

Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 67 Decmber 2008 oplage: 200



Gurtner oliepomp - Verslag Jaarrit Kaatsheuvel

Mototri Alcyon - Techniek van Wim

Terrot HD - Rosmalen 10-11 januari

Inhoud

Op naar 2009	3
Jaarrit in Kaatsheuvel	5
Tip voor magneet van Terrot en M&D	9
Ho n's effe !!	10
Ampère meter van het merk O.S.	11
Oppassen met hielbanden op Franse velgen	14
Aanvullingen en verbeteringen ledenlijst	15
Een bijzondere Fransman: Mototri Alcyon	17
Nieuwe leden en hun motor	18
Gurtner oliepomp type Mikro S en T	20
Advertenties.....	24
Agenda.....	25
Informatie vereniging CFM.....	28

Bij de voorpagina:

Poster van Gnome&Rhone (met ABC blok) uit de jaren '20.
Zie ook de advertentie op pagina 16.

Bijlagen:

- Memo contributie 2009.

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

Sluiting kopij: Uiterlijk woensdag 25 februari 2009 of bel!
Kopij: Getypt of geschreven, het liefst elektronisch aangeleverd.
Email kopij: cfm-redactie@kpnmail.nl

Op naar 2009



We sluiten 2008 alweer af en verbazen ons elke keer weer hoe snel de tijd gaat, eigenlijk dat het steeds sneller gaat. Soms realiseer je je ineens dat je ook nog ouder wordt en wel omdat iets moeilijker gaat, maar erken je het maar moeilijk tegenover je omgeving. De motor wordt steeds maar zwaarder en onhandelbaarder. Belangrijk is echter dat je het kan accepteren. Weet je dat ons oudste lid 83 jaar is en nog steeds op een motor rijdt en op diverse rally's als deelnemer wordt gesignaleerd? Hopelijk is dat voor velen van ons daadlijk ook weggelegd.

Voor zover mij bekend zijn er bij onze medeclubleden in 2008 geen ernstige privé zaken opgetreden, ook geen motorongelukken, gelukkig maar. Het clubgebeuren was weer zeer open en gezellig. De belangstelling voor de samenkomsten groeit, mede door de onderwerpen die er ``gedoceerd`` worden en de praktische hulp die er geboden wordt.

Ook 2009 wordt weer een interessant jaar. Beurzen in Nederland maar ook vlak over de grenzen, diverse rally's en natuurlijk onze bijeenkomsten. Rest mij eenieder te bedanken die zich belangeloos voor de club hebben ingezet en jullie allen die dit stukje lezen een mooie terugblik over 2008 te wensen, een gezellige overgang naar 2009 en een in alle opzichten voorspoedig 2009.

Wil Streep
Voorzitter

Nieuw email adres redactie

Wegens overgang naar een nieuwe provider heeft de CFM redactie een nieuw email adres.

U kunt uw kopij voortaan sturen naar:

cfm-redactie@kpnmail.nl

CFM weer op Beurs Rosmalen

Het eerste clubevenement in het nieuwe jaar is zo langzamerhand traditie getrouw de beurs in Rosmalen op 10 en 11 januari.

Op deze oldtimerbeurs zijn diverse clubs, waaronder de CFM, vertegenwoordigd met een clubstand. De stand wordt bemand door clubleden en bestuursleden zijn vaak ook aanwezig. Een goede gelegenheid dus om medeclubgenoten te ontmoeten en bij te praten over onze gezamenlijke hobby: oud Frans ijzer. Dat onze stand in de smaak valt, blijkt uit het feit dat we al twee maal een prijs voor de beste stand gekregen hebben.



Een Weekend-sprookje in Kaatsheuvel

Door: SAVA-Anne

6 en 7 September hebben een aantal clubleden deelgenomen aan het jaarlijkse CFM toer-weekend. Jan Koolen en Mart Kuijs hadden hun uiterste best gedaan om het weekend interessant, leuk, en plezierig te maken. En dat is ze dan ook heel goed gelukt.

Deze keer vanuit de achtertuin van de Efteling in Kaatsheuvel, op een steenworp afstand van Elven, Laven, Heksen en andere sprookjes figuren. Het kon eigenlijk niet beter, om in deze omgeving ons eigen 'sprookje' tot leven te laten komen. Met een flinke trap op de kickstarter of een helpende hand van een mede clublid. Want dat is toch wat we wensen, het ronken, pruttelen, walmen en ploffen van onze motoren. Het is toch heerlijk om die droom echt uit te laten komen.



Za- Opgesteld op de camping in Kaatsheuvel

terdagochtend kwamen wij aan bij de camping. Omdat het voor ons een thuisrit zou worden konden we vanuit ons eigen bedje direct naar de startlijn rijden. Dat wil niet zeggen dat een overnachting in tent of caravan niet goed zou zijn. Zo te horen aan de campinggasten hadden ze al een gezellige avond gehad op vrijdag. Het was zeker een leuke plekje om te staan. Een knusse boerderij camping met voor elk wat wils.

Bij onze aankomst stonden al enkele motoren te pronken op het grote grasveld bij de entree. Al snel werd de rij groter in het ochtendzonnetje. Het beloofde een prachtige dag te worden. Een lekker Brabants bakske koffie met eigengebakken taart ging er wel in. En langzaam aan werden de leren jassen aangetrokken, de pothelmpjes opgezet en de vette brillenglazen schoongepoetst, al dan niet met de olielap. Iedereen was klaar voor een ritje door het Brabantse achterland.



Oversteek der grote rivieren per pontje. Mart voorop.

De groepen werden vakkundig en met veel plezier geleid door Jan en Mart. Een echte leuke rit, grofweg in de driehoek Den Bosch, Eindhoven, Tilburg. Zelfs ik, als geboren Brabantse, heb genoten van verborgen plaatsjes waar ik het bestaan niet eens van wist. Achteraf weggetjes met verrassende uitzichten, om ieder bocht weer een ander 'toneel'. Natuurlijk moesten de ogen ook wel op de weg blijven voor de veiligheid van iedereen. Maar het is beslist een route om nog eens te rijden. Onderweg twee pitstops gemaakt. Een goed gevulde picknick wagen voorzag de inwendige mens van droog en nat voer. Terwijl handige handjes, met een minimale hoeveelheid gereedschap, de simpele gebreken en pech gevallen weer snel op weg hielpen. In Biest-Houthakker een stop bij 'Vieille France' (www.vieillefrance.nl) gemaakt. Jammer dat een motor zich niet leent als vrachtauto. Enkele mensen zagen wel brood in de brocante die her en der uitgesteld stond. Dit alles in een leuke entourage die bij de Frankofielen onder ons wel heel bekend voor kwam.

Wij hebben nog een oliekannetje 'gescoord'. Even een veilig plekje gezocht voor het kleinood, in de rieten mand achterop mijn fiets. En daarna weer ver-



Pauze onderweg

der, op naar de eindstreep. Na 125 km en twee uitvallers stonden de koffie en het frisse nat te wachten. Door de olie- en benzinedampen uitgedroogde kelen konden weer herstellen. Het eten, later op de avond, werd goed ontvangen. Met een lege maag naar bed gegaan? Dan was het eigen schuld.

Zondag was een 'tegenligger' aan de dag ervoor. Regen en wind! Hét weer voor echt motormannen en vrouw. Zaterdag bestond de groep uit ongeveer 20 deelnemers. Op deze zondag waren dat er ongeveer 35. Onze groep werd o.a. aangevuld met Jawa mannen en een Belgische delegatie. Ikzelf heb de rit meegemaakt vanuit de auto. Het gaf mijn de gelegenheid om wat foto's te maken van onze dappere helden die op de Stalen Rossen weer en wind trotseerden. Rijdend over dijken en polderwegen. Af en toe een verplichte stop om te wachten op een pontje, om de andere kant van het water te bereiken. Zo hebben de 'Vetfrakken' het rivierenland tussen Maas en Waal onveilig gemaakt. Gezien het weer was het niet erg dat de tocht van deze dag wat korter was dan die van zaterdag. Maar toch heeft dat het plezier er niet minder om gemaakt. Een stop op het einde van de rit in Dongen-Vaart was de moeite waard. De jaarlijkse Oldtimer-dag trekt hier altijd veel publiek. Bezoekers en deelnemers kunnen hun hart op halen aan alles wat ouder dan 25 jaar is en

kan rijden. Motoren, brommers, auto's, trekkers.....Een beetje jammer dat het weer niet echt het spelletje mee wilde spelen. Het bezoekers aantal was beduidend minder dan normaal en ook deelnemers bleven deels thuis. Onze



Vertrek na de pauze

mannen kregen volop aandacht, zowel van de bezoekers als van de lokale radio. Na een kop koffie, wat rondkijken en een ereronde werden de laatste kilometers afgelegd naar de camping.

Onder het genot van een drankje werd een kort, maar zeer op zijn plaats en gemeend dankwoord uitgesproken voor de organisatie: Jan, Mart en de helpende handen van vrouwen, familie en vrienden. Langzaam aan ging iedereen richting huis. Ik denk dat alle deelnemers een goed gevoel hebben overgehouden aan deze dagen. Een leuke gelegenheid om samen te rijden met wat voor ieder van ons toch een trots is, gedachten wisselen over de technische zaken. Een moment van eenheid en samenkomst van zoveel verschillende mensen en even zoveel verschillende motoren. Een ding hebben we gemeen, de liefde voor het oude Franse Spul.

Geniet en rij met mate(n)



De schrijfster herself

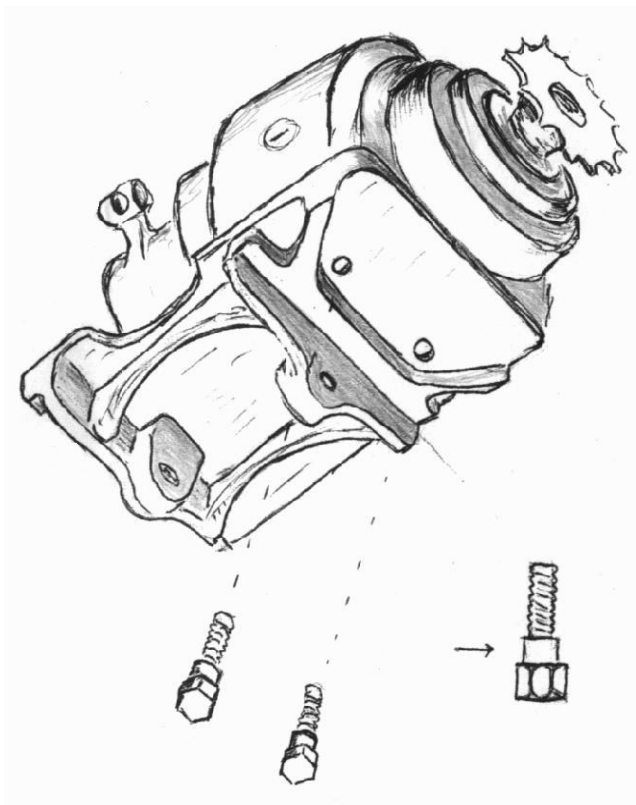
Tip voor magneet Terrot en M&D

Door: Wim Janssen

Eigenaars van Terrot of M&D 250-350 zijkleppers zullen ook wel eens ervaren hebben, dat het uitbouwen van de magneet een heel gedoe is.

Het magneet plateau zit tussen de motorschetsplaten in, waardoor er heel wat losgemaakt moet worden, voordat die er met veel gewurm uitgelicht kan worden. Het wordt een stuk gemakkelijker, als de bevestigingsbouten van de magneet een wat andere vorm krijgen. De nieuwe bout krijgt een kraag, waardoor de kop zodanig uitsteekt, dat er van onderaf een pijp of dopsleutel op kan. Het plateau kan nu blijven zitten en de magneet kan er nu zijdelings uitgeschoven worden. Bij mijn 250 cc Terrot moest alleen het carterontluchtingspijpe er even af om ruimte voor de sleutel te krijgen.

De lengte van de nieuwe bout moet wel zorgvuldig bepaald worden ! Een te lange bout kan het magneethuis doen barsten, aangezien het blinde gaten zijn. Dus 2-3 millimeter speling aanhouden.



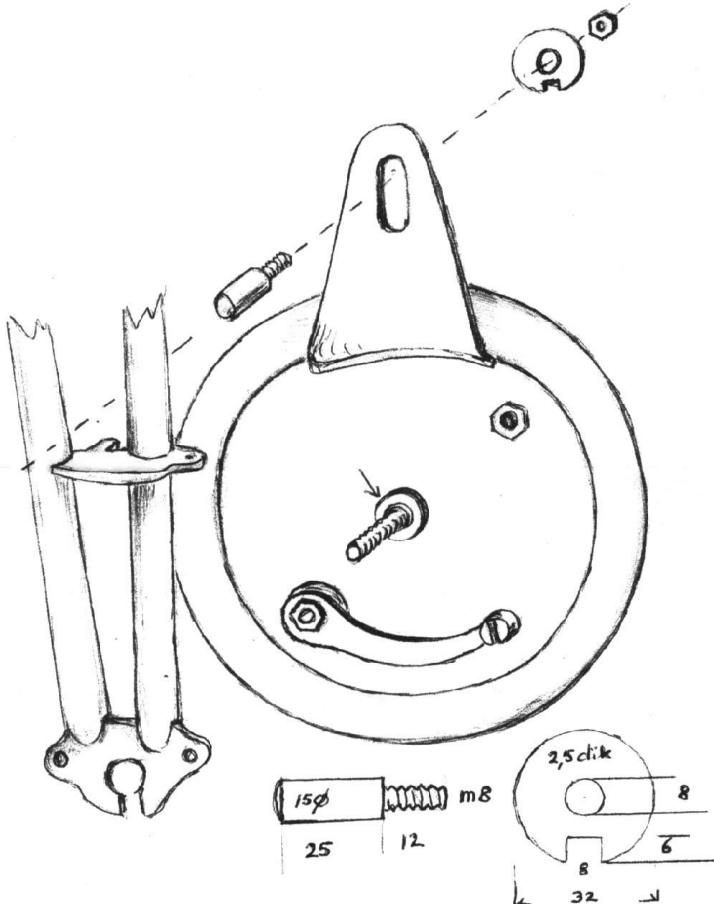
Ho n's effe !

Door: Wim Janssen

Bladerend door wat oude Peu's kwam ik terecht bij een verslag van een jaarrit, waarbij iemand onderuit ging doordat de voorrem blokkeerde. Dit als gevolg van het loskomen van de remankerplaat verankering. Dat dit kan, is een beangstigend idee.

Bij een Terrot 250cc is de remankerplaat "zwevend" gemonteerd, dat wil zeggen dat (in dit geval) deze met een nok en sleuf op z'n plaats blijft zitten. Maar iets kan werken, als er krachten op komen. Het voordeel is het gemakkelijk kunnen demonteren van het wiel bijvoorbeeld in het geval van een lekke band. Het nadeel is, dat alles wel secuur op z'n plaats moet zitten, zoals de constructeur het bedoelde.

Terrot heeft de voorvorkuiteinden voorzien van een soort sleutelgatvormige



opening. De bedoeling is dat de buiteneinden van de voornaaf met een soort kraagje in dat gat vallen, zodat het voorwiel in de vork blijft hangen, ook als de moeren er af zijn.

De motor staat voor dus niet op de schroefdraad van de vooras, maar op de kraagjes. Trek je de voorvork verder uit elkaar, dan kan dat weer wel, maar dan wordt de overlap van de nok-sleuf ook minder.

Iets meer zekerheid op dat punt is wel wenselijk. Dit werd gevonden in twee eenvoudige extra onderdelen, zoals op de schets aangegeven:

Een korte stevige pen 15 mm doorsnede met M8 draad en een grote dikke carrosserie ring waaruit een stukje gevijld werd, passend voor de remankerok.

De maten zijn zodanig gekozen, dat de moer die de pen en ring op de remankerplaat verbindt, uit de buurt van de nok blijft, dat is belangrijk.

De ring vergroot het dragend oppervlak, terwijl de pen die tussen de vorkpoten valt nog voor houvast zorgt, als het nodig is. Bijvoorbeeld als de nok zou afbreken.

Het geheel valt nauwelijks op, terwijl de montage en demontage simpel is.

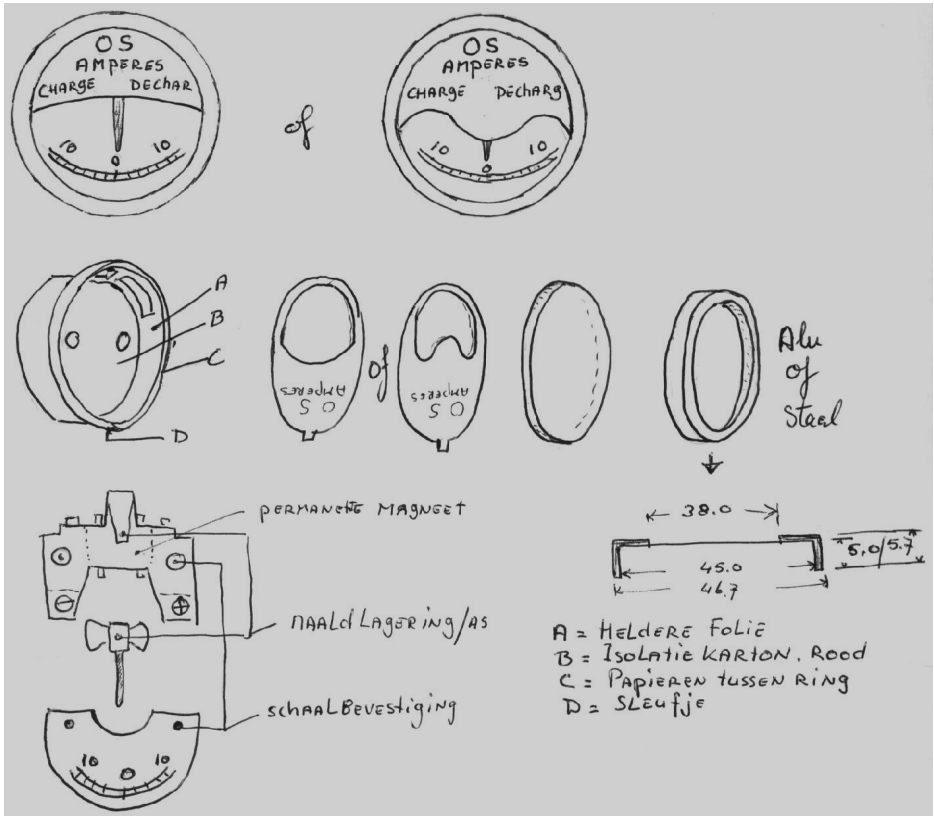
Ampère meter van het merk O.S.

Door: Wim Janssen

Onze voorzitter stopt je wat in je handen en voor je het weet ben je weer wat anders aan het doen. Niet dat dat erg is, eigenlijk veranderd alleen de volgorde waarin je wat wilde doen.

Tijdens een van mijn beursbezoeken afgelopen jaar, heb ik een nogal haveloze ampèremeter van het merk O.S. op de kop getikt. Niet dat ik die nodig had, maar eigenlijk heb ik altijd wel wat in voorraad om te zijner tijd aan te prutsen.

Toevallig werd me onlangs gevraagd of ik eens wilde kijken naar een zich raar gedragende ampèremeter, ook een O.S. Zo werd een toekomstig klusje ineens korte termijn seriewerk. Beide meters hebben dezelfde afmetingen en hetzelfde meetbereik van 0-15 Ampères. Toch is er wel wat verschil namelijk: het ene huis is van staal met een aluminium ring en de andere is van messing met een stalen ring. Ook is de afdekplaat van het meetgedeelte iets anders vormgegeven. Of dit een verschil in bouwjaar is of gemaakt voor een andere afnemer dan Terrot weet ik niet. Het binnenwerk is wel identiek. Bij de zich raar gedragende meter was de meterschaal flink verkleurd, alsof die oververhit was geweest. Bij beide meters was de meterschaal krom getrokken, waardoor de naald op de schaal aanliep. De boel moest dus open. De sluitring is er niet onbeschadigd af te krijgen omdat die omgefelst is en er



Twee verschillende ampèremeters uit de jaren '30 van het merk O.S.

ook nog iets, dat op vernis lijkt, gebruikt is. De ring werd met een fijne vijl doorgevijld. Als de spanning er af is, dan komt alles meteen los. De zwarte afdeklaat heeft erg kwetsbare lak, met oplosmiddelen moet je hier afblijven. Toen kon de meter uit het huis. Alle delen zijn te zien op de schets. Alleen de kromgetrokken schaalverdelingplaat bleek niet los te krijgen, terwijl dat wel de bedoeling was. Ook gemonteerd met vernis? Even werd overwogen om aan de achterkant een plaatje messing of RVS te lijmen, maar of de kunststofplaat hier tegen zou kunnen?

Rond 1930 bestonden er al diverse kunststoffen, zoals bakeliet (1907), kunsthoorn (1897), celluloid (1868), pvc (1912) en plexiglas (1926).

Celluloid is het meest waarschijnlijke materiaal. Het ontstond in Amerika na een prijsvraag voor een vervangingsproduct voor ivoor. Het is een composiet van cellulosenitrat (meestal zegt men nitro-cellulose) en kamfer. Het is zeer brandbaar en verweekt bij 70-80 grad Celcius. Nu weten we dus waarom dat deel kromtrekt en ook hoe het weer recht te krijgen is:

De meter werd vastgezet op een stukje plaat (triplex, trespas of iets dergelijks,

beter geen metaal). Het schaaldeel werd licht verzwaard met een latje of strookje trespaa. Geen metaal, want dat houdt teveel warmte vast. Door heel voorzichtig met een warme föhn in een lage stand te verwarmen, zakte de kromme schaal weer netjes recht. Aan de bruinverkleuring heb ik niets gedaan: zo'n zeventig jaar trouwe dienst mag best gezien worden. De lagering van de naaldas is meestal nogal ruim, ook hier heb ik niets aan gedaan vanwege het risico het dunne asje kapot te drukken. De meter werd uitgeborsteld met een zacht penseel en het glas werd weer netjes met koperpoets. Nieuwe buitenringen werden gedraaid uit een stukje aluminium plaat (10mm). Voor de montage werden nog de schroefdraden gecontroleerd. Dit moet zijn: S.I. 4 x 0,75 mm. Deze draad is al een tijdje niet meer gangbaar en meestal wordt er een M4 ISO op gewrongen met als gevolg kapotte schroefdraad. Gelukkig heb ik een tap 4 x 0.75 en heb de benodigde moeren uit messing zeskant bijgemaakt. Een draadstuk was te veel beschadigd, dit deel heb ik afgezaagd. Onder de vaste moer zat nog gawe schroefdraad en hier heb ik een verloopstukje 4 x 0.75 naar M5 op gezet, dat geeft de minste verwarring.

Montage.

Onder in het huis gaat het rode isolatiekarton, dan de helderfolie en daarna kan de meter erin. Let op dat de aansluitpunten van de draden vrij van het huis blijven, anders is er kortsluiting. (Is dit de oorzaak van de bruinverkleuring? Het is een nogal een onvolkomen constructie. Degene die alle moertjes losdraait, kan per ongeluk de boel iets verdraaien, waardoor de accu en / of de dynamo sluiting maken. Opletten dus, nog beter even doormeten!) Dan de papierring er in en daarop de zwarte afdeklplaat. Vervolgens de gepoetste glasplaat en als laatste de nieuwe aluminium ring met heel spaarzaam wat synthetische vernis als afdichting tegen vocht. Bij controle werkte de meter naar behoren.

Hoe werkt zo'n meter eigenlijk ?

Het messing brugstuk dat de stroom geleidt is voorzien van een permanente magneet (je) en wat blikstripjes. Het magneetveld houdt het vliedervormige stukje blik (met naald) in de middenstand. Als er door de messingbrug (te beschouwen als één winding) een stroom loopt, dan wordt er een klein nieuw magneetveld opgewekt, die het permanente magneetveld beïnvloedt. Het vliedervormige blikje (met naald) volgt het veranderde magneetveld. Als de stroomrichting omkeert, wordt ook het magneetveld andersom beïnvloed. Laden en ontladen is zo waarneembaar.

S.I. Système International

Vanaf 1897. Voorgesteld door Zwitserse, Frans en Duitse vakverenigingen. Ingevoerd door Frankrijk, Italië en Duitsland in 1899. Na 1959 werd in Frankrijk de ISO norm gebruikt. De verandering van spoed onder de 6 mm doorsnede is het belangrijkste verschil.

S.I.	ISO
3 x 0,6	3 x 0,5
4 x 0,75	4 x 0,70
5 x 0,90	5 x 0,80
6 x 1	6 x 1

Oppassen met hielbanden op Franse velgen.

Dat het vervangen van hielbanden niet altijd zonder problemen is, meld ons Christ de Graaf:

Ik wilde een hielband met de maat 650x65 vervangen. Daartoe heb ik met Willem Pol gesproken: de omrekenfactor voor een hielband $650 \times 65 = 26 \times 2,5$ (tot zover dus in orde) maar dat geldt niet voor een oude Franse velg, zoals in mijn geval. dat is een iets andere maat en die band is zeldzaam en uniek. Heb ik weer !!

De hielomtrek is bij Engelse en Thaise banden 1700 mm, terwijl die in mijn velg 1630 mm is. (Zie foto op de volgende pagina).

Ik moet dus op zoek naar een ander band. Willem zei wel dat dhr Jekkel (?) die buiten bij Vehikel staat soms die CHINCHEN banden heeft, maar in beperkte oplage. Zoeken dus.

Laatste optie is ompspaken, maar daar denk ik voorlopig nog niet aan. Of vakantie boeken naar China en daar gaan zoeken.



Een hielband met de maat $26 \times 2,5$ heeft een hielomtrek van 1700 mm. Dit past niet op een Franse velg met de maat 1630.

Aanvullingen en verbeteringen ledenlijst

December 2008.

Adreswijziging:

Henk van Braak, Oranjestraat 82, 7051 AK Varseveld.

Tel. (0315) 29.82.47

Nieuwe leden:

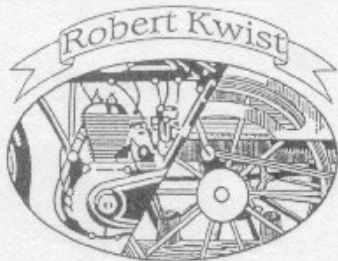
- 200809-01 W.S. Honkoop, Irisstraat 5, 2821 SJ Stolwijk.
(0182) 34.22.88
- 200809-02 H. van Meer, Rhederoord 25, 3079 JK Rotterdam.
06-28409374, hard@online.nl
- 200809-03 D.P.A. Avontuur, Wijngaardstraat 14, 4921 ZL Made.
(0162) 68.59.49, familie.avontuur@versatel.nl
- 200810-01 B. Dierink, Disselhoek 82, 7546 LR Enschede.
(053) 478.10.51, bertusdierink@hotmail.com
- 200811-01 Dhr. Van Kerven, A. Bergeheydestraat 21, 3950 Bocholt.
België
- 200811-02 G. Geens, Zoetewei 86, 2580 Putte. België
guidebsa@hotmail.com

(commerciële advertentie)

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

4 - AVICOLA

ILLUSTRATION

12 - GUYARD 1914



LA MEILLEURE MOTOCYCLETTE AU MONDE

SIMPLE SOUPLE ROBUSTE LÉGÈRE



LA MOTOCYCLETTE ABC 1914

Construite dans les Usines de la 5^{me} des Moteurs Gnome et Rhone

Société Française des Moteurs ABC - 118, rue La Boétie, PARIS

Catalogue et tous renseignements sur demande

Een bijzondere Fransman: Mototri Alcyon



Alcyon Mototri uit 1934, oorspronkelijk met een Zurcher 175 cc tweetakt blok, later is er een Gnome & Rhône 250 cc zijklep blok op gemonteerd

Bericht van Rien Neels:

Hij heeft onlangs een bijzondere Fransman verworven. Een Alcyon driewieler uit 1934. Deze zie je niet vaak, zeker niet in Nederland. Ook bijzonder is, dat er eerst een Zurcher tweetakt blok op zat, maar later voorzien is van een Gnome & Rhône 250 zijklep blok. Op de foto ziet het geheel er compleet uit, maar bij aanschaf lag alles uit elkaar.

Het rijwielgedeelte is nu compleet, dus het chassis en de carrosserie. De zitbank moet opnieuw gemaakt worden: zit eikenhout aan, weer eens wat anders dan oud ijzer.

Plan van aanpak: eerst nog wat laswerk aan het chassis en dat laten poedercoaten, het chassis zie je straks bijna niet en dan kan het tegen een stootje. Vervolgens de carrosserie poedercoaten en dan lakken. Het blok, ja dat is een ander verhaal. Volgens Wim Faber niet echt zeldzaam en nog te vinden, misschien dat dat dan maar moet gebeuren. En het gedemonteerde blok als spare bewaren. Rien houdt jullie op de hoogte van de vorderingen.



De wielophanging: ook weer eens wat anders dan bij een tweewieler.



De Terrot HD van Jan Reyners uit 1936: 350 cc zijklepper, aluminium uitlaat, oliebliek, kortom: een fraaie motor

Nieuwe leden en hun motor

Afgelopen jaar hebben we een aantal nieuwe leden mogen begroeten uit België. Jan Reyners is een van hen en doet verslag:

Even reageren op jullie vraag.

Reeds vanaf mijn jeugd heb ik motor gereden tot een 10tal jaar geleden. Daar de moderne motoren mij weinig meer interesseerden - want de elektronische techniek begon mij parten te spelen - en daar ik zelf graag sleutelde dacht ik aan een oldtimer motor.

Eerst kwam de MZ-350-1 met zijspan, dan twee stuks Gillet 500cc Estafette, één Express 98cc 1939 en één MZ RT 125 ook uit de jaren '50-'60.

Maar toch wilde ik een Franse motor en namelijk het liefst een Terrot.

Zo reed ik 3 jaar geleden mee in de Teutenrally te Luiksgestel en liep ik Jan Koolen en Mart Kuys tegen het lijf want die reden met een Terrot. Zij hebben mij zo een beetje wegwijs gemaakt over Terrot en Franse motoren.

Even later vond ik hier in België een motor Terrot HD 350cc 1936 voor een zacht prijsje.

De vorige eigenaar was 10 jaar geleden op vakantie geweest in Frankrijk en had die daar gekocht, doch in zijn schuurtje gezet en nooit iets mee gedaan. Hij was merkelijk nog 95% compleet en zat nog mooi in de verf. Dus de koop was gauw gesloten.

Eerst aangesloten bij CFM en uitleg gevraagd aan Jan en Mart.

De motor en de koppeling werden in orde gemaakt en rijden maar (op een slechte bougie na ging alles vlot).

Hier in België - en zeker hier in het Limburgse - is weinig over Franse motoren te vinden daarom de aansluiting bij CFM.

Dit jaar hebben we in Kaatsheuvel meegedaan aan de Jaarrit, ingericht door Jan en Mart en dit was prima verlopen. Rit en voorzieningen waren uitstekend. De sfeer was zeer goed, enkel het weer viel een beetje tegen. Maar toch: het was voor herhaling vatbaar.

Ziezo, dit was zowat alles wat ik voorlopig te vertellen had.

Mocht er meer nieuws zijn hier uit onze regio, laat ik het wel even horen.

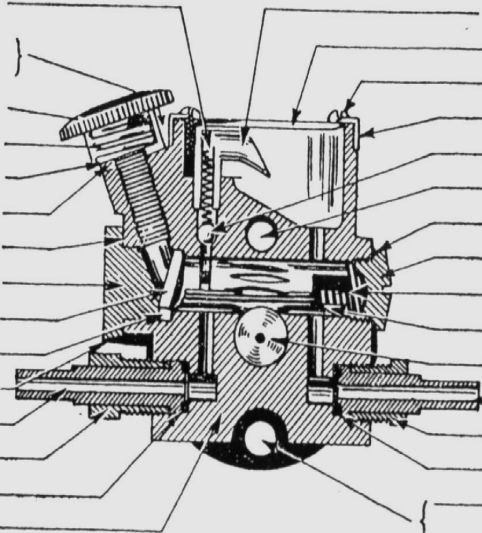
Met vriendelijke groeten,

Jan Reyners

Ressort de la bille	705
Taquet d'arrêt	692
Ressort du taquet	693
Bouton moleté et vis pointeau	681
Ressort du bouton	691
Capsule du joint	685
Joint, vis, pointeau	682
Joint du bouchon	677
Bouchon	676
Rondelle flottante	687
Goupille de maintien	10
Vis fixat. bouchon	707
Raccord long	13
Longue vis raccord	15
Rondelle joint	16
Bâti	709

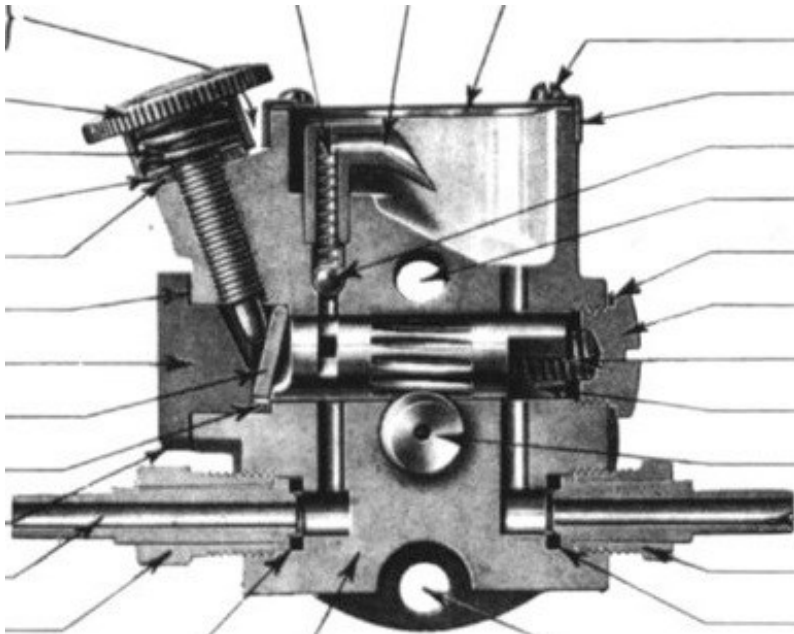
NOMENCLATURE DES PIÈCES DÉTACHÉES

678	Bec-compte-goutte
689	Fenêtre
690	Vis fixat. couvercle
688	Couvercle
706	Bille
695	Longue vis fixation
684	Joint de la vis
683	Vis-bouchon
686	Ressort du piston
669	Piston
673	Vis sans fin
12	Raccord court
14	Courte vis raccord
16	Rondelle joint
694	Courte vis fixation
695	Longue vis fixat.
708	Contre-écrou fixat.



POMPE « MIKRO » type S

Gurtner oliepomp. Duidelijk te zien: het kogeltje (706 Bille) en veertje (705 Ressort de la bille), deze vormen een terugslag ventiel, om te voorkomen dat de olie terugstroomt.

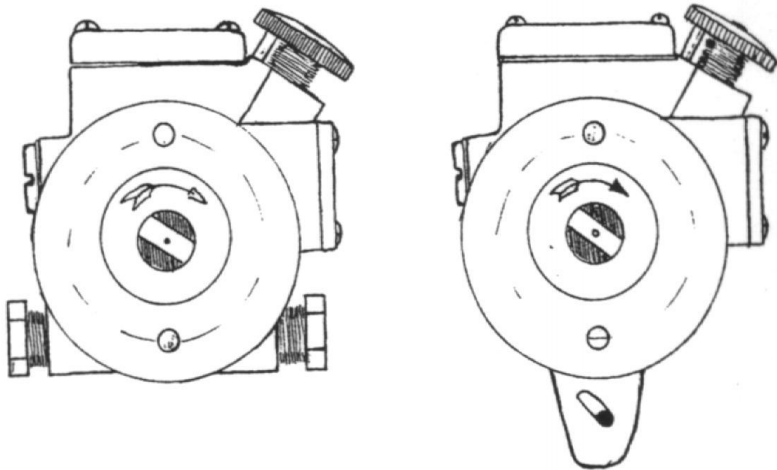


Gurtner oliepomp type Mikro S, zoals deze op veel Franse motoren in de jaren 20-30 voorkomt. Deze oliepomp komt ook voor als type T: de werking is hetzelfde, echter de olie gaat rechtstreeks de krukas in.

Gurtner oliepomp type Mikro S en T

Door: Jan Horsman

Tijdens de Jaarrit kwam ik clubgenoot Ad Heersche tegen, die een probleem met de oliepomp op zijn Automoto A9 had. Als dit soort oliepompen niet goed werkt, dan kan een mogelijke oorzaak zijn, dat het kogeltje, welke als een terugslagventiel werkt, niet aanwezig is. Dus heb ik Ad een tekening van de Gurtner Mikro S gestuurd, waarin het kogeltje (706 Bille) en het veertje (705 Ressort de bille) duidelijk te zien zijn. Zie tekening op de pagina hier-naast)



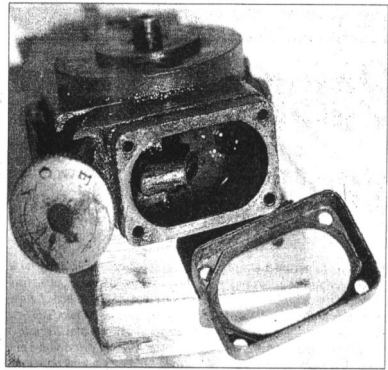
Mikro Types "S" et "T"

Gurtner Mikro S en T: bij het T type gaat de olie rechtstreeks de krukas in. (Via het "piefje" onderaan). Let ook op de draairichting: zowel links- als rechtsdraaiend komt voor.

Als je op beurzen naar dit soort pompen zoekt, dan moet je er ook op letten wat de draairichting is: zowel links- als rechtsdraaiend komt voor (zie tekening hierboven). Bijvoorbeeld voor een Terrot HST moet je een rechtsdraaiende pomp hebben, zoals aangegeven in de tekeningen hierboven. Deze pompen zijn gemaakt van Zamac, een legering die nogal kwetsbaar is: let bij aanschaf dan ook op scheuren. En of de schroefdraad (vooral van de olieleiding) nog intact is. Prijzen op beurzen: ongeveer euro 250,=. Voor dat bedrag moet de pomp echter wel compleet en goed werkend zijn.

Bij dit soort pompen wordt een hoeveelheid olie afgemeten, uitgedrukt in

Type	Compte-gouttes Gouttes par minute	
	Quatre-temps	Deux-temps
250 c.c. solo	15 à 20	—
350 c.c. solo	20 à 25	25 à 35
350 c.c. sidecar	25 à 35	35 à 45
500 c.c. solo	25 à 35	30 à 40
500 c.c. sidecar	35 à 45	40 à 50
750 c.c. solo	30 à 40	—
750 c.c. sidecar	40 à 50	—
1000 c.c. solo	35 à 45	—
1000 c.c. sidecar	50 à 60	—



Via het glaasje kan bij de Gurtner het aantal druppels per minuut geteld worden.

Tabel met opgave van het aantal druppels per minuut. De linker kolom voor viertakten, de rechterkolom voor tweektakten

druppels per minuut. Deze hoeveelheid is instelbaar met een draaiknop. De tabel hier linksboven geeft aan hoeveel druppels per minuut voor een bepaald type motor nodig is. Rechtsboven het kijkglasje, om het aantal druppels te tellen.

Overigens bleek Ad achteraf geen Gurtner pomp te hebben, maar een Best and Lloyd pomp. Een andere pomp, maar de werking is hetzelfde.

Reactie van Ad:

Dank voor het sturen van de dwarsdoorsnede van de oliepomp. Het geeft een duidelijk beeld van de werking ervan en daar kan je altijd van leren.

Nu blijkt echter dat de oliepomp op mijn AutoMoto A9, toch niet dezelfde is als die van de Terrot. Op de AutoMoto oliepomp staat het woord 'patent' en het woord 'best' onder een klein logootje van een soort omgekeerde tulpenbol met afgeschoren worteltjes naar boven. Het is een engels pompje. (Dat zal dan vermoedelijk een Best and Lloyd pompje zijn)

Zowel bij jouw Terrot pomp als bij mijn Automoto pomp drukt een veertje de plunjer naar een zijde. Bij mijn pomp was de veerspanning erg laag. Ik heb op een proefopstelling, aangedreven door een boormachine, wat testen gedaan en daarbij ook de druk van de veer vergroot door er een kogeltje tussen te plaatsen! Nu is de werking goed, ook bij 4000 motortoeren/min (komt overeen met 80 km/uur) en is de opvoerhoogte van het oliepompje +/- 1,5 meter. Mogelijk is het kogeltje 9 jaar geleden door mij zelf niet terug gemonteerd!?

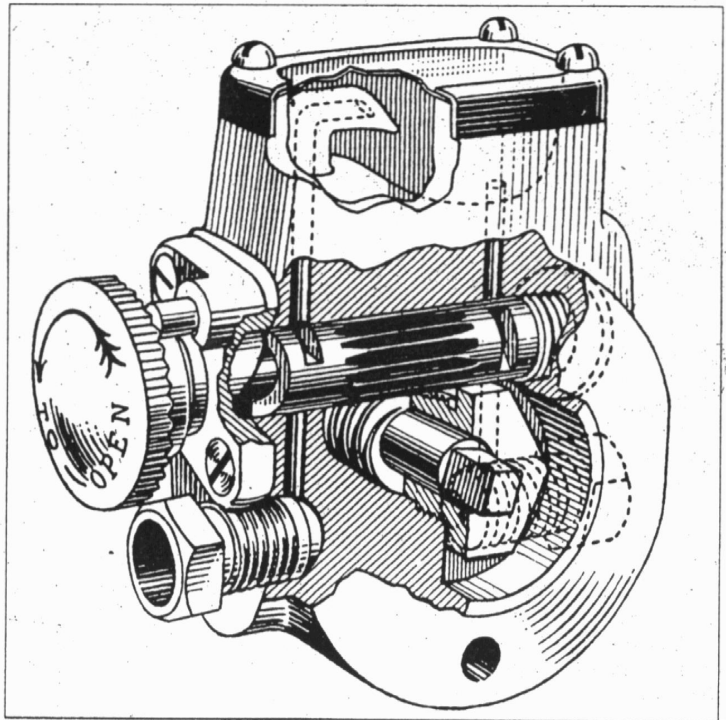
Ik hoop komende week weer te kunnen proefrijden, en dan zal blijken op deze oplossing ook werkt en hopelijk blijft werken.

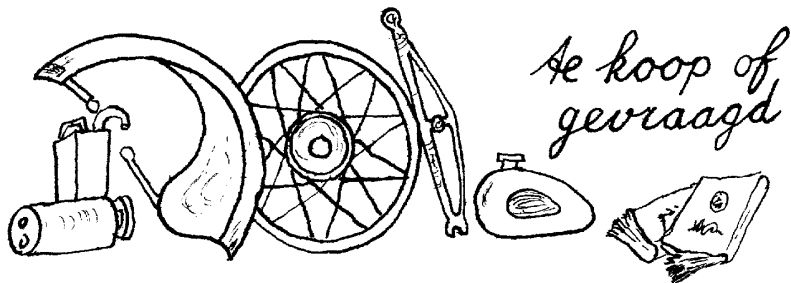
Groeten, Ad Heersche

Hiernaast: een Engelse Best and Lloyd oliepomp, zoals deze op de Automoto van Ad zit.



Hieronder: een Pilgrim pomp (ook Engels) , lijkt wel wat op een Gurtner oliepomp. Duide-lijk te zien: de draaiknop voor het instellen van het aantal druppels per minuut





Advertenties

Te koop:

Het DC heeft de volgende boeken te koop:

Französische Motorräder, Terrot, Monet Goyon, Motobécane, Peugeot.
De geschiedenis van het merk, afbeeldingen en technische gegevens . Duits.
2 stuks €39,00 per stuk

Les Motos Peugeot de mon Père 1950 - 1960.
Modellen overzicht en technische gegevens. Frans.
1 stuk €26,70.

Motobécane, les deux-temps, 1921 - 1984.
Overzicht begin tot eind van alle twee-tacten gemaakt door Motobécane /
Motoconfort.
Door Patrick Barrabès, zijn vader was een grote Motobécane dealer.
Veel unieke foto's.
1 stuk 39,95.

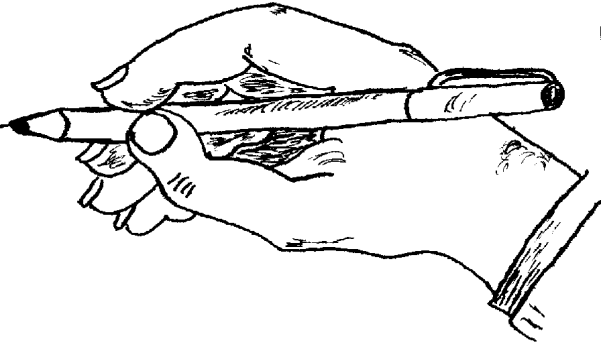
!!ALLE PRIJZEN ZIJN EXCLUSIEF VERZENDEN!!

Rien Neels
Email: CFM-DC@tele2.nl Tel: (0416) 31.20.01

Te koop:

Ivm verkeerd besteld: nieuwe hielband 26 x 2,5, hielomtrek 1700 mm , redelijke prijs.
Christ de Graaf, (Email: c.m.de.graaf@home.nl, Tel: 0168-453057

noteer



Agenda

CFM evenementen 2009

10 en 11 Januari 2009

Oldtimer beurs Autotron Rosmalen
Clubstand CFM



Maart 2009 (exacte datum nog niet bekend)
Sleuteldag Heerde

Beurzen/evenementen 2009

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)

10 en 11 januari 2009, Oldtimerbeurs Rosmalen

Geopend van 10:00 uur tot en met 17:00 uur.

E mail: info@oldtimerbeurs.net

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



7-8 februari 2009, Moto Retro Wieze (B)

Oktoberhallen Wieze, België.

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

Tel: (00.32) 2 381.08.87

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

E-mail: bema.bvba@pandora.be

15 februari 2009 Bourse d'échange, Joigny - (F) (89)

Van 4 h 45 - 18 h, Centre ville, Place du 1er Régiment des volontaires de l'Yonne. M.C. "Les Vieilles branches" Tel (0033) 6 18 54 09 38

21-22 februari 2009 8e ruilbeurs 'T ECHAPPEMENTJE, Roeselare (B)

FABRIEKSPAND, veldstraat 59, Roeselare

Entree € 4,00, Tel: 0032-51 724725-051725581

22 februari 2009, Oldtimerbeurs Lommel (B)

Zaal Den Horst, Gelderhorsten/Lommel

Entree: € 4,00. Tel: (0032)47-4476427

6-8 maart 2009, Vehikel, Utrecht

Vehikel Oldtimer Markt, Veemarkthallen Utrecht

Entree: Euro 12,00/ 8,00/ 6,00

Open VRIJDAG van 14:00 uur tot en met 20:00 uur

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

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

Zie ook: <http://www.vehikel.com>, E mail: info@vehikel.com

7-8 maart, Bourse D'Echanges, Reims (F)

Open: 10.00 hr - 18.45 hr

Website: www.bce-reims.com

Zondag 15 maart 2009, Moto Retro Leuven (B)

Brabantse Leuven, België

E 40, Haasrode, afrit 23, Telefoon: (00.32) (0)2 381.08.87

Zaterdag 28 maart 2009, Motormarkt Hardenberg

Sportpark " De Boshoeke", Hardenberg

Rijksweg 34 Ommen - Coevorden, Entree euro 4,00

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

28-29 Maart, Oldtimer & Teilemarkt Fribourg, Zwitserland

15.000 m2 binnen, 5000 m2 buiten

Bordjes Forum Fribourg volgen

Website: www.Oldtimer-Teilemarkt.com

Overige beurzen in Frankrijk

Zie website La Vie de Moto: <http://www.lva-moto.fr> (Tab: Agenda)

(commerciële advertentie)

LONDON EXHAUST TECHNOLOGY BV

Al 75 jaar:

- » Fabrikant van eerste klas 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

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-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@kpnmail.nl

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