

# Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 66 Oktober 2008 oplage: 200

## MOTOBÉCANE



Société Anonyme au Capital de 120.000.000 de Francs

**Siège Social : 16, RUE LESAULT - PANTIN (Seine)**

Atelier de Réparations, Pièces détachées et livraisons  
des commandes prises à l'Usine : **13, RUE BEAUREPAIRE**

Téléphone : VILLETTE 88-50 (4 lignes gr.)

Adresse Télégr. : MOTOBÉCANE - PANTIN

C. C. P. 1597-97 Paris

R. C. Seine 217.036 B

Adresser les correspondances

Boîtes postales n° 49 et 59

### VÉLOMOTEURS Z 46 C "MOBYCLUB"

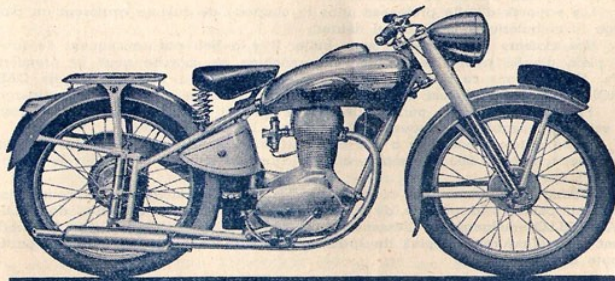
4 TEMPS - 125 cm<sup>3</sup>



### MOTOCYCLETTES TYPE Z 2 C

4 TEMPS - 175 cm<sup>3</sup>

## GRAISSAGE - ENTRETIEN



L'ATELIER DE RÉPARATIONS et le SERVICE DES PIÈCES DÉTACHÉES sont ouverts tous les jours  
de 8 h. à 11 h. 30 et de 13 h. 30 à 17 h. sauf Vendredi fermeture à 15 h. - Fermés le Samedi

N'oubliez pas que : **si vous évitez de surmener votre machine** très long-  
temps et économiquement, elle vous donnera entière satisfaction.

**Verslag Coupes Moto Legende - Kaptein motorfietsen**

**Een smeri(n)g artikel - Motobécane R34**

**Jaarvergadering Barneveld**

# Inhoud

Avant-propos .....	3
Gezocht: een beursvloermanager.....	5
Smeri(n)g.....	6
Kaptein motorfietsen .....	8
Hoe het afliep met het Kaptein avontuur.....	15
Moto Legende te Dijon-Prenois Frankrijk.....	19
Afdichting wentellagers.....	21
Persbericht .....	22
Nieuwe leden en hun motor.....	24
Nieuws van het documentatie centrum.....	27
Advertenties.....	28
Agenda.....	29
Informatie vereniging CFM.....	32

---

## **Bij de voorpagina:**

Reclame folder van Motobécane voor motociclettes van het type Z2C.  
Dit model werd korte tijd ook in Nederland geproduceerd. Zie pagina 8.

---

## **Bijlagen:**

- Agenda jaarvergadering 2008
- Notulen jaarvergadering 2007
- Jaarverslag 2007/2008
- Financieel overzicht 2007/2008
- Kortingsbon beurs Barneveld

**Sluiting kopij:** Uiterlijk zaterdag 20 december 2008 of bel!  
**Kopij:** Getypt of geschreven, het liefst elektronisch aangeleverd.  
**Email kopij:** [cfm-redactie@orange.nl](mailto:cfm-redactie@orange.nl)

# Avant-propos

Uithoorn, 9-9-2008

Ditmaal is het mijn beurt om het voorwoord te schrijven voor de Peu. Letterlijk schrijven, want na een blikseminslag heeft onze computer het begeven. Het is een mooie gelegenheid om me voor te stellen.

Ik ben Richard van der Plas, geboren in Waverveen, ben 35 jaar, getrouwd met Nancy en heb een dochter van 7 en een zoon van bijna 4 jaar oud. Mijn hele leven ben ik al bezig met alles wat op twee wielen staat en een motor heeft. Ben begonnen met bromfietsen, daarna kwamen de motorfietsen en nu speciaal hebben de oude Franse motorfietsen mijn belangstelling. Eerst ben ik begonnen met een eigenbouw racer met zeker 160 pk! Daarna was ik op zoek naar een nieuw sleutelproject. Bij mij om de hoek vond ik een Sparta 200 Villiers. Totaal iets anders, maar wel een leuke uitdaging. De motor was niet compleet, dus op zoek naar onderdelen. Van het één kwam het ander, voor je het weet staat de schuur vol motoren en onderdelen.

Op dit moment ben ik bezig met een mooie originele Gnome et Rhône D3 500 cc zijklepper uit 1928 en met een Ravat ER110 uit 1934 250cc (2t), ook mooi en origineel. De Sparta, waar alles mee begon ligt nog in onderdelen op de zolder te wachten op? Zoals zoveel motoren in mijn schuurtje.

Veel sleutelplezier  
Richard van der Plas

---

## Jaarvergadering 1 november 2008 Barneveld

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

Locatie: Sporthal (tegenover beurs).  
Zaal open: 12 uur. Aanvang: 13.00 uur

## **OPROEP BEELDMATERIAAL OPROEP BEELDMATERIAAL**

Beste motorvrienden,

Tijdens activiteiten zie ik regelmatig dat er foto's en video's worden gemaakt.

Om het koffie-uurtje voor de jaarvergadering te verluchten zou het aardig zijn als we stilstaande en/of bewegende beelden kunnen vertonen. Bel even naar mij als je een CD met beelden kunt leveren.

Arjan Griffioen 0343-454071

## **Nieuw e-mail adres Documentatie Centrum**

Sinds enige tijd heeft het documentatie Centrum een nieuw e-mail adres.

Het nieuwe adres is: [CFM-DC@tele2.nl](mailto:CFM-DC@tele2.nl)

U kunt het Documentatie Centrum natuurlijk ook mailen via de [info@fransemotoren.nl](mailto:info@fransemotoren.nl)

Met de groeten van het Documentatie Centrum.

## **Voorstel verhoging contributie**

Beste mensen,

Feit is, dat in het algemeen de kosten van het levensonderhoud jaarlijks stijgen. Dat geldt ook voor onze clubactiviteiten.

Als we naar het financieel jaarverslag kijken, dan zien we dat dit jaar de kosten hoger waren dan de inkomsten en gezien de begroting zal dat volgend jaar ook weer gebeuren.

Daartoe zal het bestuur op de jaarvergadering voorstellen om de contributie te verhogen.

Groeten,  
Jan Horsman, Penningmeester

## OPROEP:

# GEZOCHT: EEN BEURSVLOERMANAGER

**Gezocht:** met ingang van 1 januari 2010, of eerder, wordt er een nieuwe Beursvloermanager gezocht.

Wat is het geval: met ingang van **1 januari 2010** stop ik, Rien Neels, met regelen, bemannen, plannen enz. van de beurzen. Het is heel leuk werk met altijd positieve reacties.

### **Wat wordt er van je verwacht:**

Het regelen van de inschrijvingen, daarna het plannen van de bemanning en wie doet wat. De kennis van de modellen en merken groeit per beurs. Met andere woorden: je kennis van de Franse Motoren groeit met de dag.

### **Hoeveel beurzen ?**

In principe gaat het om de beurzen van Rosmalen en Woerden.

Als je uit gaat van: Hoe, Wie Wat en Wanneer **KAN** het nooit misgaan.

### **Moet ik het wiel opnieuw uitvinden?**

Nee, je wordt netjes op weg geholpen en voor Rosmalen is er een draaiboek.

### **Clubstand?**

De organisatie van de beurs verzorgt de marktkraam.

Documentatie is beschikbaar en wordt in [kleine] voorraad aangeleverd.

Aankleding regel je in overleg met de clubstandbemensing [hoe, wie, wat en wanneer].

### **Computer?**

Ja, dat is makkelijk en bijna onmisbaar. Woerden gaat bv via de e-mail, inschrijven. Daarnaast kun je snel en in korte tijd je bemanning benaderen, vragen stellen etc.

### **Hoe reageer ik op deze oproep?**

Je kunt je interesse kenbaar maken bij het Secretariaat.

### **Inlichtingen?**

Die kun je bij mij, Rien Neels, inwinnen.

Hoe? Via de mail: CFM-DC@tele2.nl of desmorini@tele2.nl.

Via de telefoon: 06-36.20.00.14 of 0416-31.20.01.

**LET OP:** ik ben werkzaam in ploegendienst, dus wel eens afwezig als u thuis aan de buis zit.

# Smeri(n)g

Door: Wim Janssen

***Eigenaars van motoren met verliessmering weten, dat het vrijwel onmogelijk is om zo'n motor uitwendig schoon te houden. De constructie van zo'n motor is er gewoon niet naar. Je kunt wel wat doen aan verbetering van afdichtingen en aansluitingen om lekken bij stilstand tegen te gaan, maar als je gaat rijden, dan ligt de zaak anders.***

De oliepomp telt de oliedruppels af, de opgaande slag zuigt de olie door de krukas naar het big-end. Wat er daarna weer afgeslingerd wordt, dient voor de smering van de cilinderwand en de pistonpen. De neergaande slag blaast de oliemist richting nokkenas met toebehoren en daarna het blok uit via het ontluuchtingspijpe naar de primaire ketting. Niet dat dat zo erg nodig is, maar er is nu eenmaal een overschot aan olie, die we zo met een smoesje kwijtra-ken.

Het onderdeel van de motor, dat bij oliegebrek het eerst de geest geeft, be-paald hoeveel olie er op z'n minst toegevoerd moet worden. En dat onderdeel is het big-end, want die slingert de olie juist van zich af .....

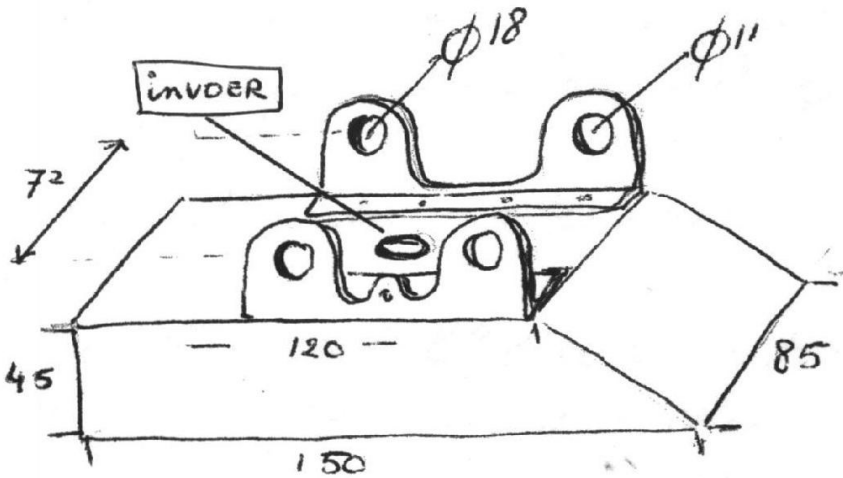
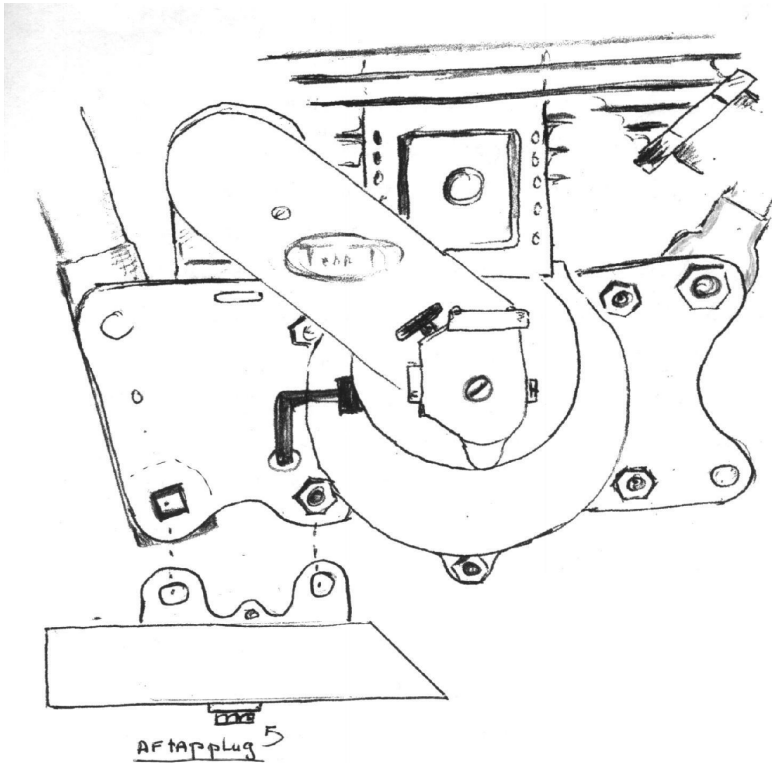
Even niks of te weinig toevoeren en het is gedaan met dat lager. Ook bij een tweetakt met mengsmering, misschien nog wel eerder! Denk aan een lange afdaling met zogenaamd "remmen" op de motor. Gas dicht = smering nul, daar waar een mechanische oliepomp gewoon doorgaat met olie leveren.

Een oliepomp wordt meestal afgeregeld op 20-30 druppels per minuut. Dat is ongeveer  $30 \times 0,05 \text{ ml} = 1,5 \text{ ml/min}$  of 90 ml/uur. Minder toevoeren dan de fabrieksspecificaties is riskant, ondanks dat de huidige olie zoveel beter is dan vroeger. Olieschraap veren en klepstaal afdichtingen gaan wel het verko-len van de motor wat tegen, maar het big-end bepaalt toch hoeveel olie er nodig is.

Van die 90 ml/uur zal een gedeelte verbranden, maar de rest komt uiteinde-lijk toch gewoon op straat terecht, hoewel we dat (hopelijk) niet willen. Ge-parkeerde oldtimer motoren worden nog wel voorzien van stukken karton, papier of zoiets, maar waarom eigenlijk geen mobiele lekbak, als zoiets niet al te opzichtig is ?

Voor mijn Terrotje PU heb ik een opvangbakje gemaakt, waarbij het ontluuchtingspijpe niet meer op de ketting uitkomt, maar juist in het bakje. Het is gemaakt van verzinkt plaatijzer (1,5 mm dik), maar iets anders kan natuurlijk ook.

Ruud Berk heeft voor zijn PU er een gemaakt van RVS en heeft er inmiddels ook gebruikerservaring mee. Volgens hem komt er inderdaad olie in, dus dat ligt niet meer op straat. Wat dus de bedoeling was. ■



Schets van het oliebakje aan de Terrot PU van Wim. Aangezien de meeste motoren van die tijd wel ruimte achter het blok hebben, ook toepasbaar op andere merken.

# Kaptein motorfietsen

Door: Henk Kaajan

**Dat Kaptein bromfietsen (de Mobylette) van Motobécane in licentie bouwde, is bij de meeste mensen wel bekend. Kaptein heeft echter ook korte tijd motorfietsen gebouwd. Het navolgende artikel stamt uit het blad Motorwereld uit 1949. De motorfiets productie heeft maar kort geduurd en ik vraag me dan ook af of er eigenlijk nog Kaptein motorfietsen overgebleven zijn. En dan nu het artikel uit Motorwereld.**



*"Met Kaptein Arnhem. Kunt U Maandag in Arnhem komen? Wij zijn dezer dagen met de productie begonnen", zo luidde de laconieke telefonische boodschap, waarbij wij werden uitgenodigd maar pronto naar de Rijnstad te komen. om ons persoonlijk te komen overtuigen van het gedenkwaardige feit, dat na alle berichten en plannen, na overwinning van ontelbare moeilijkheden, die in het bijzonder in onze ingewikkelde na-oorlogse economie aan het oprichten van nieuwe bedrijven zijn verbonden, het dan thans inderdaad zo ver is, dat de eerste Nederlandse fabriek, die zich uitsluitend op de vervaardiging van motorrijwielen toelegt, tot stand is gekomen.*

*De heer Willem Kaptein, die nu 2 jaar geleden aan de uitvoering van zijn plannen begon, heeft hiermede een belangrijke bladzijde, ja een belangrijk hoofdstuk aan de historie der Nederlandse motorrijwielindustrie toegevoegd. Gaarne herhalen wij onze mondelinge gelukwensen op deze plaats en feliciteren de heer Kaptein met de verwezenlijking van zijn plannen, aan de mogelijkheid waarvan hij zelf nimmer, maar anderen soms wel eens hebben getwijfeld. Zijn onvermoeide werklust, geloof in de goede kansen van zijn onderneming en niet minder de medewerking van de Motobécane directie hebben tenslotte gezegevierd.*

*En zo bezocht dan de pers de Arnhemse motorfabriek, die thans - eerder nog dan aanvankelijk werd verwacht - reeds in productie is gekomen en welks producten binnen enkele dagen reeds in Nederland zullen worden verkocht. Hieronder zullen wij trachten U in kort bestek een overzicht te geven van het ontstaan en de huidige stand van zaken. alsmede van de plannen voor de naaste toekomst van de MOTORRIJWIELFABRIEK KAPTEIN NV., gevestigd te Arnhem aan de Nieuwe Kade 1.*



Aan de Nieuwe Kade 1 stond de ruïne van een oude elektrische centrale, die in de oorlog zo zwaar was beschadigd, dat tot sloop was besloten. Juist 2 maanden daarvoor hoorde de heer Kaptein van dit plan; wist de hand op de "ruïne" te leggen en.....thans heeft in dit keurig gerestaureerde en uiterst

geschikte gebouw de Kapteinfabriek - de N.V. werd op 20 Aug. 1948 opgericht - een pand gevonden, dat aan de hoogste eisen voldoet. De inrichting is keurig verzorgd, de afdelingen zijn doelmatig naar volgorde van de productie



*De Kaptein fabriek aan de Nieuwe kade 1 te Arnhem*

ingericht en de modernste outillage is en wordt geïnstalleerd. Maar voor dat het zover was.....

Op 8 Jan. 1947 diende de heer Kaptein zijn aanvraag in voor de bedrijfsvergunning, die op 7 Augustus van hetzelfde jaar werd ontvangen. "Dat betekende voor mij een dubbele feestdag, want het was tevens mijn trouwdag", zo vertelde de heer Kaptein. En hiermede was het begin gemaakt met de uitvoering van plannen, waarover reeds voor de oorlog was gesproken, „maar die door wereldbrand no. II natuurlijk werden vertraagd. De volgende mijlpaal was Februari 1948, toen de Franse vergunning voor kapitaal deelname in het Nederlandse bedrijf werd verkregen. Eerst toen kon naar een gebouw worden gezocht. In Mei 1948 dan kocht Kaptein N.V. de ruïne van de Arnhemse Centrale juist op het nippertje, voordat tot sloop werd overgegaan. Nu werd met grote spoed tot restauratie en inrichting overgegaan, een werk, dat het gebouw in korte tijd zijn Metalmorphose tot moderne motorrijwielabriek deed ondergaan.

In de Motorrijwielabriek Kaptein N.V. wordt voor 49% met Frans kapitaal deelgenomen; dit kapitaal wordt gestort in de vorm van machines en materiaal. De overige 51 % van het kapitaal is Nederlands. Op 25 Januari jl.

(1949!) werd de verklaring van geen bezwaar van het Ministerie van Justitie op de N.V. verkregen, hetgeen de laatste officiële erkenning is, die nog verkregen moest worden.

De verkooporganisatie zal in Amsterdam zijn gevestigd onder de .naam "Willem Kaptein's Handelonderneming N.V." in de zaak aan de Weteringschans, die op zal houden het 25 jaar bestaande bedrijf van de heer Kaptein te huisvesten. Hier zal ook een modelwerkplaats worden ingericht voor techni-

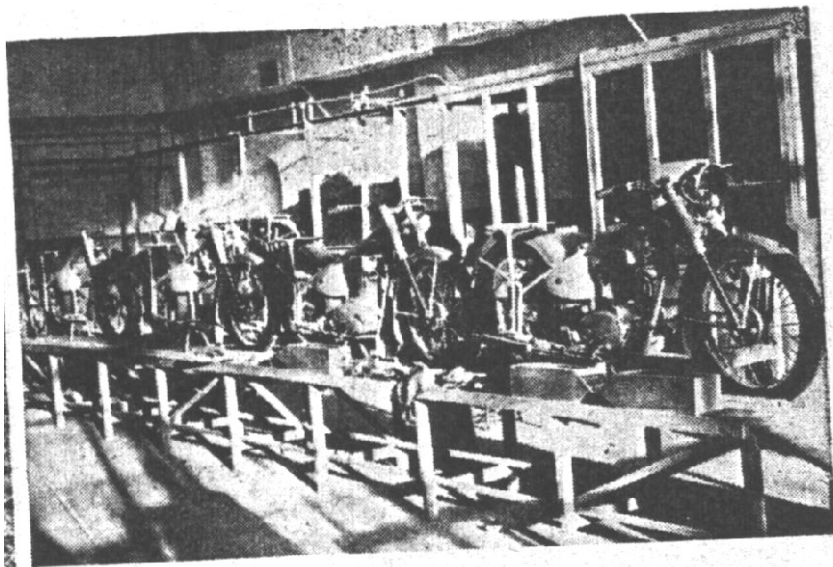
sche cursussen van chef-monteurs der verschillende agenten. Ook zal een speciale revisieafdeling hier worden gevestigd, waardoor in 2 uur tijds gereviseerde krachtbronnen in Kaptein-machines zullen kunnen worden inge-



**De Kaptein 175 cc kopklepper, gefabriceerd van 1949—1951 in Arnhem. Deze motor is een in licentie gebouwde Motobécane Z2C. Hoeveel zullen er zijn overgebleven ?**

bouwd.

"Kaptein" heeft niet te klagen over een gebrek aan buitenlandse belangstelling. De eerste order kwam reeds uit België binnen, terwijl ook uit Argentinië en Indonesië orders werden ontvangen. Aanvragen kwamen binnen o.a. uit: Noorwegen, Denemarken, Zweden, Finland, Zuid-Amerika, etc. Voorlopig mag de productie in Nederland worden verkocht, een toestemming, die met veel moeite werd verkregen en zeer interessant voor de Nederlandse motorrijders is. De exportkansen van het Nederlandse bedrijf zijn zeer gunstig, omdat, zodra Kaptein-Arnhem volledig in productie zal zijn, het 175 cc kopklep model niet meer in Frankrijk vervaardigd zal worden. De samenwerking tussen de Franse en de Nederlandse fabriek is zeer nauw en Kaptein heeft o.a. vrije keus van modellen. Belangwekkend is het ook te weten, dat de Nederlandse machines de eerste zullen zijn, die met telescoopvork worden geleverd. Weet men verder, dat de Franse fabriek een capaciteit (alle modellen) van circa 4500 stuks per maand heeft en Kaptein er in 1951 50 per dag gaat



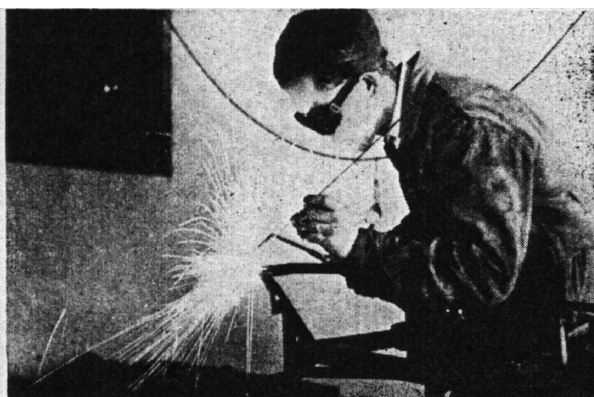
*Vier Kapteins, die op de montagelijm hun voltooiing naderen.*

maken, dan ziet men, dat een belangrijk deel der totale productie voor rekening van de Nederlandse fabriek zal komen.

Op deze capaciteit van 50 machines per dag is gerekend; grond voor de nodige uitbreiding is reeds in het bezit van de vennootschap.

Wat betreft de huidige stand van zaken het volgende. De eerste machines, waarvan de frames reeds in Arnhem werden gemaakt. en - evenals andere onderdelen - gemoffeld en gechroomd, komen thans van de montagebanken. De aanloopperiode is zo goed als beëindigd en officieel is op 1 Maart de productie begonnen. In Mei zullen 100 machines (125 cc zijkleppers met herontworpen en zeer verbeterde krachtbronnen en 175 cc kopkleppers met telescoop en achtervering)

per week worden gefabriceerd. terwijl de huidige outillage een capaciteit van 175 stuks per week mogelijk maakt. Binnenkort reeds zullen behalve de frames. ook de telescoopvorken. naven. etc. in eigen bedrijf worden vervaardigd, terwijl nog dit jaar ook de motoren in Arnhem zullen worden gemaakt. Een grote hal is voor de daarvoor beno-



*Het lassen van de frames*

digde machines ingericht.

Belangrijk zijn verder de prijzen. Aanvankelijk was een prijs van ca. f 1200.- voor de kopkleppers gecalculeerd. Door de intussen geheven weeldebelasting zullen de prijzen gaan bedragen:

voor de 125 cc zijkleppers tussen f 950.- en f 975.-.

voor de 175 cc kopkleppers tussen f 1345.- en f 1395.-.

Om U mee te nemen op een rondgang door de fabriek is in dit artikel niet doenlijk; daarom enige belangrijke punten in telegramstijl, waaruit U zult zien, dat moderne methoden worden gevolgd.

De fabriek heeft een eigen gereedschapmakerij, is ingericht met de modernste vol-automatische oliestookverwarmingsinstallatie en heeft hallen, die door grote vensters en goede ventilatie tot de mooiste fabrieksruimten behoren, die wij ooit zagen en deze zelfs overtreffen.

Alle gemoffelde delen worden eerst gebonderiseerd (dit geschiedt niet op de Franse fabriek!), hetgeen roestwering en goede lakhechting garandeert.

Het personeel, dat leidende functies bekleedt, is in de Franse fabriek practisch met het werk vertrouwd gemaakt.

Ten slot te maakten wij op de eerste in Nederland vervaardigde 175 cc Kaptein een korte proefrit. De machine is zeer stijf, stuurt en ligt onberispelijk en munt uit door gering mechanisch geruis en een beschaafde uitlaattoon. De vier met de voet bediende versnellingen zijn goed gekozen; koppeling en remmen doen hun werk soepel en het remvermogen is krachtig. De acceleratie is zeer pittig. Zit, handelbaarheid en plaatsing der bedieningsorganen zijn eigenschappen, die boven elke lof verheven zijn. Vanzelfsprekend komen wij in een roadtest hierop t.z.t. uitgebreid terug.

En hiermede willen wij dan deze eerste reportage van Kaptein-Arnhem besluiten.

### KORTE SPECIFICATIE

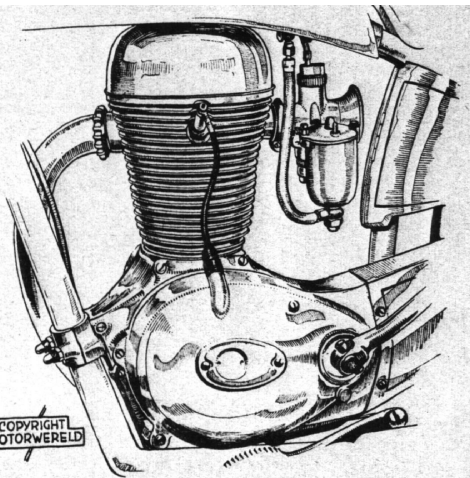
#### 175 CC KAPTEIN KOPKLEPPER

**Motor:** Boring en slag 56 en 70 mm; Compressieverhouding: 6,5; Vermogen: 7-8 pk bij 5200 o.p.m.; blokconstructie met 4 versnellingsbak; platenkoppeling in oliebad; inhoud oliecarter 1 $\frac{1}{4}$  l; pomploze smering; ketting  $\frac{1}{2}$  x  $\frac{1}{16}$ ."

**Electrische installatie:** Vliegwielmagneet en -dynamo (35 W.-6 V). Batterij 7 Amp./uur, gevoed door gelijkrichter. Electrische hoorn; contr lelampje op koplamp.

**Frame:** enkelvoudig buizen wiegframe met telescoopvoorkork en plunjer achtervering; centrale standaard; diepe spatborden.

**Bandenmaat:** 3.00 x 19; **Gewicht:** 91 kg; **Snelheid:** 100 km/h; **Verbruik:** bij 60 km/h 1 : 40; bij 80 km/h 1 : 33; **Tankinhoud:** 12 l; **Wielbasis:** 127 cm; **Zadelhoogte** 72 cm onbelast; **Totale lengte:** 194 cm; **Breedte:** 64 cm; **Grondspeling:** 12 cm onbelast.



Krechtbron Kaptein 175 cc



***Motobécane Z2C of MotoConfort U2C , 175 cc kopklepper, voor het eerst in 1949 op de markt gebracht.  
Werd ook door Willem Kaptein in Nederland gefabriceerd onder naam "Kaptein".***

# MOTOBÉCANE



SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 120.000.000 DE FRANCS

16, RUE LESAULT - PANTIN (Seine)

R. C. SEINE 217036. B

C. C. P. PARIS 1597-97

Adr. Télégr. : MOTOBÉCANE-PANTIN - Tél. VIL. 88-50, 88-51, 88-52

ADRESSER LES CORRESPONDANCES BOITES POSTALES N° 49 et 59

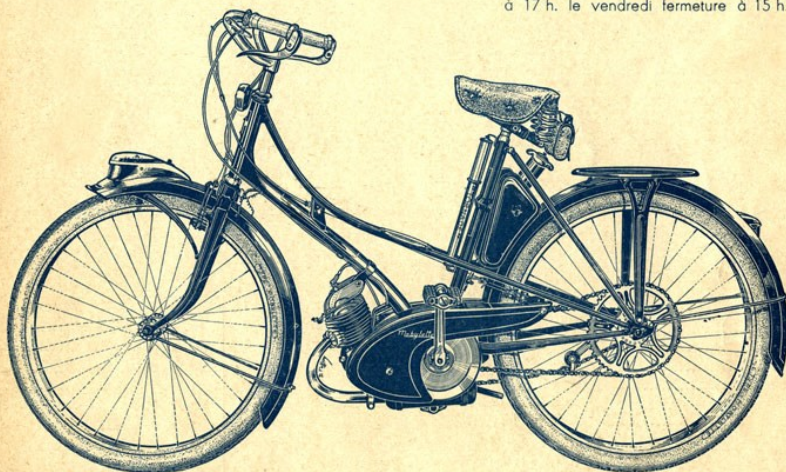
# Mobylette

## CATALOGUE DE PIÈCES DÉTACHÉES

SERVICE RÉPARATIONS PIÈCES DÉTACHÉES

13. rue BEAUREPAIRE, - PANTIN (Seine)

ouverts tous les jours de 8 h. à 11 h. 30 et de 13 h. 30 à 17 h. le vendredi fermeture à 15 h. (sauf le samedi).



# CYCLOMOTEUR

50 cm<sup>3</sup> - 2 Temps - AV 3

# Mobylette

*De eerste Mobylette AV3 uit 1949: deze werd zowel in Nederland (Kaptein) als in Frankrijk (Motobécane) gebouwd.*

## Hoe het afliep met het Kaptein avontuur

Door: Jan Horsman

Na het verhaal over de Kaptein motorfietsen uit 1949 gelezen te hebben, vraag je jezelf toch af, hoe het met de Kaptein motorfietsfabricage is afgelopen. Op zoek naar meer informatie, kwam ik op internet de website van Henk van Kessel uit Helmond tegen. ([www.pantin.nl](http://www.pantin.nl)). Henk houdt zich bezig met het verzamelen van informatie over Kaptein en Motobécane en is lid van de Club Motobécane de France. Op zijn website vindt je veel informatie over de Mobylette / Motobécane bromfietsen.

Ik heb Henk gebeld of hij meer wist over de Kaptein motorfietsfabricage en hij vertelde me het volgende:

Volgens opgave van Ben Kaptein (zoon van Willem) zijn er in totaal ongeveer 800 motoren gebouwd. De meeste met een inhoud van 175 cc (Z2C) en de rest met een inhoud van 125 cc (B45).

De motorfietsproductie was geen succes: er waren veel technische problemen (onder andere ontstekingsproblemen) en ook de verkoop viel zwaar tegen.

Er zijn niet veel exemplaren meer over. Mij zijn slechts enkele eigenaren bekend. Ik heb zelf een vrij complete Kaptein Z2C (175cc 4-slag) in onderdelen liggen. Als ik tijd heb, zal ik er eens aan beginnen.

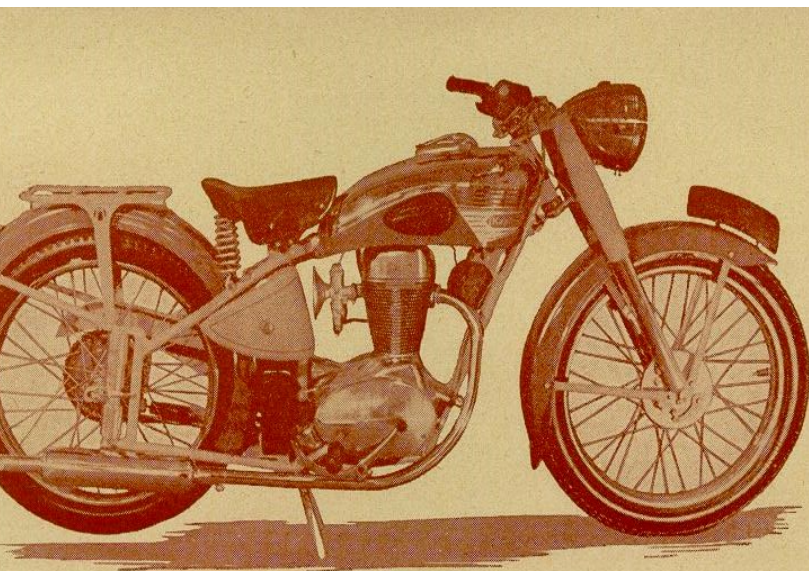
De motorfietsfabricage werd dan ook na korte tijd gestaakt. Willem Kaptein was echter een creatieve man. Op zoek naar een alternatief hing hij een aangepast motorblokje van een Motobécane Poney AG1 in een verzwaaard fietsframe en zo werd de Mobylette (Type AV3) geboren. De Mobylette was direct een groot succes in Nederland en Frankrijk. Motobécane investeerde daarop fors in Kaptein, hetgeen leidde tot een nieuwe fabriek in Arnhem

De Mobylette werd zowel in Nederland (onder naam Kaptein) als in Frankrijk geproduceerd. De Nederlands Mobylette productie liep nog door tot in de jaren '60.

Tot zover het verhaal van Henk van Kessel.

[www.pantin.nl](http://www.pantin.nl)





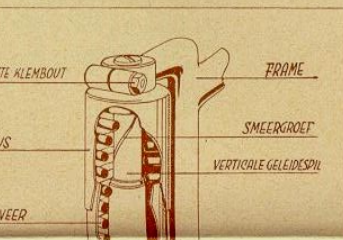
# Kaptein

MODEL

Z 2 C

175 cc kk

## Een robuuste Dienst- en Toermachine!

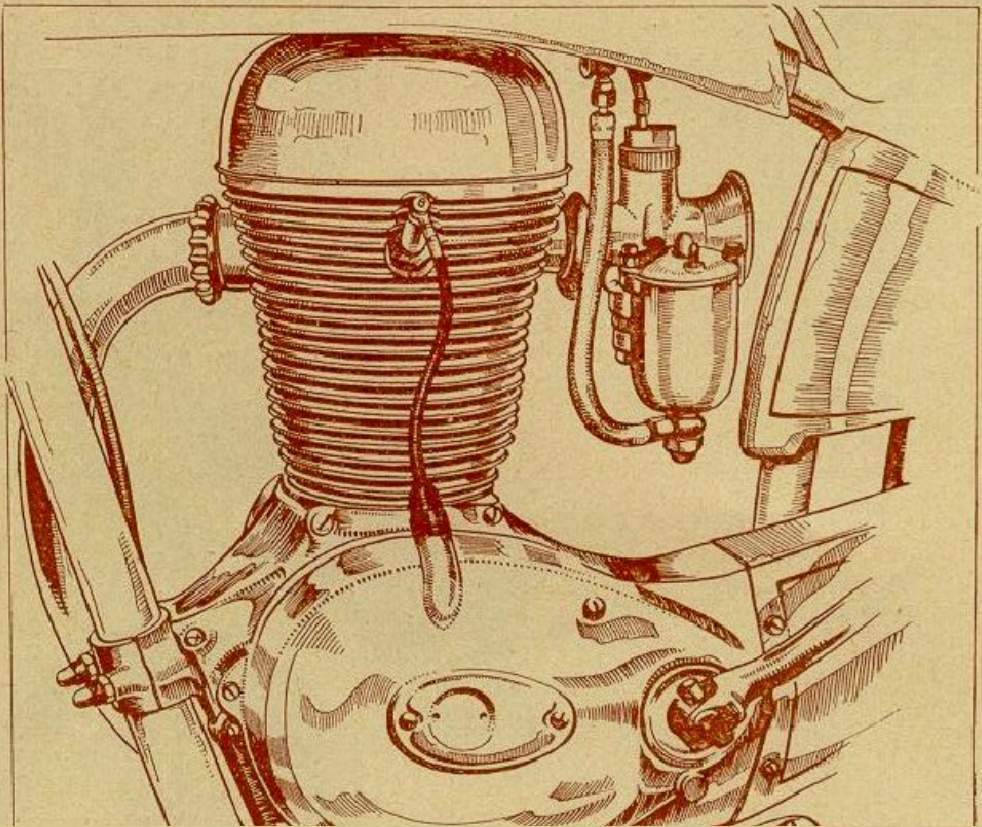


Hoewel uiterlijk weinig veranderingen vallen waar te nemen, heeft deze *Kaptein* in zijn uitvoering voor 1925 technische verbeteringen ondergaan. In de eerste plaats is een nieuwe uitbalancing toegepast, waardoor de machine langrijker rustiger en soepeler is geworden. Daarnaast is het smeersysteem aanzienlijk gewijzigd, waarbij big-end olie wordt toegevoerd via een in de krukas geboord kanaal. Ook wordt een nieuw type zuiger toegepast. Deze verdere technische vervolmaking, gepaard aan de reeds bekende uitmuntende wegeigenschappen van de *Kaptein*, maken deze machine thans tot een der aantrekkelijkste aanbiedingen in deze inhoudscategorie — de laatste plaats ook wat betreft de prijs!

Een verbluffende wegligging, grote handelbaarheid, prachtige sturing en een volkomen uitbalancing van de achterwielvering maken het U mogelijk lange ritten met goede gemiddelden en een minimum aan inspanning. Behalve door de uitmuntende rijeigenschappen is de *Kaptein* een veilige machine door zijn krachtige remmen.

DE 'SCHONE'  
KEURIG  
AFGEWERKTE  
BLOKMOTOR





## TECHNISCHE SPECIFICATIE:

**AANTAL CYLINDERS:** één, met kopkleppen (blokmotor)

**BORING:** 56 mm. **SLAG:** 71 mm

**INHOUD:** 174,8738 cc

**COMPRESSIEVERHOUDING:**

6,3-6,4

**VERMOGEN:** 7,5 pk bij 5200 omw/min

**CARBURATEUR:** Amac

**SMEERSYSTEEM:** Automatische pomploze circulatie

**CARTERINHOUD:** 1 3/4 L olie (Castrol XL)

**ELECTRISCHE INSTALLATIE:**

Vliegwielmagneet 6 V - 30 W (Novi), met automatische ontstekingsregeling; gelijkrichter voedt 6 V - 7 A accu

**TRANSMISSIE:** Primair tandwielen

Secundair ketting: 1/2 x 5/16"

Versnellingsverhoudingen

1e: 18,3

3e: 8,9

2e: 13,35

4e: 6,76

Meervoudige platenkoppeling in oliebad

Positieve vrijloop

**FRAME:** Enkelvoudig wiegframe;

centrale standaard. Telescoop voor-

vork; plunjer-achterwielvering;

stuurdemper

**TANKINHOUD:** 11 L

**BANDEN:** 3.00 x 19"

**GEWICHT:** 90 kg

**TOPSNELHEID:** 95 km/h

**LAAGSTE SNELHEID PRISE:**

42 km/h

**VERBRUIK:** 1 L op 35 km

**KLEUR:** Groen of zwart met chroom

**AFMETINGEN:**

Lengte: 1940 mm

Wielbasis: 1250 mm

Breedte: 640 mm

Hoogte: 940 mm

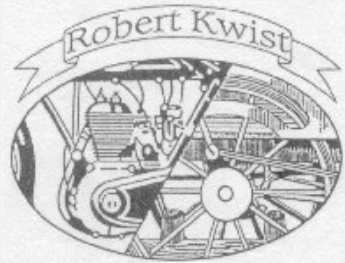
Grondspeling: 130 mm (onbelast)

120 mm (belast)

## *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.

Hardsoldeerklussen: 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***

## **Frans op het Internet.**

Bij het surfen op het internet kom je nog wel eens een interessante websites tegen.

[www.emwfeller.de](http://www.emwfeller.de)

Duitse website met weliswaar voornamelijk Duitse motoren, maar er staat ook nog wat oud Frans spul te koop:

O.a. Dezonziere 1908

en Dufaux 1905

Verder voor de liefhebber: op de pagina "Schrottplatz" diverse motorblokken, weinig Frans zo te zien, maar er zal er maar iets voor je tussen zitten.

Jan Horsman

# Moto Legende te Dijon-Prenois Frankrijk

*Door: Arjan Griffioen en Richard Van der Plas*

De Moto Legende is een internationaal treffen van duizenden klassieke motoren op het circuit van de Franse plaats Prenois, zo'n 20 kilometer van Dijon.

Donderdag 22 mei (Arjan)

Richard van der Plas en ik hadden wel weer eens zin in een Frans avontuur. We waren in 2006 ook naar dit treffen geweest en dat was ons best bevallen. Inmiddels is mijn Sparta 125 JLO na drie revisies rijklaar. Metaalmorfose in Heerde heeft een paar prachtige koppelingsplaten voor me gemaakt op de lasersnijder. De kurkjes zijn gesneden uit orthopedische kurk. Kortom, hij rijdt als nieuw!

Richard neemt zijn Terrot HSL mee. Om 9.30 uur wordt ik verwacht in Uithoorn, helaas zijn de files dan nog niet opgelost. Inmiddels is Richard klaar met de voorbereidingen voor de reis naar Dijon. Als laatste gaat de Sparta in de VW-Transporter en dat past op de millimeter. Mijn vrouw heeft de koelbox gevuld met proviand. Onderweg blijkt dat ze goed haar best heeft gedaan. De tocht gaat over Maastricht, Luik, Metz, Nancy. Het laatste stuk gaat over de péage. Rond zeven uur leidt de Tomtom ons naar de camping bij het Lac de Kres aan de westkant van Dijon. Het is nog stil op de prachtige camping, maar al veel plaatsen zijn voor het weekend vergeven. Na het opzetten van de tent rollen we de motoren uit de bus en nemen we wat te drinken. Al snel hebben we veel bekijks, we zijn de enigen met klassiekers en de reacties zijn erg leuk. Rond etenstijd lopen we via het prachtige park naar de oude stad voor een stevige maaltijd met entrecote.

Vrijdag 23 mei

Om zeven uur staan we op. Met de motor rijden we naar de douches, die een flink eind weg zijn. Onderweg daarna toe worden heel wat duimen opgestoken door campinggasten.

Na het douchen nog even het bestelde brood ophalen. Nu komt het er op aan. We starten de motoren, natuurlijk slaan die gelijk aan. Ja, en nu, hoe rijden we naar Prenois. Gelukkig laat ons geheugen ons niet in de steek en al snel rijden we over de prachtige golvende wegen buiten Dijon. Onderweg worden we veelvuldig enthousiast gegroet door de vele motorrijders. Zelfs de Franse automobilisten, die anders wel raad weten met de snelheid houden rekening met mij. De Sparta heeft alle lagers nieuw en 50 km is mij hard zat om in te rijden. Bij het vliegveld slaan we links af. Weer een prachtige golvende weg door de korenvelden en als laatste een lange afdaling. Bij elke wegafzetting mogen we doorrijden, tot de laatste voor het circuit. Het is vrijdag en dat is nog geen officiële open dag. Vandaag wordt er opgebouwd. Na wat gesmoes in het Frans mogen we door. Voor €21 krijgen we een biljet en hebben we

alle dagen toegang. De sfeer op het circuit is relaxed. In het rennerskwartier wordt volop gesleuteld aan de motoren en nog maar weinig clubstands zijn ingericht. Het circuit is gehuld in uitlaatdampen en tussen de middag komen daar nog de BBQ rookwolken bij. Dit terrein heeft naar mijn idee de hoogste dichtheid aan BBQ's! Tot een uur of vier vermaken we ons best en dan hebben we weer zin in de rit terug. 's Avonds eten we weer op het bekende terras. Het was een prachtige dag met enorme verscheidenheid aan motoren, waarbij ik op mag merken dat ik de enige was met een Sparta!

#### Zaterdag 24 mei (Richard)

Na een heerlijke nacht in het tentje, weer een Frans ontbijt met een croissant en thee. Als we de camping afrijden, richting Prenois, worden we uitgezwaaid door de halve camping, wat een sfeer! Op naar het circuit. Het is mooi weer en we rijden dezelfde route als gisteren. De beide motoren rijden prima en met een big smile laten we onderweg de bewonderende blikken van de andere motorrijders ons welgevallen. De motoren kunnen we bij de Terrotclub parkeren. Gisteren was de dag dat de clubs en de racers zich konden voorbereiden. Vandaag en morgen zijn de officiële open dagen. Onvoorstelbaar veel oude en bijzondere motoren. Eerst lopen we over de beurs, waar het aanbod van oude motoren tegenvalt. Veel oude motoren zijn niet compleet en toch behoorlijk prijzig! Voor de rest zien we veel modern spul en hier en daar wat losse onderdelen, net zo prijzig. Na alles gezien te hebben zijn we er toch in geslaagd om wat olieblikken te bemachtigen. Zijn we toch niet voor niets geweest! Bij de clubstands staan veel mooie motoren, w.o. een fraai gerestaureerde Gnome en Rhone 750. Verder veel Terrots, Peugeot's en veel kleine Franse merken, te veel om op te noemen. Het bijzondere van dit circuit is, dat het ligt in een heuvelachtig gebied, dat geeft weer een extra dimensie. Vanaf een hoog punt volgen we de spectaculaire zijspan races. Na nog een mooie terugrit en een copieus maal in de oude binnenstad van Dyon kunnen we terugkijken op een geslaagde dag.

#### Zondag 25 mei

Na een verkwikkende nachtrust, een douchebeurt en de croissants lummelen we wat bij de tent tot de dauw door de zon is verdampt. We hebben besloten dat we tot Nancy binnendoor rijden. Het landschap is rijk gestoffeerd met groen. Zijn er onderweg nog brocantes te vinden? Na een zoektocht van zeker 20 minuten geven we het op, maar in Langres is het raak! De zoektocht levert geen motoronderdelen op, maar wel type- en belastingplaatjes. Arjan scoort een emaille bord. Na dit bezoek zitten we al snel op de snelweg, blik op oneindig en verstand op nul. Het was weer een geslaagd weekend Coupe Moto legende, veel gelachen en volop genoten. Volgend jaar zeker weer maar dan op de Gnome et Rhône. ■

## Afdichting wentellagers

Naar aanleiding van de vraag welke afdichting het beste voldoet bij het afdichten van wentellagers in een wielnaaf. Het volgende:

Z-lagers zijn niet absoluut stof- en vloeistofdicht, er is namelijk altijd een minimaal kiertje tussen de stilstaande en de draaiende delen. Dit betekent dat straatvuil en regenwater naar binnen kunnen dringen ook al gebeurt dit slechts in geringe mate.

Bij schoonmaak werkzaamheden met petroleum, wasbenzine of een ontvetter gebeurt er hetzelfde. De temperatuur belasting ligt ver boven datgene wat ooit in een wielnaaf voorkomt. Dit is een groot pluspunt.

Bij een rubberen manchet, keerring, simmering of seal, (kies maar een naam) is er een strak om de as of lagerring sluitende afdichting vaak bekrachtigd door een veer. Het is hierdoor bestand tegen slijtage, die wordt immers door de veer of de veerkracht van het rubber zelf gecompenseerd. Er zal dus nooit vuil of vloeistof kunnen binnendringen.

De optredende temperaturen liggen doorgaans binnen het bereik van de hedendaagse materialen. Want in auto's en in motorfietsen worden deze rubber afdichtingen ook gebruikt bij de wiellagers.

Wel is het zo dat er diverse materiaalsoorten zijn, met even zoveel temperatuur maxima. Er is al een rubberkeerring die 200 graden kan hebben, vertelde mijn lagerhandelaar.

Mijn advies luidt: neem een rubber afdichting.

Henk de Bruijn



# Persbericht

Sinds de 50er jaren heeft Frans v.d. Bergh via **London Motoraccessoires b.v.** Europa en Nederland voorzien van dempers en bochten voor veteraan en klassieke motorfietsen. Vakmanschap en passie door Frans en zijn medewerkers, zijn jaren tot uiting gekomen in een kwaliteitsproduct, een vaste groep afnemers is hiervan het bewijs. Het bereiken van de 70 jarige leeftijd was een aanleiding om aan stoppen te denken.

Hiervoor heeft hij een uitstekende partij gevonden die de activiteiten gaat voortzetten onder de nieuwe naam **London Exhaust Technology B.V.** Een partij waarbij kwaliteit en vakmanschap hoog in het vaandel staat, en metaalbewerken geen begrip maar een levenswijze is. Zij gaan met dezelfde passie en ambitie de activiteiten voortzetten en uitbreiden.

Dit bedrijf wordt geleid door **Marius Brouwer** en **Gerard den Ouden** Zij zijn vele jaren bekend met de metaalwereld, zijn beiden motorliefhebbers en streven naar een hoog kwaliteitsniveau en zijn zeer klantgericht. Nieuwe modellen van japanse motoren uit de 60s en 70s zijn in ontwikkeling. **Honda**, **Kawasaki**, **Yamaha** en **Suzuki**-rijders kunnen blijven rijden dankzij kwaliteitsdempers en bochten van **London**. Welke dempers en bochten dat zijn wordt via de website duidelijk gemaakt.

De productie en zeker kennis is verplaatst van Eemnes naar Heerde, waar het samengevoegd is in een omgeving met een up-to-date machinepark en vakkundige medewerkers. De merknaam **London** blijft gehandhaafd, en staat garant voor leveringen zoals u gewend bent.

Op de nieuwe website [www.london-exhaust.com](http://www.london-exhaust.com) staat het totale leveringsprogramma.

Uiteraard blijft de mogelijkheid bestaan om uitlaten naar model te leveren. Vragen m.b.t. uitlaten en alle metalen onderdelen van motorfietsen, kunt u altijd aan ons stellen, u krijgt altijd een antwoord en wellicht een oplossing aangereikt.

Elke vrijdag van 09.00 uur tot 15.00 uur is er gelegenheid tot halen en brengen en het stellen van vragen kan natuurlijk altijd.

Molenweg 1- a  
8181 BJ Heerde  
Telefoon 0578 697290

*(commerciële advertentie)*

# LONDON EXHAUST TECHNOLOGY BV

## Al 75 jaar:

- » Fabrikant van eersteklas uitlaatsystemen
- » De specialist voor antieke motoren en young timers
- » Diverse bochten en dempers op voorraad
- » Speciaal-uitlaten naar uw model gefabriceerd

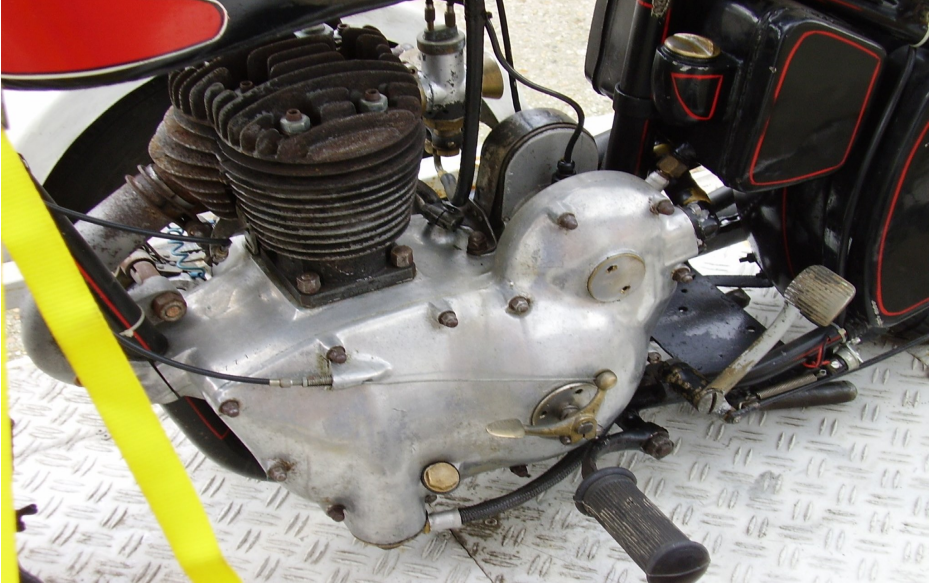


# WWW.LONDON-EXHAUST.COM

Molenweg 1a » 8181 BJ Heerde » Tel. (0578) 69 72 90 » Fax (0578) 69 31 86

## Nieuwe leden en hun motor

*Sinds april van dit jaar is Marc Cuvelier lid geworden van de vereniging. Aanleiding hiervoor was de aanschaf van een vooroorlogse Motobécane. Marc mailt ons het volgende:*



*Motobécane 1933 met 350 cc blokmotor*

Ik ben dus 39 jaar en woon in België op 2 km van de Franse grens tegen de kust, ben autotechnieker / wegwachter bij touring. (dat is een zusteronderneming van de ANWB)

Ik bezit 2 ongerestaureerde Belgische motoren, Gillet 250cc 2takt van 1956 en een FN 200cc 2 takt van bwj nog onbekend en onlangs dus een Motobécane 350 lateral van 1933 volgens de papieren. Het is een 10 jaren geleden slecht gerestaureerde moto was volgens de vorige eigenaar een B44, maar met wat opzoekingswerk blijkt er een blok S in te zitten en blijkt het een model R34 te zijn.

Ik was reeds geruime tijd op zoek naar een 4takt Franse moto en ben via jawel internet op het spoor gekomen van deze fransman.

Ik had voordien al reeds vele kilometers gereden om te gaan kijken naar te koop aangeboden motoren (waarvan vele wrakken voor veel geld)

Ik ben van plan de Motobécane juist rijklaar te maken en zo te rijden en ondertussen meer informatie en onderdelen te vinden voor een restauratieproject later. Marc Cuvelier





**De nieuwe aanwinst van Marc Cuvelier: Motobécane 350 cc zijklepper uit 1933.  
Let op de typisch Franse koplamp.**

# MOTOBÉCANE

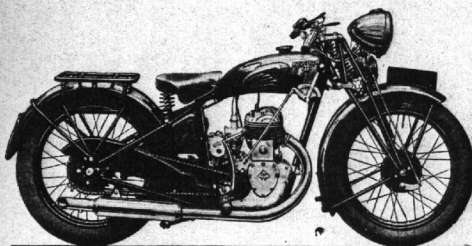
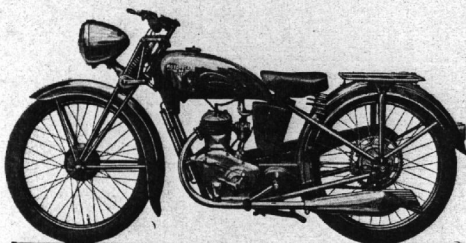


## De 1939 SUCCE-SERIE

Met het speciale kenmerk:  
tevreden berijders !

### Modellen van „onder de 60”

- „PONEY”, een uitkomst voor elken fietser ..... f 165.-
- „SUPER KICK”, dubbelpoort 2-taktmotor, evenals de volgende modellen ook voor duorijden geschikt ..... f 215.-
- „GRAND ROUTIER”, het snelle sportmodel ..... f 245.-
- „MONOBLOC”, zijklepper, de eenige belastingvrije 4-takt ..... f 275.-



### KOPKLEPPERS

EEN TIJDELIJKE, ZEER SPECIALE AANBIEDING :  
350 cc „Grand Sport” ..... f 540.-

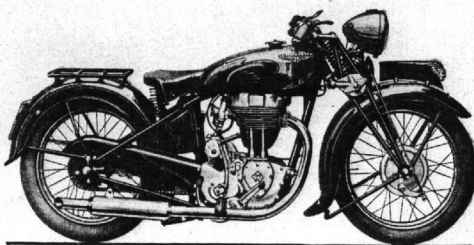
- 500 cc „Super Club” ..... f 650.-
- 500 cc „Grand Sport” ..... f 725.-

*Alle modellen met aluminium cilinderkop met brons ingegoten compressiekamer, ingesloten haarspeld klepveren, magneet/dynamo, 15 L. tank, enz.*

### ZIJKLEP-MODELLEN :

- 250 cc Blokmotor met gepolijst carter, magneet/dynamo, 25 x 3,00 banden... f 395.-
- 350 cc Blokmotor, 26 x 3,50 banden, extra brede spatschermen met zijstukken, verchromde tank ..... f 465.-

*Solide motoren voor toerisme en dienstgebruik.*



*Verzoek toezending catalogus dec 1939  
MotoBécane modellen :*

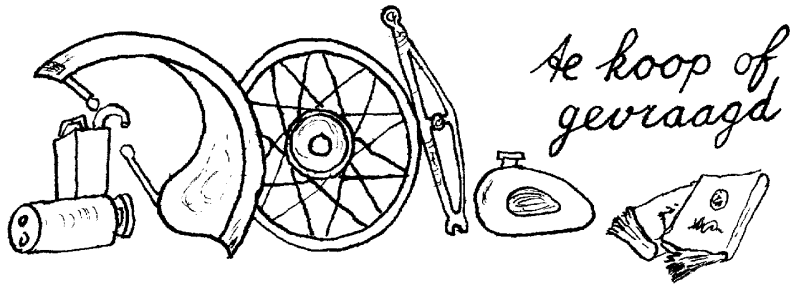
NAAM: .....  
ADRES: .....  
TE: .....

**A.M.I. WILLEM KAPTEIN**  
STADHOUDERSKADE 142-143 - TELEF. 24150  
AMSTERDAM-Z.

# Nieuws van het documentatie centrum

## Nieuw is MAP 44

- M44.1 Alcyon 1909, Vouwfolder van Alcyon uit 1909. Prijslijst geen afbeeldingen. Kopie [A3-2] (Uit collectie G. Dumbar)
- M44.2 Motobécane, Motoconfort. Onderdelen prijslijst uit 1962 geen afbeeldingen. Kopie [A4-53] (Uit collectie G.Dumbar)
- M44.3 Peugeot, cycles. Onderedel catalogus P101 en P102 170 ccm, geen afbeeldingen. Maart 1928. Kopie [A4-24] (Uit collectie G.Dumbar)
- M44.4 Peugeot, cycles. Onderdelen catalogus P 103 175 ccm type K, geen afbeeldingen. December 1927. Kopie [A4-23] (Uit collectie G.Dumbar)
- M44.5 Peugeot, cycles. Onderdelen catalogus 175 ccm type 3, geen afbeeldingen. 1925. Kopie [A4-22] (Uit collectie G.Dumbar)
- M44.6 Terrot, vélomoteur. Onderdelen catalogus Type E. P, 125 ccm. Mei 1936. Kopie [A4-25] (Uit collectie G.Dumbar)
- M44.7 Terrot, motocyclette. Onderdelen catalogus HCTL 350 ccm. September 1951. Kopie [A4-18] (Uit collectie G.Dumbar)
- M44.8 Magnat Debon. Onderdelen catalogus remmen, wielen en overbrengingen voor: Serie: L, A, M, B, N. 1928-1929. Kopie [A4-19] (Uit collectie G.Dumbar)
- M44.9 Magnat Debon. Onderhoudsboekje B4T – C4TS. Met el. Schema. Kopie [A4-17] (Uit collectie G.Dumbar)
- M44.10 Magnat Debon. Onderhoudsboekje M4[125ccm] – M3R[100ccm]. Kopie [A4-9] (Uit collectie G.Dumbar)
- M44.11 Magnat Debon. Onderhoudsboekje M4TD[125ccm] – M3T[100ccm]. Kopie [A4-13] (Uit collectie G.Dumbar)
- M44.12 Monet Goyon, 2 temps. Summier onderhoudsboekje voor de ~2 tacten ZCT, AT, MF, NF. Kopie [A4-13] (Uit collectie G.Dumbar)



## Advertenties

### **Gevraagd:**

Voor een Peugeot P107: een stuur en een voorspatbord.

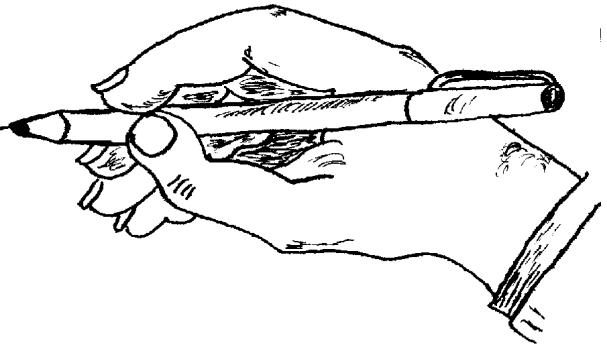
C. van Alphen

Tel: 0168 412825



**Niet te koop in deze rubriek. Wel gezien op internet in Frankrijk. Typisch Frans. Gelukkig gooien ze niet zo gauw iets weg.**

noteer



## Agenda

### CFM evenementen 2008

#### Zaterdag 1 November 2008

Jaarvergadering CFM in Barneveld

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

Zaal open: 12.00 uur

Start jaarvergadering: 13.00 uur



### Beurzen/evenementen 2008

#### Elke DERDE Zondag van de maand.

Le Club du Vieux Guidon, Replonges - 4km van Mâcon (F)

Verplicht lidmaatschap €5.00 per jaar. Lidmaatschap van 1 augustus tot en met 31 juli.

Inlichtingen telefoon:

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

#### 18 en 19 oktober 2008, 21e Oldtimer Motorbeurs Gierle, België

Open van 09:30 uur tot en met 17:00 uur

Parochiezaal, Gierle bij Turnhout, België

Informatie:

Telefoon: (00.32) (0)14 63.39.77

#### 19 oktober 2008

Ruilbeurs van Les Vieilles Gloires te Neuves-Maisons, Frankrijk.

Waar: Au Marché Couvert van Neuves-Maisons [54] Frankrijk.

#### 19 oktober 2008

SNERTRIT HAMONT, BELGIË

De Snertrit begint om 11:00 uur. Verzamelen vanaf 10:00 uur op het Marktplein, Centrum van Hamont te België.

Kom je met auto en trailer dan kun je die kwijt op een grote parking, VOOR 10:00 UUR IN DE ABDIJSTRAAT 35, dit is 1 km van het Centrum.

GEEN INSCHRIJVING!! Ieder betaald zijn consumptie onderweg.

Na de rit: SNERT, HAMBURGERS, KOFFIE MET GEBAK kosteloos.

### **Zaterdag 1 november 2008, Oldtimerbeurs Barneveld en 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

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



### **1 en 2 november 2008, Veteraanmotoren Houtland, België**

25e Ruilbeurs met expo van BELGISCHE MOTOREN

Evenementenhal "Fabriekspand"

Veldstraat 59, 8800 Roeselare, België

Tel: [00.32] [0]51-20.30.95 of [00.32] [0]51-72.31.13

E mail: [info@veteraanmotorenhoutland.be](mailto:info@veteraanmotorenhoutland.be)

Zie ook: [www.veteraanmotorenhoutland.be](http://www.veteraanmotorenhoutland.be)

### **Zaterdag 8 november 2008,**

**Moto-Rama**, klassieke motor- en bromfietsbeurs. TT-Hal Assen

Tel: 0541-67.08.33

E mail: [info@amexpo.nl](mailto:info@amexpo.nl)

Zie ook: [www.motor-rama.nl](http://www.motor-rama.nl)

### **29 en 30 november 2008**

**Oldtimerbeurs Flowerdrome Eelde**

open van 10:00 uur tot en met 17:00 uur. Toegang 10,00 euro.

Gratis parkeren.

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

Zie ook: [www.oldtimerbeurs.net](http://www.oldtimerbeurs.net)

E mail: [info@oldtimerbeurs.net](mailto:info@oldtimerbeurs.net)

### **12-13-14 december 2008, Vehikel Oldtimer Markt**

Veemarkthallen Utrecht. Entree euro: 11,00

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

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

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

Zie ook: [www.vehikel.com](http://www.vehikel.com)

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

**Zaterdag 13 december 2008, 16e Oldtimerbeurs MC de Vetfrakken te Ranst België**

MC de Vetfrakken,

Het Loo [militair domein], Bistweg Broechem België

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

Zie ook: [www.vetfrakken.be](http://www.vetfrakken.be)

---

**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](mailto:info@clubfransemotoren.nl)

## **Documentatiecentrum:**

Rien Neels, bezoek op afspraak (0416) 31.20.01 of (06) 36.20.00.14  
Email: [CFM-DC@tele2.nl](mailto:CFM-DC@tele2.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))