterdag 14 juni 2008

Open dag CFM documentatiecentrum, Oosterhout

Neem de motor mee!!

Er zal een rit in de omgeving verreden worden

Zondag 6 juli 2008

Toerit samen met toerclub "Oud maar Sterk"

Zie pagina 7

5, 6 en 7 september 2008

Jaarrit Kaatsheuvel

20 september 2008

Nationaal Veteranentreffen, Woerden

CFM staat er weer met een clubstand.

Zaterdag 11 oktober 2008

Kennisdelendag, Oosterhout

Zaterdag 1 November 2008

Jaarvergadering CFM in Barneveld

Beurzen/evenementen 2008

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 (F)

Inlichtingen telefoon:

(00.33) (0)3.85.30.44.94 na 20:00 uur of: (00.33) (0)6.75.86.83.1

Zaterdag 29 maart 2008, Motormarkt Hardenberg

Sportpark " De Boshoeke", Hardenberg

Rijksweg 34 Ommen - Coevorden, Entree euro 4,00

Zie ook: <http://www.motormarkthardenberg.nl>

29-30 Maart, Oldtimer & Teilemarkt Fribourg, Zwitserland

15.000 m2 binnen, 5000 m2 buiten

Bordjes Forum Fribourg volgen

Website: www.Oldtimer-Teilemarkt.com

Zaterdag 5 april 2008, Oldtimerbeurs Barneveld.

Veteranen motor- en onderdelenmarkt. Entree: Euro 5.00

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

Markthal, bij de Veluwehal, te Barneveld

Telefoon, na 18:00 uur: 0318-65.65.05

12-13 april, Veterama (Motor), Ludwigshafen (D)

www.veterama.de

Zondag 13 april 2008, Bourse d'échanges moto, Warhem (F)

(Ligt in de buurt van Duinkerken)

Salle polyvalente Abel Vermersch, Entrée: gratis

Tel: (0033) 6 62 85 00 70

19 en 20 april 2008, Vie en France, Rosmalen

Franse Lifestylebeurs in Autotron Rosmalen.

Deze beurs gaat niet door !! (Zie: www.vieenfrance.nl)

Zondag, 20 april 2008, 4e Oldtimerbeurs Hamont (B)

Keunenlaan 11, Hamont (B)

Open: 9.30 - 17.00 uur; Entree: Euro 5,=

Website: www.oldtimerbeurs.be

Email: anita.slegers@skynet.be

26 - 27 april 2008, Motor-rama, Assen

Klassieke motoren & onderdelen beurs

TT-hall Assen (ligt bij het TT circuit Assen)

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

Informatie: <http://www.motor-rama.nl>

Zondag 18 Mei, Saarländische Zweirad Teile- und Veteranen markt. (D)

Te Völklingen. Vlakbij Saarbrücken (D) en vlak bij Franse grens.
Een initiatief van het Saarländisches Zweiradmuseum in Wadgassen.
Er wordt ook veel Frans aanbod verwacht !
Website: www.saarlaendisches-zweiradmuseum.de

24 en 25 mei 2008, Coupes Moto Légende, Dijon (F)

Circuit de Dijon-Prenois
Entree: Euro 21,= voor twee dagen.
Gratis entree, als je met een motor van voor 1965 aankomt rijden.
Zie ook: <http://www.coupes-moto-legende.fr>

Zondag 25 mei 2007, 9e Harderwieker Klassieker

Oldtimer toertocht voor Motorfietsen en Scooters van voor 1970
Inschrijven van 10:00 uur tot en met 11:00 uur, Vertrek is om 11:00 uur
Inschrijving: Euro 5,00
Start: Pascalstraat, 3842 AL Harderwijk
Telefoon: 0341-41.93.88, GSM: 06-53.44.11.84
Zie ook: <http://www.stimon.nl/>

\

Overige beurzen in Frankrijk

De Franse beurzen in het bovenstaande overzicht zijn nog enigszins ‘in de buurt’. Voor een compleet overzicht van Franse beurzen zie de website van La Vie de Moto: <http://www.lva-moto.fr> (Tab: Agenda)

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":

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

Website: www.clubfransemotoren.nl (email: info@clubfransemotoren.nl)