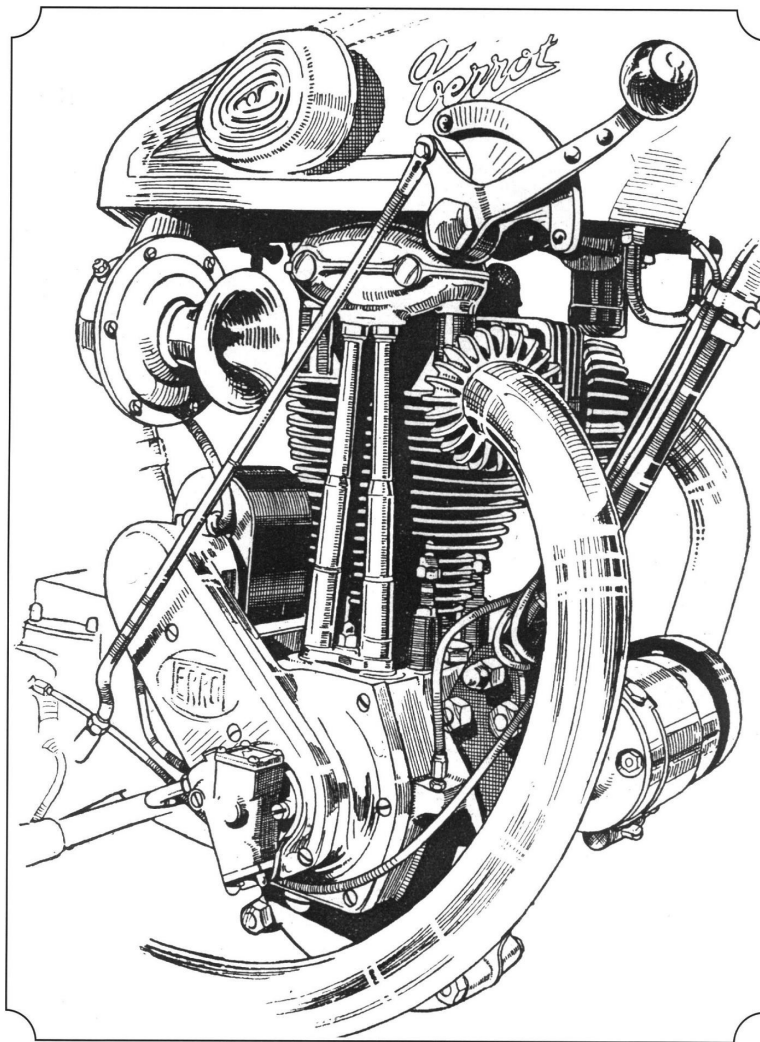


Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 68 Maart 2009 oplage: 200



250 OSSE, à rapprocher de son aînée, la 350 HSSE. La pompe Best & Lloyd est du modèle à viseur carré.

Koehler-Escoffier - Verslag Rosmalen

Sleuteldag Heerde

Techniek Terrot PU - Deense De Dion Bouton

Inhoud

Enerverend.....	3
Sleuteldag 2009	6
Evenementen	9
Open Dag DC Oosterhout.....	10
Verslag Rosmalen 2009.....	11
Erfenissen II.....	13
Deense De Dion Bouton	19
Overzicht documentatie voor de verkoop.....	23
Royal-Moto.....	24
Nieuwe leden en hun motor.....	26
Aanvullingen en verbeteringen ledenlijst	28
Lijst met handige adressen.....	29
Nieuwe boeken in het DC.....	30
Advertenties.....	31
Agenda.....	32
Informatie vereniging CFM.....	36

Bij de voorpagina:

Fraaie tekening van een Terrot 250 cc OSSE kopklepper uit 1930.

Deze tekening staat in het nieuwe Terrot boek van Jean-Yves Fenautrigues: "Les 250/350 cc Terrot de Latérales et culbutées Type G,H,O et Dérives 1923/56". ISBN 2-9507023-9-2

Ten opzichte van de vorige versie uitgebreid met de 250 cc typen, meer foto's, meer tekst en (duidelijker) tekeningen. (40 pagina's meer)

Bijlagen:

Inschrijfformulier Sleuteldag

Sluiting kopij:

Uiterlijk zaterdag 19 juni 2006 of bel!

Kopij:

Getypt of geschreven, het liefst elektronisch aangeleverd.

Email kopij:

cfm-redactie@kpnmail.nl

Enerverend

Op 10 en 11 januari was de CFM weer vertegenwoordigd in Rosmalen. Rien heeft vanuit het bestuur de standpresentatie verzorgd en er, met een min of meer vaste club “gouden” mensen, iets heel goeds van gemaakt. De gasten zijn uitmuntend ontvangen. Het was de hele dag een drukte van belang. Beursbezoekers zien het als een rustpunt en keren enkele keren terug om even bij te praten en nog wat lekkers mee te pikken. Drinken, drank, eten, paté d’Anne, brood, stokbrood, bij alles is aan de verfijning gedacht. Enkele motoren als standbekleding. Natuurlijk levert dat de gespreksstof waar de club voor is opgericht.

Koehler . . .

Dit jaar was er ook een Koehler Escoffier kopklepper in racy staat te bewonderen. Het bestuur had in december zelfs een geboortekaart ontvangen van de bouwer toen het machien met “keuringsuitlaten” van een kenteken mocht worden voorzien. De Koehler trok veel aandacht door zijn opzienbarende uiterlijk. De kleur, paarsblauw en zilvergrijs, ultrasnelle spatborden, ongedempte race-uitlaten en een ingewikkelde oliepomp met veel leidingwerk. De rode racestandaard hield het achterwiel omhoog. Een klein briefje met Franse en Nederlandse tekst dat ie te koop was. De eigenaar heeft er lang en met veel zorg aan gewerkt. De motor heeft nog geen 25 km gereden en is nog niet eens goed getest. En dan toch te koop?

Ik had het werk van Ton af en toe gevolgd, hij vertelde er wel eens wat over. Eerlijk gezegd was het ook een beetje langs me heen gegaan. De hele dag werden foto’s gemaakt, door de knieën gegaan, over de motor gepraat. Wat maakt het nou zo apart allemaal?

Restaureren of conserveren of . . .

Lang geleden heb ik eens een artikel vertaald “Conserveren of restaureren”. Het is trouwens nog steeds te vinden op de CFM-site onder downloads. Dit artikel moet nodig worden aangevuld. Nieuwe titel: “Restaureren, conserveren of enerveren”. De Koehler is enerverend door zijn mix van mooie onderdelen en bijzondere oplossingen: een extra laag in het frame gemonteerd 350 cc kopklepper blok door de schetsplaten te vervangen, een glans-geëpoxideerd frame, ultrasnelle spatborden, afneembare kentekenplaatouder enz. enz. De drievoudige JAWA oliepomp, - carter leegpompen, - olietoevoer krukas - smering klepgeleiders is het opmerkelijkste detail aan de motor.

Er is niet gearzeld om moderne componenten te gebruiken. Aardig detail is dat de originele spatborden en schermen werden bijgeleverd. De motor kan dus worden terug gebouwd naar dertiger jaren staat.

Kan dit nou allemaal?

. . . een oude motor op deze wijze weer rijklaar maken? Dat is wat mij betreft



Prachtige Koehler-Escoffier KLS4, 350 cc kopklepper uit 1934, van Paul Jonkman, gerestaureerd door Ton Dorland. Getuned door Ton: huidige topsnelheid 138 km/u (was 115 km/u). Gemodificeerde drevoudige Jawa oliepom, voor de broodnodige smering. Als je de motor wilt bewonderen: Paul neemt de motor mee naar de Sleuteldag op 21 maart in Heerde.

toch eenvoudig te beantwoorden: ja, als in de gedachte erachter maar een lijn te herkennen is en dat dan ook consequent wordt volgehouden.

Dertiger jaren motoren werden destijds natuurlijk ook verbouwd. Omdat het geld ontbrak werden vissenuitlaten gecoupeerd of de zaag in het frame gezet en werd er een zadeltank opgeknutseld. In de zeventiger jaren kwamen de caféracers en de choppers. In deze lijn kun je de Koehler ook zien: waarom een oude oliepomp gebruiken als een veel beter alternatief beschikbaar is dat qua functie en uiterlijk ongeveer overeen komt? Dit idee zie je op meerdere plaatsen bij de motor terugkomen. De motor zou in 1935 op deze wijze geleverd kunnen zijn. Zou de fabriek er trots op zijn geweest? Vermoedelijk wel. Nadeel was dan wel geweest dat door de onderdelenkeuze en de gekozen oplossingen de motor te duur zou zijn geworden.

Advies

Nu staat de motor bij mij, het briefje kon er zaterdagavond vanaf. Ik heb nu twee mogelijkheden: ervan genieten in mijn schuurtje of kiezen voor het plezier van het rijden. Ik moet nog wel een oplossing bedenken voor de uitlaatbochten. Ze zijn oogverblindend mooi maar ze hangen zo laag dat je er niet goed mee kunt rijden. Ik vraag tijdens de Sleuteldag op 21 maart aan de aanwezigen om een oplossing te bedenken die bij het concept past. Bedenk een bijzondere oplossing met klassieke materialen die in de tijdgeest en de stijl van de motor zou passen. Ik kom naar de Sleuteldag en zorg dat de motor daar ook is. Niet om de complimenten te ontvangen, alle credits voor de bouwer. De CFM kan me goed helpen en ik sta open voor al uw ideeën en opmerkingen. Kom je ook en denk je mee?

Paul Jonkman

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

Vous aurez toute satisfaction

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

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

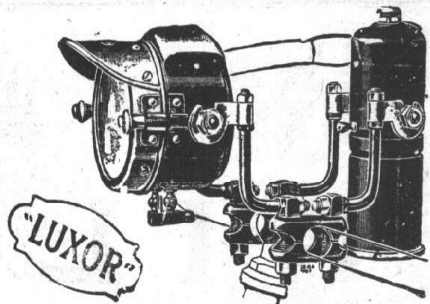
N° 5 Face 125 mm, mir. 115 mm, durée 4 h. 1/2 complet 150 fr

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

DUPONT & TRAISET, 3, rue Tesson, Paris-X^e

Constructeurs

En vente dans toutes bonnes maisons



Sleuteldag 2009

De Sleuteldag wordt dit jaar gehouden op 21 maart. Marius Brouwer ontvangt ons ook nu weer in zijn bedrijf “Metaalmorfose” in Heerde.

Op de jaarvergadering hebben we afgesproken dat de Sleuteldag hoofdzakelijk zal worden besteed aan zelfwerkzaamheid met begeleiding, terwijl we de Kennisdelendag besteden aan “lessen”, theorie en praktijk.

Een tweede reden is dat we goed gebruik willen maken van de mogelijkheden, het gereedschap, het materiaal en het personeel waar we in Heerde over kunnen beschikken.

Wat is op de komende sleuteldag de bedoeling?

- 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 / polijsten / tiramisu maken
U dient van te voren op te geven wat u wilt gaan doen.
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 / uitlaatbochten e.d.).
- De kofferbakverkoop (draagbare spullen die binnen gelegd kunnen worden. Het is geen “beurs”).
- 12.30 lunch.
- Voorafgaand of na de lunch geeft Marius een demonstratie van de “nieuwe” uitlaatservice. Zoals u ongetwijfeld weet heeft hij een bekend staand uitlatenbedrijf overgenomen inclusief een forse set gereedschap. Houd rekening met een paar honderd meter lopen.
- Einde Sleuteldag: 15.30 uur

Binnenbrengen materiaal kofferbakverkoop vanaf 08.30 uur.

De inschrijving gaat tot maximaal 40 personen; de datum van ontvangst van uw inschrijving telt. U krijgt alleen 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 aansprakelijk-

heid 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 3 broodjes en koffie/thee/chocolade/cup a soup voor de lunch. Frikadellen e.d. kunnen om 11.00 worden opgegeven.

Om 15.30 willen we afsluiten.

De kosten voor deze dag zijn € 17,- inclusief lunch, koffie e.d.

Het eventuele “vet” bij de lunch moet u zelf betalen. De opbrengst gaat naar de personeelspot van de firma. Dit lijkt ons niet meer dan logisch, aangezien alle medewerkers van de firma hier vrijwillig aan meewerken.

Gebruikt materiaal e.d. wordt ter plaatse bekeken en eventueel betaald. Daar komt u samen met Marius wel uit.

U ziet, wederom een bijzondere 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, Bij 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.

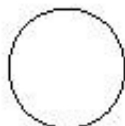
Marius Brouwer en Ton Dorland

N.B. De inschrijfformulieren opsturen naar Ton Dorland.

 **AA-beeckrit** 
2009
Zondag 9 augustus 2009

**Internationaal oldtimer treffen voor motoren van vóór
1965 en bromfietsen van vóór 1970**

Samenkomst : Zaal Jan van Abroek
Jef Vanhoofstraat 3
B- 3960 BEEK-BREE



Inschrijvingen: Tussen 8u30 en 10 uur

Kostprijs : € 7,5 , inclusief ontbijt en drank tijdens de rit

Wat : Er is een aparte, beprijde rit door de streek van de
AA-beek van ± 110 km voor de motoren en
± 70 km voor de bromfietsen.

Info :- Er zijn bezemwagens voorzien

Inlichtingen : Pierre Hertogs
Tel/Fax: 089/47.21.67
GSM : 0477/92.24.04
aa_beeckrit@msn.com



**OPGELET :- TE JONGE VOERTUIGEN WORDEN GEWEIGERD!
- VOERTUIGEN VAN VÓÓR 1930 WORDEN GRATIS
INGESCHREVEN**

Bezoek onze website: www.aa-beeckrit.tk

Organisatie onder de auspiciën van LOMC vzw

Evenementen

Zondag 9 augustus, AA-Beeck rit te Beek-Bree (Belgie)

Naast onze eigen evenementen, vinden we het leuk om zo nu en dan als club andere evenementen te bezoeken.

Zo gaat we vanuit het bestuur dit jaar deelnemen aan de AA Beekrit in België. Een vrij groot evenement met vorig jaar 200 deelnemers. Zie de flyer op de pagina hiernaast.

Beek-Bree ligt niet ver van de Nederlandse grens. Ongeveer 50 km boven Maastricht. De rit is ongeveer 110 km lang.

Een ieder wordt uitgenodigd om ook te komen. Voorinschrijven is niet nodig. Meer informatie op de website van de AA Beeckrit: www.aa-beeckrit.tk
Ook kun je contact opnemen met Rien Neels.



30-31 Mei Coupes Moto Légende, Circuit de Dijon-Prenois

In het pinksterweekend vind dit jaar weer het grootste veteranenevenement van Frankrijk plaats op het circuit van Dijon-Prenois.

Elk jaar zijn er wel een paar CFM-ers op dit evenement te vinden, die meestal op een camping in Dijon verblijven.

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)

13 juni Open dag DC, Oosterhout

Op zaterdag 13 juni houden we weer de open dag in ons documentatie centrum in Oosterhout. Rien Neels ontvangt ons weer in zijn museum, waar je uitgebreid in de documentatie kunt snuffelen. Ook weer een goede gelegenheid om andere CFM-ers te ontmoeten en te praten over onze hobby: het Franse oude ijzer.

‘s Middags is er gelegenheid om een ritje in de omgeving te maken. Dus neem je motor mee.



Een blik in het museum van Rien

Het documentatiecentrum 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

Rosmalen 2009

Zoals je in de vorige Peu hebt kunnen lezen, gaan Christ en Riet de Graaf voortaan de clubstand op de beurzen bemannen. Hierbij een verslag van Christ van zijn eerste beurs. Wij wensen Christ en Riet veel succes en plezier met deze 'job'.

Na het verplichte binnen zitten van de feestdagen was het een verademing dat we weer naar Rosmalen konden gaan.

Dit jaar wel met een zekere spanning. Enerzijds de ijspret: zou er wel volk komen? En anderzijds misschien toch een heel klein beetje recessie?

We kunnen tevreden terugkijken op deze beurs, met toch behoorlijk veel bezoekers op onze clubstand. Maar de verkoop bij de handelaren, waaronder een aantal van onze clubleden, was niet wild. Misschien zijn sommige men-



De nieuwe beursvoermanager Christ (2e van links) en de scheidende (Rien, 3e van links) in Rosmalen

sen toch gewoon voorzichtiger met uitgeven van geld.

De Spijkerhal, de vaste plaats voor de clubs, was dit jaar ingericht met als thema: "feest". Met een heuse draaimolen in het midden en daarom heen de vele gezellige clubstands. Overigens wel een paar minder dan voorgaande jaren en dat is toch jammer! Maar hoe dan ook, op onze Franse stand was het ook weer feest, waar de leden niet alleen komen voor een praatje, maar ook voor een natje en droogje. Hoogtepunt wederom de paté van Rien.

De stand was aangekleed met 3 Terrot's (van Rien, Cor en Christ) en de Koë-



Een impressie van de beurs in Rosmalen 2009.

hler Escoffier van Ton (die overigens zaterdagmiddag van Paul werd). Verder stond er op zondag een Motobécane van Henri. Marius had een Monet-Goyon geleverd voor de aankleding. Deze machine stond te koop, er was volop belangstelling voor, de prijs was prima, maar... retour Heerde.

Zaterdag was de drukste dag, met veel bezoekers en liefhebbers, zondag de rustigere familiedag. Met als gevolg dat rond 4 uur de meeste handelaren al op gingen ruimen, en wij dus ook.

Met de verkoop van voldoende handleidingen, en de inschrijving van een nieuw (Belgisch) clublid waren het 2 gezellige dagen. We kijken er tevreden op terug.

In ieder geval hebben zich voor 2010 al enige leden aangemeld voor de bemanning van de clubstand, maar als jij ook zin hebt om een keer te helpen, laat het dan even weten.

Tot volgend jaar,

Christ en Riet de Graaf.

Erfenissen II

*Wim Janssen vervolgt in dit artikel zijn ervaringen met de restauratie van zijn Terrot PU uit 1932. Het eerste deel was gepubliceerd in *Peu de Tout* 65.*

Het is echt niet zo dat activiteiten van vorige eigenaars altijd met argwaan bekeken moeten worden, maar het kan gebeuren dat zelfs netjes uitzierende onderdelen toch onverwachte problemen geven.

Toen ik, alweer een hele tijd geleden, eindelijk de gereviseerde onderdelen van m'n Terrot terug kreeg van het revisie bedrijf (krukas, cilinder met zuiger en kleppen met geleiders en nog wat kleinigheden), dacht ik de boel netjes te gaan opbouwen. Een goede nokkenas met nokvolgers had ik inmiddels ook opgeduikeld. De klepstoters met geleiders waren in goede staat, dus die konden blijven zitten. Alleen de busen voor de nokkenas moest ik nog maken om alles compleet te hebben. Eigenlijk had ik 2 blokken laten reviseren met de bedoeling om de beste onderdelen in één blok te verwerken. Tot mijn verbazing was het onmogelijk om de zuiger/cilindersets te verwisselen. Een van de twee blokken wilde dan niet meer rond, het stootte ergens. Alles volkomen identiek en toch verschil!

Vermoedelijk lag het aan de gemodificeerde zuigers die het bedrijf leverde. Voor ruim 2500 gulden (toen nog) mocht je blijkbaar niet alles verwachten. Maar goed, de opbouw op zich ging verder gemakkelijk, vooral omdat ik eerst nog een montage standaardje gemaakt had. Het krukas kettingwiel werd nog niet op de krukas gemonteerd, maar in plaats daarvan voorzien van een soort handslinger waarmee het blok zo'n 1000 keer werd rond gedraaid (met olie natuurlijk!) en daarna weer gedemonteerd. Ik wilde het op tijd zien als er iets niet zou deugen.

Ongelooflijk hoeveel troep er toen uitkwam in de vorm van heel fijn zwart slijpsel, terwijl toch alles vooraf goed schoon was. Een tweede keer bleef de olie goed schoon, en ook werd er niets verdachts gezien. Het slingeren ging ook al een stuk makkelijker. Een beetje ongewoon een motor inlopen op handkracht, maar ik wilde voorzichtig zijn.

Toen werd de handslinger vervangen door het primaire kettingwiel, die ook voorzien is van een V poelie voor de dynamo aandrijving. De bedoeling was een markering aan te brengen voor de positie van het bovenste dode punt van de zuiger. Dit werd als volgt gedaan:

De kleppen doppen werden er af geschroefd en de zuiger werd op het oog in het bovenste dode punt gezet. Bovenin de schijven van de V-poelie werd een V groefje gevijld, zodanig dat hierin een spijker of pennetje gelegd kan worden. Vervolgens werd een stukje staf materiaal [alu, plastic of desnoods hout] van ongeveer 8 MM aan een stuk metaal draad bevestigd.

Dit werd in de verbrandingsruimte gestoken, zo goed mogelijk midden op de cilinder. Daarna werd de krukas voorzichtig linksom en rechtsom gedraaid totdat de zuiger tegen het voorwerp stuitte.

Deze punten werden gemarkeerd op het carter [plakband erop eventueel] met behulp van het V groefje en spijker, pen of potlood of iets dergelijks. Het midden van deze 2 punten geeft het meest nauwkeurige bovenste dode punt aan, want zelfs eventuele speling wordt zo weg gedrukt. Een center puntje op het carter geeft voortaan het dode punt aan. Een spijker of desnoods een saté prikker is al afdoende gereedschap om het bovenste dode punt terug te vinden.

Na deze actie kon het krukastandwiel er op om de kleptiming te stellen.

Er zaten nog duidelijk zichtbare merktekens op de tandwielen, dus dat moest goed komen. Nadat de klepspeling was afgesteld, werd ook nog een gradenboog op de krukastandwiel gezet waarbij gebruik gemaakt werd van het tevoren bepaalde bovenste dode punt. Ook werd er een meetklok op de inlaat klep gezet, want dat afstellen, dat zouden we eens effe secuur doen!

Omdat er 1 nokkenas is met 2 vaste nokken zou, als de inlaatklep goed stond, de uitlaatklep ook gelijk goed moeten staan. Theoretisch dan tenminste.

Er werd een afwijking gevonden, maar die zou gecorrigeerd moeten kunnen worden, want er is een stel mogelijkheid in de vorm van de drie spiebanen in het krukastandwiel. Deze drie spiebanen zitten niet op 120 graden, maar op 118, 120, en 122 graden van elkaar. (Afgerond op hele graden)

De volgorde van de drie segmenten (zie fig.1) is als volgt:

De nummering 1, 2 en 3 is de plaats van de spiebaan.

Aangezien er 20 tanden zijn, heeft het segment

118 graden $(118:360) \times 20 = 6.5555$ tanden,

120 graden omvat $(120:360) \times 20 = 6.6666$ tanden en

122 graden omvat $(122:360) \times 20 = 6.7777$ tanden.

Andersom omvat 1 tand 18 graden.

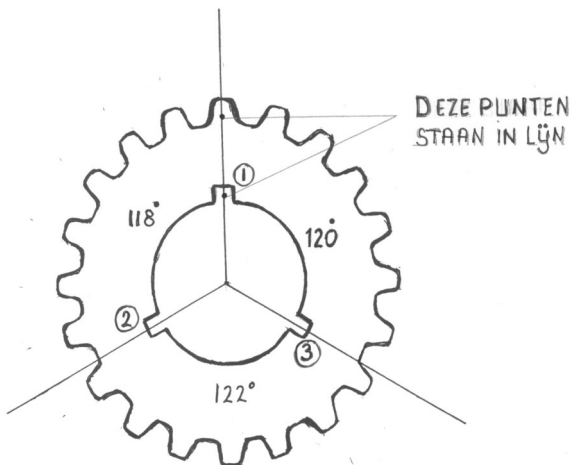


Fig. 1: Het distributietandwiel van een Terrot PU : de drie spiebanen zitten niet symmetrisch, maar op 118, 120 en 122 graden van elkaar.

Stel de spie zit op positie 1, en de krukas en nokkenas tandwielen zijn in aangrijping en we vinden niet de goede waarden voor openen en sluiten van de kleppen, dan moet er dus iets veresteld worden. Vanuit 1 kunnen we naar positie 2 of 3.

Stel we gaan van positie 1 naar 2 ofwel we verzetten 118 graden of 6.5555 tanden. De krukas stand blijft hierbij onveranderd en de nokkenas ook. Omdat we 6.5555 tanden verzet hebben en geen heel getal, moet dus de nokkenas verdraaid worden om weer in aangrijping te komen. Dit kan op twee manieren gebeuren, namelijk:
 0.5555 tanden terug = $0.5555 \times 18 \text{ graden} = 10 \text{ graden later open van de klep}$
 of
 0.4444 tanden verder = $0.4444 \times 18 \text{ graden} = 8 \text{ graden vroeger openen van de klep}$.

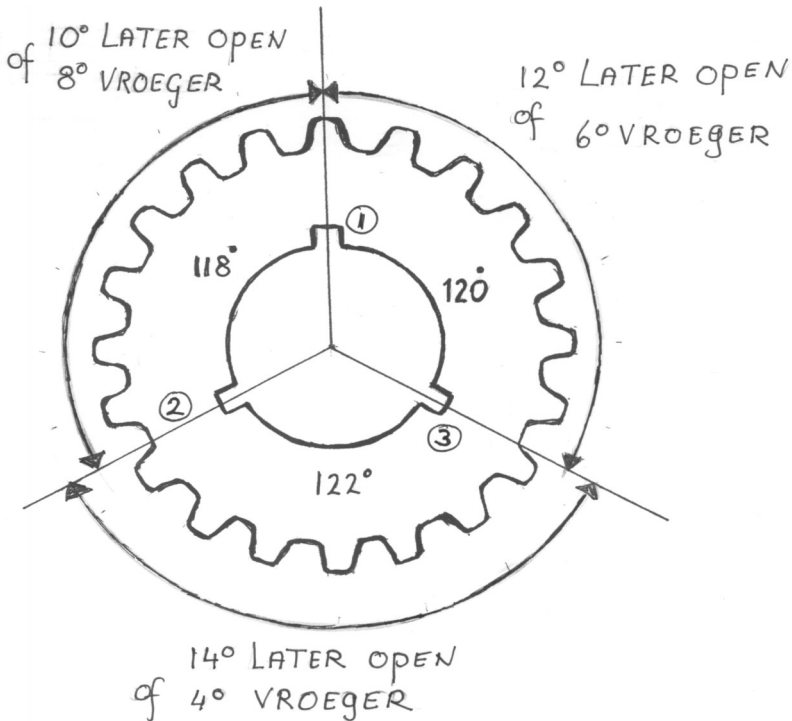


Fig. 2 : hier zie je het effect, als je tandwiel op de krukas verzet van 1 naar 2, van 1 naar 3 en van 2 naar 3. Je kunt dus in zekere mate de kleptiming beïnvloeden.

Stel we gaan van positie 1 naar positie 3:

Nu verzetten we 120 graden = 6.6666 tanden.

Met dezelfde redenering komen we uit op:

0.6666 tanden terug = 0.6666×18 graden = 12 graden later openen van de klep of

0.3333 tanden verder = 0.3333×18 graden = 6 graden eerder openen van de klep.

Blijft over de verstelling van 2 naar 3 [of van 3 naar 2] wat oplevert:

0.7777 tanden terug = 0.7777×18 graden = 14 graden later openen van de klep of

0.2222 tanden verder = 0.2222×18 graden = 4 graden eerder openen van de klep.

De verstelmogelijkheden lijken nogal grof, maar dat valt mee omdat ook een combinatie van een nokkenas tand vooruit of achteruit met een verstelling naar een andere spiebaan mogelijk is. Dit levert een afwijking van 0 tot +/- 4 graden op. Alleen lukte dat mij niet zo.

Was de inlaat goed ,dan stond de uitlaat fout of omgekeerd!

Dan ga je toch twijfelen of de nokkenas wel klopt.

Geen enkele nokkenas van de 4, die ik inmiddels had, was voorzien van een merk of type aanduiding.

Het werd tijd om alles eens grondig na te meten.

In onderstaande tabel staan de gemeten waardes van vier nokkenassen:

Nokkenas	Nok	Grondcirkel	Nokhoogte
A	1	25.18	4.80
	2	25.23	5.01
B	1	26.11	4.69
	2	25.86	4.94
C	1	25.55	4.89
	2	25.18	5.14
D	1	25.25	4.70
	2	25.30	4.75

Nokkenas A had de meeste zichtbare slijtsporen, nokkenas D was vrijwel ongebruikt. Met de Franse slag gemaakt?

De volgende stap was het plaatsen van de assen tussen de centers van de draaibank en de nok omtrek op 40 punten op te meten [tandwiel heeft 40 tanden]

De gevonden waarden werden op grafiek papier uitgezet. Zie figuur 3.

Uit het kleptiming diagram blijkt dat de toppen van de nokken een afstand van 69 graden moeten hebben. Drie van de vier nokkenassen voldeden hier redelijk aan, de vierde week behoorlijk af. De grondcirkel bleek niet in het

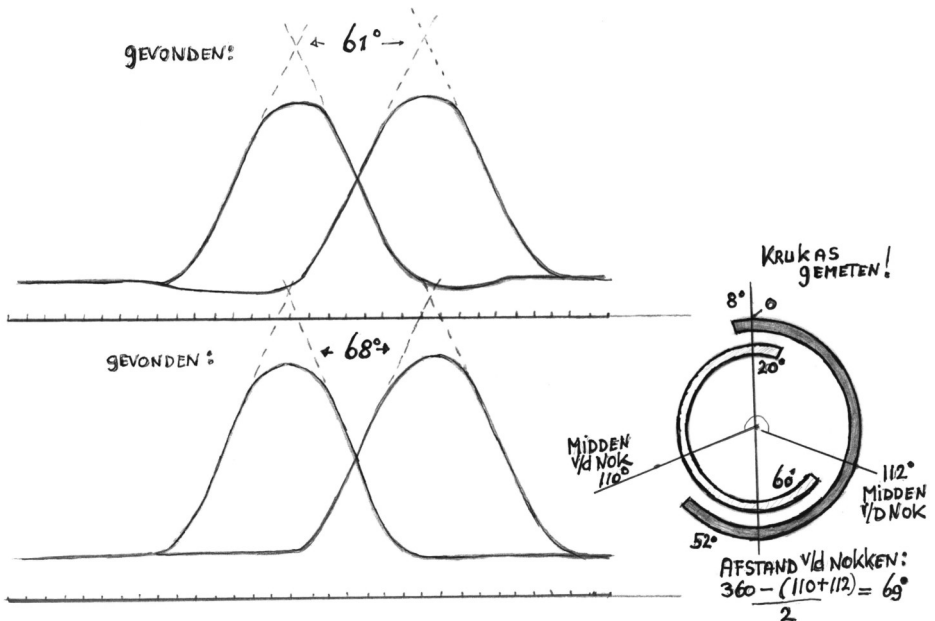


Fig. 3: De nokkenas op de draaibank gemeten en in een grafiek gezet. Daarnaast het kleptimingdiagram

hart van de as te staan! De klepspeling is hierdoor nooit goed af te stellen. Misschien is dat nog te herstellen, maar voorlopig is deze maar apart gelegd.

Nu het zeker was dat in ieder geval de andere nokkenassen wel goed waren, werd een ervan terug in het blok gezet, want het werd tijd dat er iets gevonden werd dat dit gedoe kon verklaren en dat gebeurde gelukkig ook.

De meting werd herhaald, nu met een graden schijf op de krukas en meetklok op de klepschotel.

Dat leverde weer een reeks getallen op en een plaatje (had niet eens gehoeven, achteraf) en om het resultaat te kunnen beoordelen werd ook de hefboom werking van de nokvolgers bepaald. De armen van deze hefboom zijn niet gelijk aan elkaar dus er is een verhouding getal waarmee rekening ge-

houden moet worden om op de juiste theoretische lichthoogte uit te komen. De uitkomst bleek niet te kloppen met wat in de praktijk gevonden was! Het waren zo'n mooie nokstotergeleiders, maar wel iets te hoog waardoor de nokstoters nooit helemaal onderin konden komen. Met kleppen stellen merk je dat niet.

Eigenlijk wordt zo een stukje van de aanloop op de nok afgesneden of liever gezegd overgeslagen, je denkt dat de boel op tijd staat, maar in feite is alles net iets verschoven.

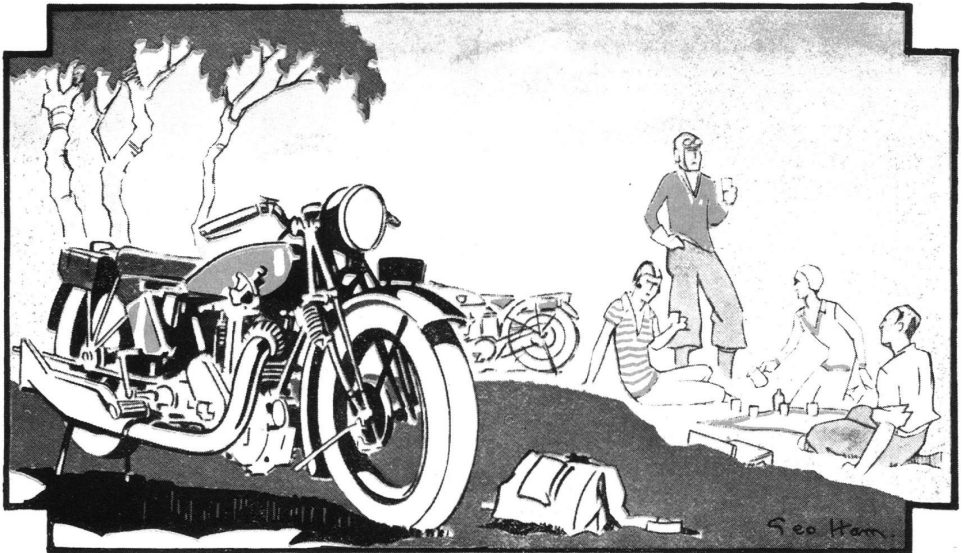
Omdat telkens het carter dicht moet, zie je deze ongewenste "erfenis" dus ook niet.

Misschien valt mij hoongelach ten deel, omdat iedereen altijd standaard de lichthoogte van de kleppen controleert en is dit ouwe koek, maar ik zat er maar mee en het heeft veel tijd gekost.

Misschien nog een hint voor bezitters van Terrot 225 cc en Magnat-Debon 225 cc (weet iedereen natuurlijk ook al!): de kleppen, klepveren, klepveer schotels, klepgeleiders en de klepstoters en -geleiders zijn anders dan die van de 250cc versie!

En de 225 cc cilinder heeft 15 koelribben en de 250 cc versie heeft er 17. ■

Wim Janssen



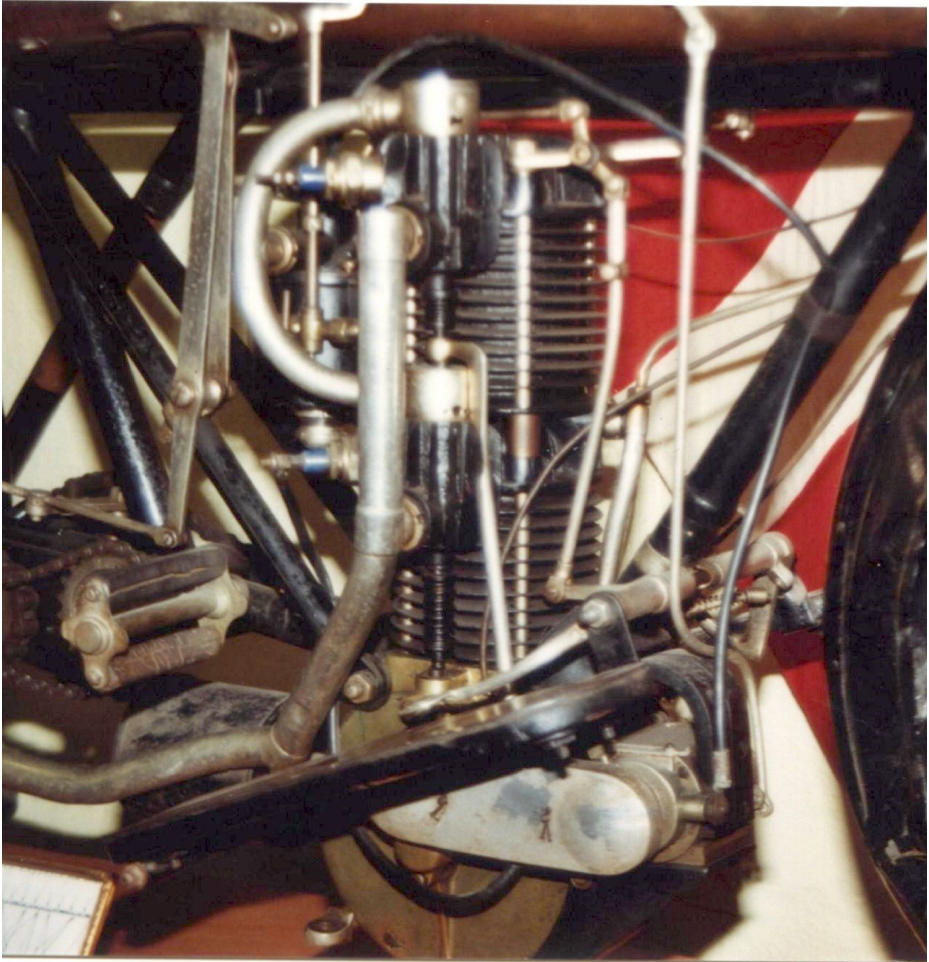
Illustratie van Geo Ham uit de Terrot catalogus uit 1932.

Deense De Dion Bouton

Door: Jan Horsman

Vorig jaar op vakantie naar Noorwegen kwamen we in Denemarken langs een Motor museum in Stubbekøbing. Uiteraard gingen we even een kijkje nemen.

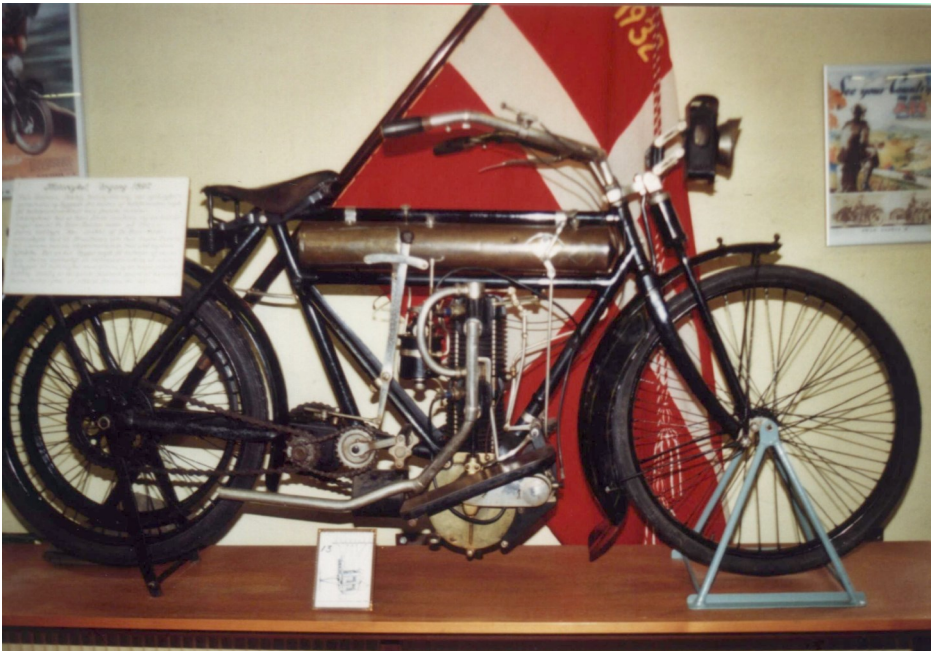
Het Stubbekøbing MotorCykel- og Radiomuseum is 26 jaar geleden opgericht door verzamelaar Erik Nielsen en de gemeente Stubbekøbing. Erik Nielsen verzamelde en restaureerde motoren vanaf 1961 tot aan zijn dood in 2001. Inmiddels zijn er ongeveer 150 motoren te zien en wordt de



Motor (merk onbekend) uit 1897 met een De Dion-Bouton blok. Het bijzondere is, dat het blok twee cilinders boven elkaar heeft. Twee cilinders, twee bougie's, twee inlaten en twee uitlaten. Van deze motor is maar een exemplaar gebouwd.

collectie nog steeds uitgebreid.

Met uitzondering van de bekende viercilinder Nimbus heeft Denemarken heeft bijna geen eigen motorindustrie gekend. In het museum staan voornamelijk Engelse, Duitse en Amerikaanse motoren. In het museum stonden welgeteld vier Deense vooroorlogse merken: Nimbus, een Ellekammer uit 1908, een William Mörch (slechts vier exemplaren van gebouwd) uit 1914 en de oudste motor, die in 1897 in Denemarken is gemaakt, maar wel een heel bijzondere: namelijk met een De Dion Bouton blok (zie hier de Franse link) met twee cilinders boven elkaar. Op de detailfoto is te zien, dat het echt twee cilinders zijn, met twee bougies, twee inlaten en twee uitlaten. Je vraagt je bij



Oudste Deense motor uit 1897 met een tweecilinder De Dion Bouton blok. De cilinders zijn boven op elkaar geplaatst. Zie ook de detailfoto op de vorige pagina.

zo'n ontwerp toch wel een paar dingen af: hoe zijn de beide zuigers gekoppeld? Vermoedelijk met een stang door de onderste cilinderkop. Als dat zo is, hoe zit het dan met de afdichting van de onderste verbrandingsruimte? De ruimte onder de bovenste zuiger zal ook een verbinding met de buitenlucht moeten hebben?

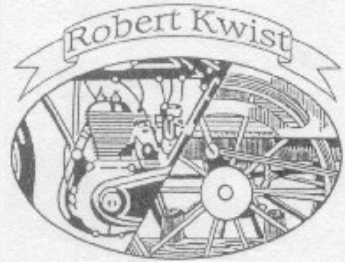
En je vraagt je af: heeft De Dion Bouton deze blokken vaker ingebouwd in een motor fiets?

Dus heb ik eens gekeken in ons documentatiecentrum. We hebben best wel veel documentatie over De Dion Bouton. Maar waar je ook zoekt: geen enkele informatie over dit tweecilinder blok te vinden. Ook op internet was niets

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.

Hardsoldeerklassen: 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.

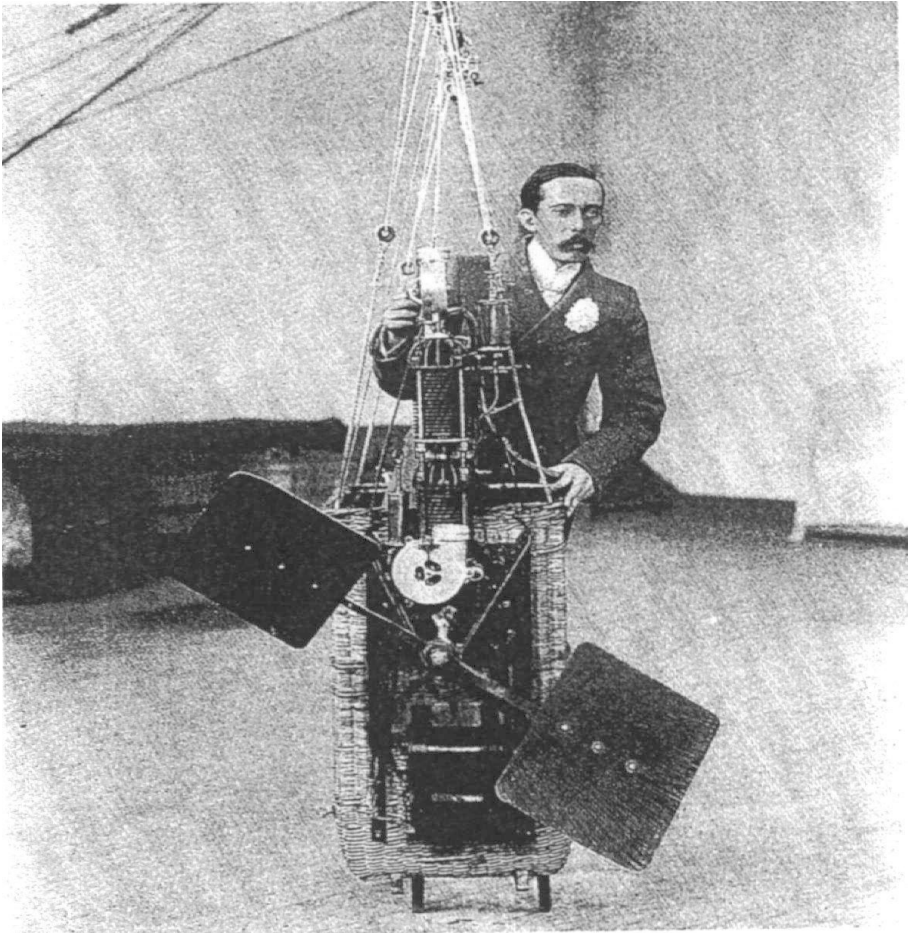
Bellen tussen 18.30 - 19.30 uur

te vinden. Tot ik in een boek over De Dion Bouton een hoofdstukje over vliegtuigen vond.

Wat blijkt het geval te zijn: graaf De Dion was ook zeer geïnteresseerd in vliegtuigen en hetelucht ballonnen. Hij was zelfs stichter en president van een club op dit gebied: L'Aéro-club. Het luchtgekoelde eencilinder blok van De Dion was zeer betrouwbaar en werd dan ook gebruikt in de luchtvaart voor de aandrijving.

Een van de pioniers op het gebied van luchtschepen was Santos-Dumont. Na enige geslaagde pogingen met luchtballonnen zonder aandrijving, wilde hij een luchtballon voorzien van een motor. Hij deed proeven met een De Dion-Bouton driewieler en was onder de indruk van de betrouwbaarheid van deze motor.

Hij monteerde in 1898 onder zijn luchtschip een De Dion blok. Dit blok leverde ongeveer 1,5 PK. Om het vermogen te vergroten construeerde Santos-Dumont zelf een tweede cilinder bovenop de eerste om zo 3 PK ter beschikking te hebben. Ziehier een zelfde soort blok als in de Deense motor. Santos-Dumont experimenteerde met diverse type 's luchtschepen en was behoorlijk populair in Parijs.



Santos-Dumont, een bekende luchtvaartpionier, met zijn luchtschip nr. 2. Duidelijk te zien het tweecilinder De Dion blok, zoals dat ook in de Deense motor zit.

Het enige wat ik dus heb kunnen vinden, is dat deze motor aangepast is door Santos-Dumont en dus niet kant en klaar door De Dion Bouton geleverd werd.

De vraag is: waar komt dan dat blok in de Deense motor vandaan? Heeft iemand dat daar ook zelf in elkaar gesleuteld? Of heeft De Dion Bouton het blok toch geleverd? Of is er een connectie met Santos-Dumont?

Ook in het museum wist men het niet. Als iemand er meer van weet, dan hoor ik dat graag. Jan Horsman

Adres museum:

Stubbekøbing MotorCykel- og Radiomuseum
Nykøbingvej 54, 4850 Stubbekøbing, DK
www.motorcykelogradiomuseum.dk

Overzicht documentatie voor de verkoop

Catalogus Fournitures Générales Astrade Valdenaire	4,00
Catalogus Mestre & Blatgé 1925-1926 Catalogue 29	4,00
Catalogus Mestre & Blatgé 1928-1929 Catalogue 37	4,00
Clubshirts, alle maten	40,00
Embleem Terrot	5,00
Gnôme & Rhone besturing & onderhoud 350cc CM1	3,00
Gnôme & Rhone onderhoud V2, CV2 en X	4,00
JAP motoren 1928 - 1931	4,00
Magneto France	5,00
Motobécane Bloc Moteur	4,00
Motobécane Bloc Moteur 4 temps 2 + 4 soupapes	2,00
Peugeot P 107 démontage	2,00
Peugeot P109 & P110 onderdelenlijst	4,00
Terrot BMA 100 cc modellen overzicht	2,00
Terrot BMA 100 cc Onderhoud	2,00
Terrot Catalogus 1905	4,00
Terrot Catalogus 1914	4,00
Terrot Catalogus OLG 1932-1933	2,00
Terrot Catalogus POH-HU-HD-OSSG-HSSG 1936	2,00
Terrot Catalogus PUS PUL 1939	2,00
Terrot Catalogus SPS SPL 1939	2,00
Terrot Catalogus Véломoteurs M-MT-MTK 1938	2,00
Terrot F Motorette 2 tact A5 dun	2,00
Terrot Guide de Graissage smeerhandleiding	4,00
Terrot H 350 cc kopklepmotor	4,00
Terrot H 350 cc zijklepper blinde boring	4,00
Terrot HLG & HST onderdelen + afb.	4,00
Terrot L 175 cc 2 tact	4,00
Terrot Motorettes MT 1 ETD	2,00
Terrot Scooter VMS 2 Manual	2,00
Woordenboek F - N met technische begrippen	4,00

Als u iets wilt bestellen, dan gaarne contact opnemen met Rien Neels.
 Tel: 06-36.20.00.14 of 0416-31.20.01
 Email: CFM-DC@tele2.nl

Royal-Moto

Een van de vele kleine merken in Frankrijk in de jaren '20.
 Maar soms zie je ze zelfs op de Franse Ebay aangeboden. Zie pag. hiernaast.

Moteurs et Motocyclettes

BROUILLER

Usines SAINT-GENEST-LERPT

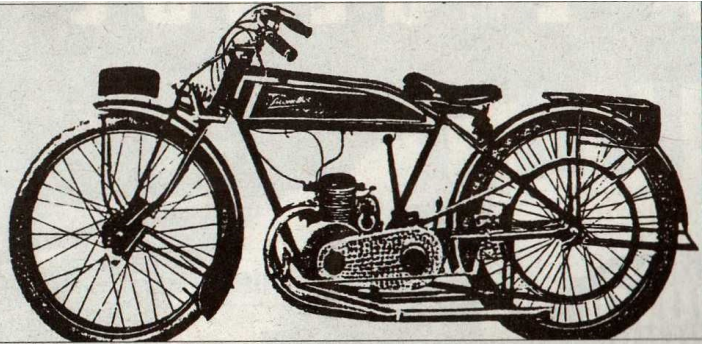
□□ près SAINT-ÉTIENNE (Loire) □□



Motocyclettes 125 et 175 cc.

- Deux et trois Vitesses -

DEMANDEZ NOS CATALOGUES



ROYAL-MOTO

SIÈGE SOCIAL et USINES : 21, route de Firminy, SAINT-ÉTIENNE (Loire) Téléph. : 18-03

BUREAU COMMERCIAL : M^r MALLET, 70, boulevard de la Grande-Armée, PARIS-17^e. Téléph. : Wagram 80-35

LA GRANDE SPÉCIALISTE DU BLOC-MOTEUR

MOTOS

2 et 4 temps

2-3-4 chevaux
entièrement

fabriqués dans les
usines de

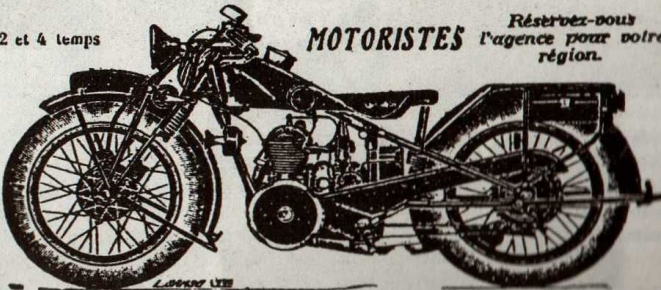
Saint-Étienne

toutes équipées avec
les célèbres moteurs
et blocs-moteurs

MASSARDIER

MOTORISTES

Réservez-vous
l'agence pour votre
région.



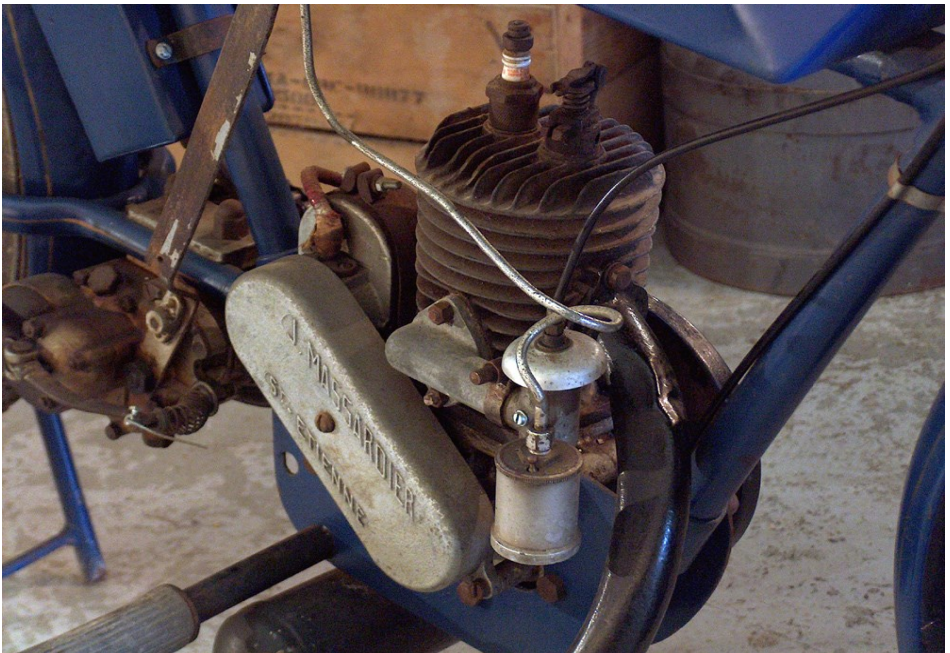
La nouvelle 350 cm³ bloc-moteur 4 temps avec pignons de voitures.

*Hervé Poncet
recherche tous
renseignements
et documentation
sur les
motocyclettes
Brouiller
et Royal-Moto.*

Advertentie ingestuurd door Christ de Graaf: een Brouiller, een lokaal merk uit de buurt van St. Etienne. Ook uit de zelfde stad: Royal-Moto.



*Deze Royal-Moto werd onlangs op de Franse E-bay aangeboden.
Met tweetakt blok van constructeur Massardier.*



Nieuwe leden en hun motor

Ruud Pieters is onlangs lid geworden, heeft een Terrot 350 HML uit 1934 en doet verslag.

Na enkele jaren rond touren op motoren van veelal bekende merken werd mijn aandacht bij een motorrit gevestigd op een mooie Franse machine. De eigenaar vertelde mij dat het een Terrot was uit 1928. Deze machine sprak mij erg aan. Ik was altijd al op zoek naar een vooroorlogse/handgeschakelde motorfiets. Liefst een machine met zoveel mogelijk handels/manettes aan het stuur.

Na enig “googlelen” kwam ik via een site een Terrot 350 HML uit 1934 tegen. De Nederlandse eigenaar had deze “gevonden” in een Franse schuur en meegenomen naar Nederland met de gedachte deze ooit te gaan restaureren. Nadat de motor een vijftal jaren in de bijkeuken had gestaan werd, na enige druk van de vrouw des huizes, de motor in onderdelen te koop aangeboden en is hij vanaf najaar 2007 in mijn bezit.

Een van de eerste verrassingen was dat deze machine geen gashandle heeft, maar manettes om het gas mee te bedienen.

Bij nadere bestudering van de gekochte onderdelen bleek de motorfiets nagenoeg compleet. Ik heb vervolgens blok en bak laten reviseren bij John Hillebrand, Classic Indian & Harley specialist. De tank heb ik gecoat. De overige onderdelen werden gepoedercoat, verchromd of naar de spuiterij gebracht. Via de BMW monoclub liet ik een kabelboom maken. Het verchromen viel overigens qua prijs erg tegen, dit is in mijn ogen extreem duur geworden.

Voor het spuitwerk kwam ik via de Terrot site Ballancourt in contact met een Franse garagehouder in Saint Michiel. Deze man spuit voor de diverse Franse merken alle spatborden en tanks in originele kleur, inclusief biezen! Het bijzondere is dat ik alles via de post naar hem verstuurd heb, maar hem vervolgens per telefoon niet kon bereiken. Na enige tijd hebben we teken van “leven” gekregen uit Frankrijk en weet ik dat eraan gewerkt wordt. Wanneer het klaar is en wat het gaat kosten blijft een verrassing!

Wat mij verder verbaasde was dat het zeer moeilijk was om nog tandwielen te krijgen voor de primaire aandrijving en de aandrijving van de dynamo. Maar goed, met behulp van een Frans sprekende vriendin werd uiteindelijk alles verzameld.



de

Nu het najaar het onmogelijk maakt om te gaan rijden, is de tijd gekomen om te gaan bouwen. Bij het monteren van de voorvorkhouder in het balhoofd bleek de schroefdraad beschadigd! Van mijn vader heb ik veel gereedschap “van vroeger” gekregen en daar zat gelukkig een draadsnijset bij. Ik verwacht dat ik wel de hele winter bezig zal zijn. Volgend voorjaar wil ik dan een kenteken aanvragen en kan ik de eerste meters gaan rijden. Mocht het zover zijn, dan heb ik wellicht weer wat meer grijze haren dan nu van alle hobbels die ik nog tegen ga komen bij het opbouwen, maar die waren er anders om andere redenen ook wel bijgekomen!

Ik ga met plezier bouwen. Als hij klaar is wil ik naast de bekende ritten in Nederland ook een keer naar Frankrijk om daar aan een Terrot weekend deel te nemen.

Groet,

Ruud Pieters, Doorwerth



Terrot 350 HML van Ruud in opbouw. Het spuitwerk uit Frankrijk laat nog op zich wachten.

Aanvullingen en verbeteringen op de ledenlijst

Adreswijziging:

200511-01 Dhr. R. Wietsma, It Sinderlan 3, 8927 AK Leeuwarden.

200106-01 Dhr. M.J.M.C. Kuijs, Heikant19, 5171 KM Kaatsheuvel.
Tel. (0416) 28.11.87, Mob. 06-24538377, mjmc.kuijs@home.nl

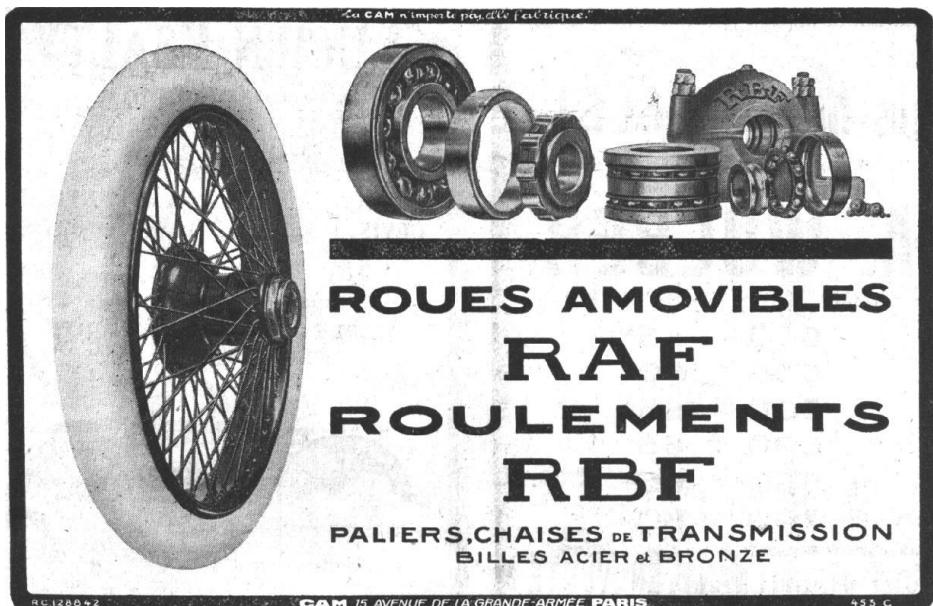
Verbetering:

200811-01 Dhr. A van Korven, Bergerheidestraat 21, 3950 Bocholt, België

Nieuwe leden:

200901-01 Dhr. J. Nijsen, Weerterweg 20, 3950 Bocholt, België.
jan.nijsen@skynet.be

200811-03 Dhr. H.W.A. ter Beest, Spreeuwenhof 49, 7051 XJ Varsseveld.
(0315) 24.22.14 h.terbeest@upcmail.nl



« CAM n'importe pas, elle l'est respectée. »

ROUES AMOVIBLES
RAF
ROULEMENTS
RBF

PALIER, CHAISES DE TRANSMISSION
BILLES ACIER & BRONZE

RC.1288*2 CAM 15 AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE PARIS 455 C

Lijst met handige adressen

Reparatie, revisie, onderdelen						
Beverwijk revisie	Lieving 19b	9411 TB Beilen	0593-523377	revisie motoren		
BVI vereniging	Techniekweg 2	3542 DS Maarssen	030-2415353	veren, klepveren		
Daal, van	Gerardusweg 11	5571 NB Bergcyk	0497-542167	magneetontstekingen		
Dijken, Edwin van	Zuiderdiep 73	7876 AD Valthermond	0599-662390	carbureateurs verbussen		
Eriks bv	Saffierstraat 3	1812 RM Alkmaar	072-5141717	hittebestendige pakkings, uitslaalringen e.d.		
Gerritsen	Nijverheidsstraat 44	3861 RJ Nijkerk	033-2462036	(parel)stralen, poedercoaten		
Goedhals bv	Mijnbouwweg 9	3812 RT Amerfoort	033-4613377	landwielabricage		
Haan, den	Ambachtsstraat 25	5481 SM Schijndel	073-5476196	wielen, spaken		
Hardchroom Nijkerk	Gildenstraat 10	3861 RG Nijkerk	033-2452946	hardverchromen, opdampen, slijpen		
Heuvel, van den	Bellstraat 3a	4004 JN Tiel	0344-614545	motorenrevisie		
Kwist	Laarsstraat 80	7201 CE Zutphen	0575-544761	restauratie onderdelen		
Metaalmorfose (M. Brouwer)	Europaweg 2	8181 BH Heerde	0578-695553	alle metaalbewerking en constr., chromen, coaten		
MMA revisie	Nijverheidsweg noord 126	3812 PN Amerfoort	033-4614035	motorenrevisie		
Poelman	Bovenhuizen 6	9981 HB Uithuizen	0595-431983	wielen, spaken		
Stok Machinefabriek	Dotterbloemstraat 30	3053 JV Rotterdam	010-4185090	Motorenrevisie, zuigers, kettingwielen verkransen		
Wal, van der	Harselaarseweg 131	3771 MB Barneveld	0342-492105	kettingen, tandwielen, spleen		
Westerhof	Noordveenkanaal NZ 35	7831 AX Nieuw-Weerdinge	0591-521659	magneet- en dynamorevisie		
Unitrans	Storkstraat 7	2722 NN Zoetermeer	079-3301515	olieleidingen, slangen, koppelingen e.d.		

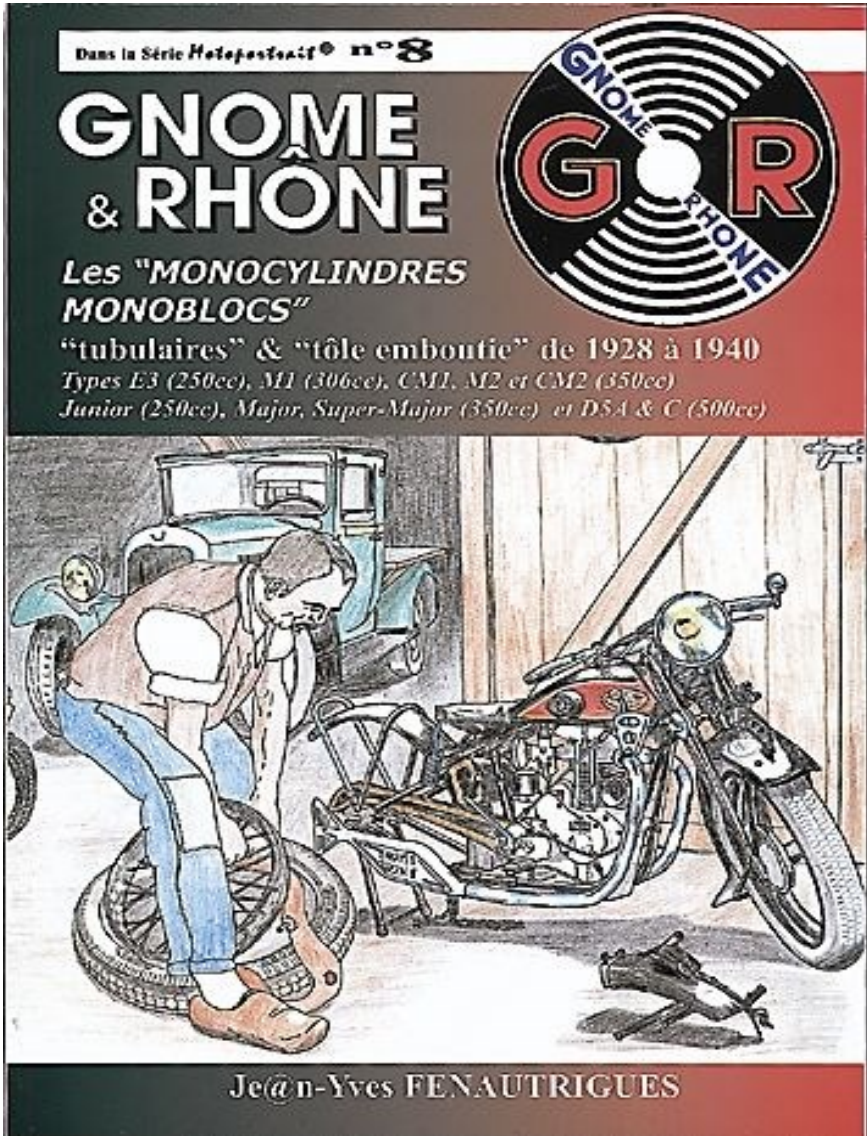
De CFM geeft natuurlijk geen waardeoordeel over kwaliteit, prijzen en levertijden van materiaal, geleverde diensten of andere zaken. De adreslijst is echter wel tot stand gekomen doordat leden in het algemeen goede contacten met genoemd bedrijf of particulier hebben of hebben gehad. Wanneer u een adres weet waarmee u goede ervaringen heeft gehad en waar u dus achter staat kunt u dit doorgeven aan de redactie Peu. De handelaren en bedrijven die doorgaans op beurzen staan zijn hier niet in opgenomen.

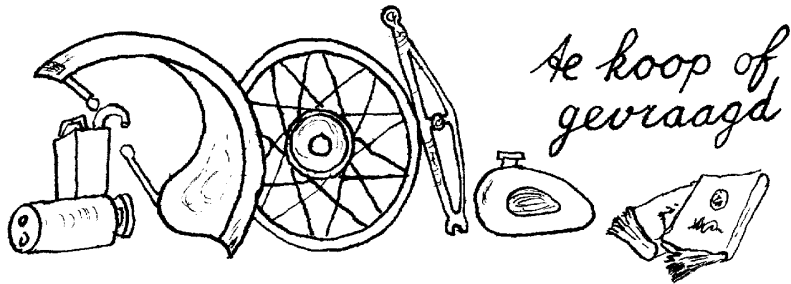
Nieuwe boeken in het DC

In het documentatiecentrum zijn nieuwe boeken van Jean-Yves Fenastrigues binnen gekomen. Het betreft:

Gnome & Rhône, Les Monocylindres Monoblocs

Beschreven types: E3, M1, M2, CM1, CM2, Junior, Major, Super-Major en de D5A & C. Voor de verkoop zijn er twee boeken beschikbaar. Prijs: €49,50
Rien Neels





Advertenties

Te koop:

Peugeot P107 ongeveer 1930.
Mooi restauratieproject 95% compleet + veel onderdelen.
Vrpr 1500,-

C. van Alphen
Telefoon: 0168-41.28.25, E-mail: ceesenpetra@wanadoo.nl

Te koop:

Te koop aangeboden een Monet - Goyon S6V
Deels gedemonteerd met 2e motorblok 99% compleet
Tegen elk aannemelijk bod.

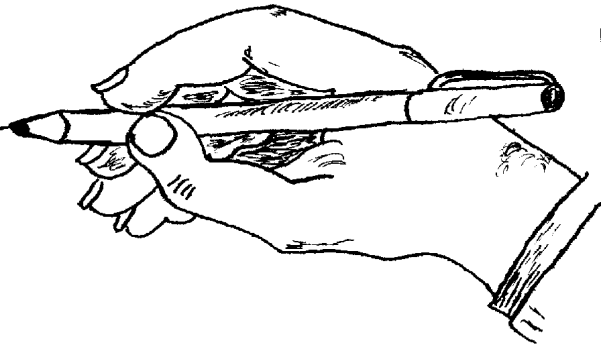
Enno Milder, Arnhem.
Telefoon: 06-43.23.11.00, E-mail: sportschoolmilder@gmail.com

Te koop:

Wegens omstandigheden te koop: Terrot Type L uit 1924.
Deze motor is geheel compleet, echter in onderdelen.
De wielen, de motor en de versnellingsbak zijn gerestaureerd. Veel onderdelen zijn vernikkeld.
Het lakwerk moet nog gedaan worden.

H.Thijssen.
Telefoon: 0485-31.65.08
E-mail: harrijmustang@cs.com

noteer



Agenda

CFM evenementen 2009

Zaterdag 21 maart, Sleuteldag Heerde

Zie pagina 6.



Zaterdag 13 juni, Open Dag DC, Oosterhout

Met een rit in de omgeving. Neem je motor mee. Zie pag.

Zondag 9 augustus, AA Beek Rit, Beek-Bree (België)

De CFM is aanwezig. Kom je ook? Zie ook pagina 9.

Weekend 4,5,6 september, Jaarrit CFM

Locatie nog niet bekend.

Zaterdag 26 september, Nationaal Veteranentreffen Woerden.

De CFM is weer aanwezig met de clubstand.

Zaterdag 10 oktober, Kennisdelendag Oosterhout (NB)

Zaterdag 7 november, Jaarvergadering Barneveld

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)

Zondag 15 maart 2009, Moto Retro Leuven (B)

Brabantse Leuven, België

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

14-15 maart, 24e Bourse d'Echange , Toulouse (F)

Ten noorden van Toulouse, op de rondweg, afslag Sesquières

Entree: gratis Tel: +33(0)5 61 74 15 68

Zondag 22 maart 2009, 33e Ruilbeurs ARRAS Frankrijk

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

Parc Des Expositions

Entree euro 4,00

Internet: <http://www.ravera-6a.fr/>

Zaterdag 28 maart 2009, Motormarkt Hardenberg

Sportpark " De Boshoeck", 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

Zondag 19 april 2009, 5e Oldtimerbeurs Hamont, België

Keunenlaan 11, Hamont, België. Open van 09:30 uur tot en met 17:00 uur

Tel: 0032- 475.60.51.22 of 0032-495.52.15.69

Internet: <http://www.oldtimerbeurs.be/>

E mail: anita.slegers@skynet.be

25-26 april 2009, Veterama LudwigshaFen (D)

Internet: www.veterama.de

Zondag 3 mei 2009, 3de Promenade Gillet - Herstal, België

De rit wordt gereden in de omgeving van Dinant, België

Internet: <http://www.gillet-herstal.be/>

Informatie: Yves Campion

E-mail: ycampion@gmail.com

Zaterdag 9 mei 2009, Barneveld Motor- en Bromfietsbeurs

Markthal, Nieuwe Markt 9, Barneveld

Open van 09:00 uur tot en met 16:00 uur, Entree euro 5,00

Informatie / Standplaatsen NA 18:00 uur
Telefoon: 0318-65.65.05

Zondag 17 mei Teilemarkt Völklingen, Saarland (D)

Ligt vlak bij Saarbrücken bij de Franse grens.

N.B. het museum is opgeheven, maar de Teilemarkt is er nog wel.

Internet: www.saarlaendisches-zweiradmuseum.de

30 en 31 mei 2009, Coupes Moto Légende, Dijon (F)

Circuit de Dijon-Prenois

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

Overige beurzen in Frankrijk:

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



SONNTAG, 17. MAI 2009
ab 9.00 UHR

ZWEIRAD - CLASSIC - TEILEMARKT - SAAR
der deutsch-französische Teilemarkt

WELTKULTURERBE VÖKLINGER HÜTTE

veranstaltet vom
SAARLÄNDISCHEN ZWEIRADMUSEUM
in Zusammenarbeit mit

Weltkurerbe Völklinger Hütte
Europäisches Zentrum für Kunst und Industriekultur

Platzreservierung und Anmeldung:
www.saarlaendisches-zweiradmuseum.de



(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)