

Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 72 Maart 2010 oplage: 200



Terrot aan de tand gevoeld - Open dag DC

Verslag Rosmalen - Solex carburateur AX2

Website La Française Diamant

Inhoud

Voorwoord.....	3
Een Terrot op de vermogensbank.....	5
Museum “De Henckens” Jos Nuyts.....	9
Verslag beurs Rosmalen	10
Oproep aan La Française Diamant bezitters	13
Het raadsel van het kruisje.....	15
Solex carburateur Gnome & Rhône AX2.....	16
Open Dag CFM DC.....	19
Aanvullingen en verbeteringen op ledenlijst	21
Advertenties.....	22
Agenda.....	25
Informatie vereniging CFM.....	28

Bij de voorpagina:

Cyclotracteur, hulpmotor voor op de fiets uit 1919.

Een 108 cc viertakt met inlaatsnuffelventiel en rolaandrijving.

Werd geproduceerd van 1918 - 1922.

Bron: Yesterdays, voor meer informatie

www.yesterdays.nl/cyclotracteur-p-1440.html

(prima site, het bezoeken waard)



Sluiting kopij:

Uiterlijk zaterdag 19 juni 2010 of bel!

Kopij:

Getypt of geschreven, het liefst elektronisch aangeleverd.

Email kopij:

cfm-redactie@kpnmail.nl

Een nieuw jaar, een nieuw begin.

Flauwe kul natuurlijk, want het leven gaat gewoon door. Toch is het belangrijk om op een gegeven moment eens even stil te staan en achterom te kijken naar het oude jaar en dan vooruit te kijken naar het komende jaar. Achteruit kijkend, kunnen we terug kijken op een goed motorjaar met de bekende activiteiten waaronder een goede Jaarrit. De jaarvergadering werd goed bezocht, kortom de club leeft! De markt in Barneveld is inmiddels verleden tijd. We zijn benieuwd hoe de markt zich ontwikkeld in Kootwijkerbroek. De manege waar het plaats gaat vinden is een aardige locatie en er is ook een zaaltje voor onze jaarvergadering! De activiteiten voor 2010 zijn alweer gepland, dus dat zit wel goed.

Deze winter is een echte winter met veel sneeuwpret. Een prima tijd om in het schuurtje te werken aan de motor. Mijn schuurtje heeft vorig jaar heel wat voeten in aarde gehad. We woonden in een huurwoning met het bekende schuurtje voor de fietsen. Uiteindelijk zijn de twee onder één kap huizen verkocht door de woningbouwstichting. Wij blij en we hebben er gelijk een nieuwe keuken aan laten bouwen. Dat deden de nieuwe burens ook. Voor dat doel werd, in goed overleg, hun schuurtje afgebroken. Daar stond ons schuurtje moederziel alleen. Na rijp beraad besloten we de hele tuin op de schop te nemen. Weet waar je aan begint! De vijver weg, de kas op een andere plaats. Samen met Richard & zoon de schuur afbreken en puin afvoeren. (Zie foto volgende pagina). Er komt geen eind aan het verplaatsen van zand en puin. Maar uiteindelijk ligt er een fundament en komt een bedrijf om een prachtige schuur te plaatsen. Klaar? Mooi niet, de wanden moeten worden geïsoleerd en voorzien van elektra. Al met al pak ik het behoorlijk degelijk aan, met de gedachte, dit doe je maar één keer.

Toen alles klaar was, heb ik een Terrot HCTL gekocht, van dezelfde Richard. De motor is behoorlijk origineel. Dankzij de goede isolatie kan het kacheltje de koude goed aan. Onder deze goede condities is het prima om het avontuur aan te gaan om de nieuwe aanwinst te demontieren. Inmiddels heb ik geleerd om goede tekeningen te maken van de verschillende onderdelen en de maten en stapje voor stapje de motor te leren kennen. En als ik het niet meer weet, dan is er weer een CFM-dag waar ik de nodige vragen kan stellen.

Hopelijk kan ik dit jaar de Jaarrit rijden met een Franse motor!

Arjan Griffioen
Secretaris



Met hulp van de familie Van de Plas werd het oude schuurtje van Arjan afgebroken. Het is niet te geloven, maar in dit schuurtje heeft Arjan zijn Peugeot gerestaureerd.

Van de redactie

De voorzitter maakte me er op attent, dat het artikel in de vorige Peu over het maken van leren gereedschapstasjes, echt niet van hem afkomstig was.

Dat klopt: het artikel was geschreven door Wim Janssen.

Er was wat fout gegaan met de auteursaanduidingen in de vorige Peu.

Dat gaan we nu even goed maken, ook voor de andere artikelen.

Wim Janssen schreef de volgende artikelen:

- Leer anders naaien (Honni soit qui mal y pense)
- Excursie powerseal

En Paul Jonkman de volgende artikelen:

- Reparatie Zamac oliepomp
- Andere motorbladen in december
- Tank van binnen “coaten”

Jan Horsman, Redacteur

Een Terrot op de vermogensbank

Door: Paul Jonkman

Hoeveel pk levert een Terrot kopklepper (OHC) op de Dynojet vermogensbank? Die vraag werd actueel bij een feest, dat was georganiseerd door Route 66 in Ommen, alweer enkele jaren geleden.

John Schokker, met zijn twee even lange broertjes (“zes meter Schokker”) zijn zowel lid van onze Franse Motorclub als gangmakers van hun eigen motorclub in de omgeving van Ommen. Er is ook een Jaarrit/weekend van de CFM georganiseerd geweest rond hun schitterende motorhonk.



Instructie voor de run

Tijdens een jubileum van

Route 66 leek het de organisatie leuk om enkele veteranen op het terrein te hebben. Hans van der Grefit nam zijn kopklepper mee.

Een mobiele vermogensbank, dat trekt ons, jonge Terrot-bezitters, meteen aan. Effies wat geld bij elkaar gelapt. We wilden wel een uitdraai hebben van de prachtige vermogenscurve van de Terrot HR 350 cc uit 1934 met Jubileumtank.

Zoals vaak, was het meetapparaat van Dynojet. Nadat enkele Kawasukkels het voorbeeld hadden gegeven, was Hans aan de beurt. De motor werd het schavot opgeduwd. Omstanders stroomden toe, een enkeling liep hoofdschuddend weg. Eerste probleem: hoe zet je deze motor vast op de rollenbank? De spanbanden voor de Kawasukkels vinden niet blindelings hun weg op dit ouwe ding. Hans geeft aan waar vastgesjord kan worden. “De buisjes zijn wel dun maar ze breken niet hoor!”

Dan komt het moment: starten! De twee meetmonteurs kijken verbaasd hoe

je deze motor start. Hans bestijgt het schavot en met enkele ferme trappen doet die 't niet.

Na nog wat hoogintelligente handelingen springt de motor aan en onderwerpt de Terrot de vermogensbank aan een reeks van goedmoedige trillingen. Glimlach op het gezicht van de omstanders. De motor loopt, nog maar net iets hoger dan stationair. Van enig vermogen is geen sprake. Een rafelig lijntje waar alleen professor Barnard iets van kan maken.



Start procedure: waar is de gashandle ?

Dan komt het moment: de motor mag naar hogere toerenregionen en de meetmonteur grijpt het gashandel. Verrek: hoe geef je gas? Op de foto is te zien dat Hans met zorg de toeren via de manette uit zijn motor dirigeert. De achterkant begint vervaarlijk te schudden. Het is in deze fase de vraag of het vermogen bepaald wordt door de sterkte van de spanbanden of dat we de meting door kunnen zetten tot het eind.

Na enkele runs, oorverdovend lawaai, een beetje rook van een drupje olie, een wit pluimpje uit de uitlaat, is de grafiek klaar. Beter is ie niet te krijgen. Helaas hebben we geen koppelkromme meegekregen doordat het toerental niet was te bepalen. Bleef alleen het vermogen over: 8,5 pk op het achterwiel !

Helaas is in de loop der tijd het rafelige papiertje uit de matrixprinter met ponsrandje zoekgeraakt. De grafiek was al moeilijk af te lezen, maar als je het papiertje kwijt bent, dan is het helemaal onmogelijk . . . (zie hier ook de reden dat dit artikel zo lang op zich heeft laten wachten). De foto's zijn er gelukkig nog wel. Hans was wel enigszins teleurgesteld. Op zijn ritten in Frankrijk, tegen de heuvel op, stond de motor haar mannetje. En dan mag alles wel niet zo heel nieuw meer zijn, ietsiepietsie meer had hij wel verwacht.

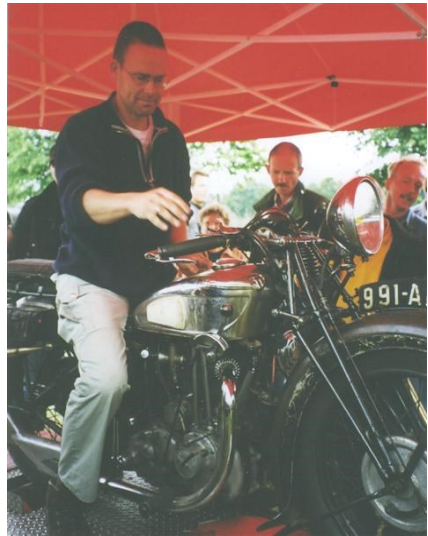
Klopt dit wel?

Toch is de gebruikerservaring niet strijdig met het gevonden resultaat. De motor trekt lekker door en is relatief hoogtoerig, veel beter in toeren te rijden

dan een zijklepper Terrot van diezelfde tijd. Waar de zijklepper heel langzaam doortrekt in toeren en nog een klein beetje sterker wordt (en trilt), loopt de kopklepper door en kun je tot bijna het maximale toerental doortrekken. Dat gecombineerd met een korte eerste en tweede versnelling zorgt ervoor dat de motor kwiek aanvoelt.

Anderen zullen me aan kunnen vullen, maar met 8,5 pk (6,0 kW), dat is ongeveer 12 pk aan de krukas, (30% gaat verloren vanaf de krukas naar het achterwiel door interne weerstand in klepbediening, dynamo, oliepomp enz.) moet 100 km bijna haalbaar zijn bij windstille en vlakke rechte ondergrond en een goeie aanloop.

Pas met 25 pk kun je redelijk meekomen in het huidige snelwegverkeer, heuvel op en tegenwind, zonder aanloop. Dus 25 pk op een motorfiets is helemaal geen luxe meer.



Hans dirigeert de manette.

Begrensd

Beginnende motorrijders tot hun 24e jaar moeten eerst twee jaar ervaring opdoen op een begrensde motor van 35 KW, dat is ongeveer 45 pk. Dat is nu de grens waarbij je normaal mee komt met een motor in het verkeer, zonder dat er belemmeringen zijn. Let wel: zelf heb ik een motor met een vermogen van 75 pk en in vergelijking met de veel sterkere voorganger mis ik af en toe de duw in de rug. Wat is er veel veranderd.

Terug naar de meting in Ommen. Het schudden van de motor op de vermogensbank werd mede veroorzaakt door de niet helemaal rechte velg en vermoedelijk ook de niet onberispelijk ronde buitenband. Het zal u ook wel eens zijn opgevallen dat veel veteraan-replicabanden niet helemaal zo rond zijn als je zou wensen. Dat is het beste te controleren op een vlekkeloos ronde (nieuwe) velg. Monteer de band en zie het resultaat. Hou wel uit elkaar dat de belijning (meestal in reliëf) soms ook slordig in de mal kan zijn aangebracht. De band is dan ronder dan de lijn op de band suggereert. Enige manier om dit te controleren is om een constructie maken waarbij het wiel vrij kan draaien. Een algemene truc is niet eenvoudig te geven. Vraag me gerust hoe ik een en ander aanpak. Met eenvoudige middelen is al veel te bereiken.

Nadat Hans van de bank was afgerold werd er een Yamaha opgewonden.

Zo'n motor gilt, **draait ogenschijnlijk trillingvrij. Het lijkt** wel een turbine. Wat een enorm verschil. En wat een andere motorbeleving en gevoel: kauwgom, petje schuin op de kop, onverschillig kijkend. Want daar is het bij onze hobby echt om te doen: gevoel en mededogen voor de oude knarretjes. Of ik daar mens of machine mee bedoel, dat laat ik graag in het midden. ■



Dynojet mobiele vermogensbank

Cheval fiscal

De paardenkracht moet niet worden verward met de CV (cheval fiscal), een eenheid die door de Franse fiscus wordt gebruikt om het vermogen van een voertuig aan te duiden.

In Nederland is deze vooral bekend is uit de naam van de Citroen 2CV.
$$CV = \frac{C}{45} + \left(\frac{P}{40}\right)^{1,6}$$

Het vermogen in chevaux fiscaux wordt berekend met:
Hierin is C de uitstoot aan CO2 en P het vermogen in kW.



*Kan alleen maar in Frankrijk. Aangetroffen op www.leboncoin.fr
Het is trouwens een New Hudson 350 uit de jaren '30*

Museum “De Henckens” van Jos Nuyts

Wie een keer België bezoekt, moet eens een bezoek brengen aan het nieuwe museum van clublid Jos Nuyts.

Jos heeft na menige jaren van verzamelen een museum van zijn collectie gemaakt. Er staan een 20 tal oude motoren tentoongesteld, zoals Gillet, FN, Levis Douglas, Monet-Goyon, Henkel, Zundapp, etc...



Museum De Henckens Oldtimer Museum
Open vanaf 15 Maart tot Einde Oktober
Hellestraat 4 Ellikom(Meeuwen-Gruitrode)
Belgie-Limburg
0032/497604276 Nederland
0497/604276 Belgie

Het museum is te bezoeken op zaterdagmiddag van 13.00-17.00 uur.
www.brommers-nuyts.be

Verlag beurs Rosmalen

Christ en Riet de Graaf bemannen tegenwoordig de CFM stand op beurzen: zij maakten een verslag van de beurs in Rosmalen.



Clubstand Rosmalen, met de Peugeot P105 van Cees van Alphen als blikvanger



De nieuwe opzet van de clubstand viel wel in de smaak bij enige bestuursleden.

Rosmalen 2010 zit er weer op. Dit jaar was het thema, de locatie en de standbemanning anders dan in het verleden. Het thema was tentoonstelling jaren 50. Verder was de locatie de Eventhal, en dat was een enorme verbetering. Voor ons was het de eerste keer dat we CFM stand op de beurs organiseerden.

Het thema jaren 50 was voor onze club een moeilijk item, de

meeste motoren zijn immers van ver voor de oorlog. We hadden onze stand zo opgebouwd, dat hij open en toegankelijk was voor alle beursbezoekers. Dat we gebruik konden maken van een bank was voor een van onze clubleden een uitkomst, na een te zware avond daags tevoren. (zie foto)
De Peugeot P105 van Cees van Alphen stond beide dagen goed in het zicht, op zaterdag trok de Alcyon van Michael van Asten veel bekijks en zondag was de Terrot van Wim Honkoop de blikvanger.

De stemming in de hal was prima, veel clubs hadden weer van zich laten horen en er zaten prachtige stands tussen. De brommers waren wel in de meerderheid, maar juist daardoor werd het gezellig druk, vooral op zaterdag. Veel clubleden hebben zich laten zien, en genoten van de Franse sfeer in de stand (du pain et du vin).

Vooral op zaterdag was het druk, maar ook op zondag hebben we ruim voldoende aanloop gekregen om van een succes te mogen spreken. Het weer zat natuurlijk mee, geen schaatsweer, en wel schone wegen om in Rosmalen te kunnen komen.

Verder hebben zich 3 nieuwe clubleden aangemeld, en we hebben enige jongere aspirant leden van de nodige info kunnen voorzien. Al met al een geslaagde beurs, mede dankzij de inzet van de helpende handen, tw Richard, Ton, Michael, Henry, Wim, Cor en Joke .

Wat ons betreft, op naar Woerden. Groeten, Christ en Riet de Graaf

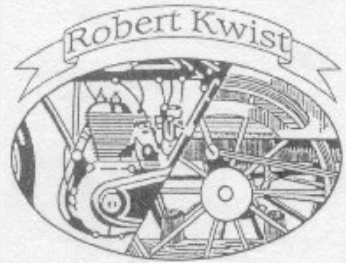


**Ook gezien in Rosmalen: Terrot scooter uit de jaren vijftig.
Rechts een blik op het blokje, nog mooi in z'n jus.**

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

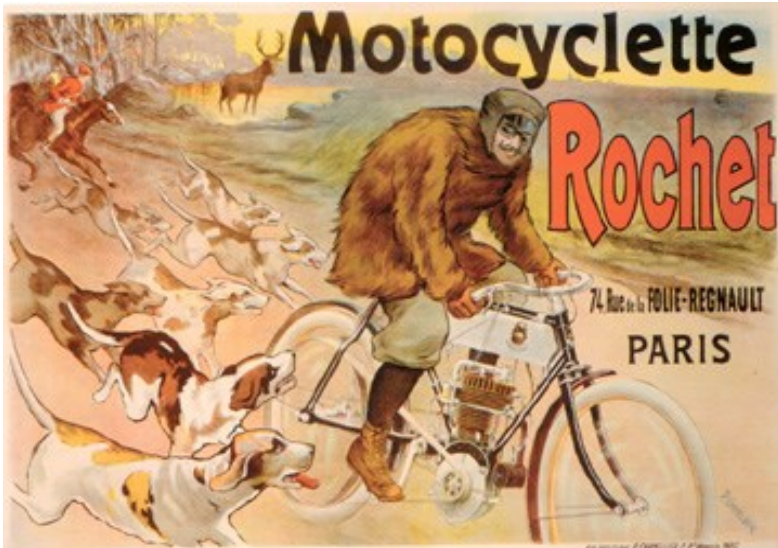
Ombouwen van wiellagers

Onderdelenreparatie of bijmaken

Snelle vakkundige service, ruim dertig jaar ervaring

Vooraf prijsopgave, billijk tarief.

Bellen tussen 18.30 - 19.30 uur



Reclame voor Motocyclette Rochet uit begin 20e eeuw

Oproep aan La Française Diamant bezitters

Peter Vaal is in het gelukkige bezit van een La Française Diamant van 1910 en is van zins een website over dit merk te bouwen.

Graag zou hij de website willen voorzien van zoveel mogelijk informatie over dit Franse merk. Wie informatie of foto's over dit merk heeft, kan contact met hem opnemen.

Van Peter Vaal te Axel

Al jaren ben ik liefhebber van Franse motoren en nu heb ik de stoute schoenen aangetrokken om een website te maken (althans met flinke ondersteuning van mijn des enfants) van het marque met de schoonste naam "La Française Diamant". Ik heb zelf al het e.e.a. verzameld (o.a. folders uit 1909, 1913, 1914 en 1926) maar hoe meer info beschikbaar hoe leuker het kan worden, toch? Graag wil ik een keer grasduinen in het CFM archief en hoop op leuke verrassingen van andere CFM-leden. Wellicht is het interessant om een register te maken van (alle) nog bekende LFD's. De website in wording is te vinden op **www.lafrancaisediamant.com** en het correspondentieadres wordt **info@lafrancaisediamant.nl**

Ja, ja, het digitale tijdperk slaat ook toe bij het oude grut.

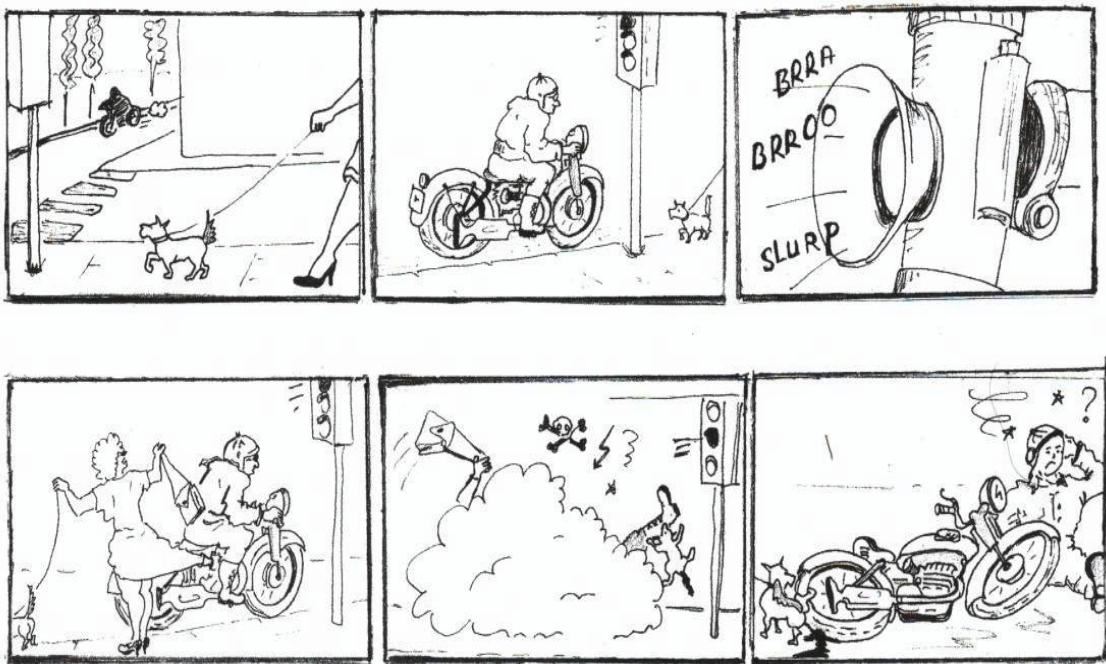
Groet,
pvaal@zeelandnet.nl
0115-564289
06-13499225



De website in wording



De La Française Diamant van Peter Vaal.



Wim Janssen laat zien, dat de gevolgen desastreus zijn, als je geen kruisje in je carbureteur hebt.

Het raadsel van het kruisje

In de vorige Peu vroegen we ons af, waarom er een kruisje in deze Amal TT 32 mm carburateur is gesoldeerd.

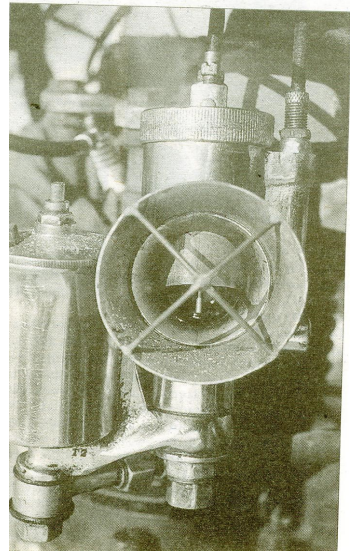
We hebben een aantal reacties ontvangen:

Reactie **Jos Nuyts** (die van het museum):

Wel deze vraag is bij mij in clubverband rondgegaan en sommige denken dat dit was om te voorkomen dat een nylon kous die erover heen getrokken werd bij het crossen om vuil tegen te houden zodat de kous niet naar binnen werd geduwd of gezogen. De inzending van **Wim Janssen** zie je hiernaast verbeeld in stripvorm.

De oplossing (volgens **La Vie de Moto**) was: dit was om te voorkomen, dat de pantalon van de bestuurder in de carburateur verdween.

Christ de Graaf denkt echter dat de Fransen het mis hebben: Hij verwacht dat dit een bescherming is voor de dames, die in amazonezit achterop de motor zitten. Zij lopen het risico dat delen van de lingerie (trés petite pantalon) in de carburateur komen. Zie afbeelding hieronder.



Solex carburateur voor de Gnome & Rhône AX2

Zoals vermeld in Peu 70 is Christ de Graaf bezig met het in elkaar puzzelen van 4 a 5 Gnome & Rhône AX2 motoren. Hij is inmiddels al weer een stukje verder. Vandaag zijn verslag over de Solex carburateur.

Het is alweer een jaartje geleden dat het “wk motorpuzzel” begon. De berg is inmiddels gesorteerd, blok(ken), versnellingsbak(ken) en cardan(s) zijn compleet en opgebouwd. In een van de afgelopen Peu's was het reisverslag goed te volgen en op de Kennisdelendag zijn vele elementen prijsgegeven en met de aanwezigen gedeeld.

In het najaar is de opbouw van het frame gestart en rond de kerst stond er al een aardig complete machine. En dan denk je: nog een paar details zoals ontsteking en carburateur, wat kabeltjes eraan, benzine erin en trappen maar! De ontsteking is gemakkelijk: niks zelf aan doen, wegbrengen en betalen.



Solex carburateur Gnome & Rhône AX2

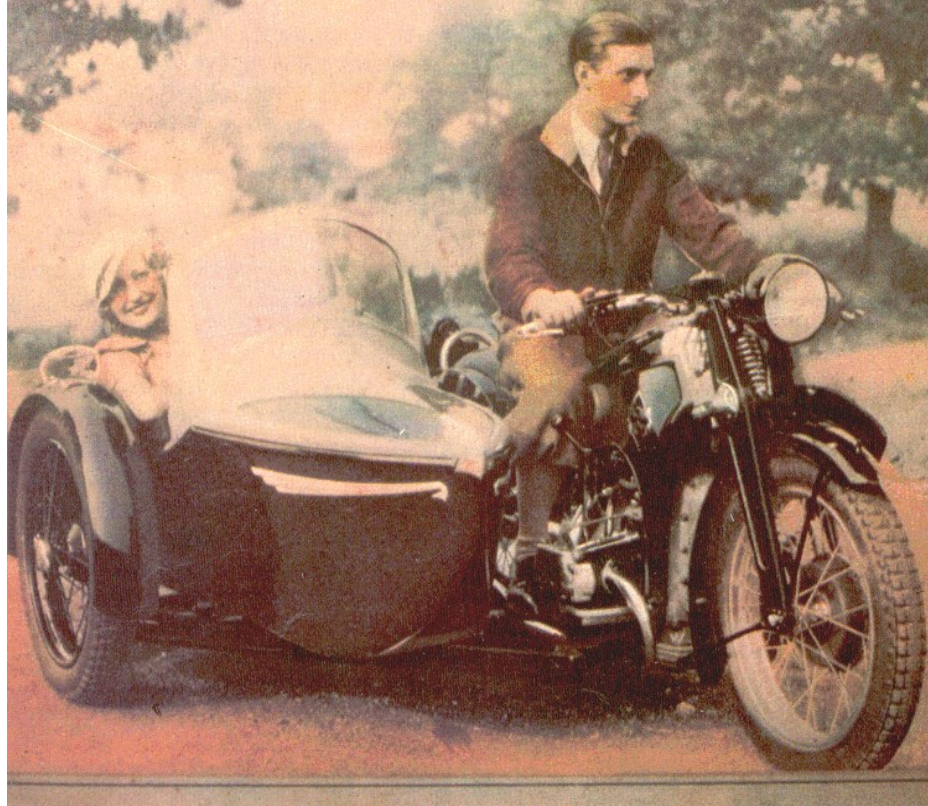


SOCIÉTÉ DES MOTEURS
GNOME-RHÔNE

Siège Social : 34, rue de Lisbonne, PARIS (8^e)
Téléphone : Laborde 09-93, 09-94, 09-95
Magasins : 49, av. de la Gr^e-Armée, PARIS (16^e)
Téléphone : Kléber 09-56

SUCCURSALES

LILLE, 140, rue Nationale
LYON, 25, avenue Jean-Jaurès
MARSEILLE, 185 bis, rue de Rome
TOULOUSE, 6, rue d'Aubuisson
NANCY, 4, rue Saint-Julien



Gnome & Rhône AX2 met zijspan. Folder uit de jaren '30.

Maar de carburateur is een ander verhaal, dat zou toch te gek zijn als ik dat zelf niet voor elkaar kreeg. Er zijn namelijk, met zeer beperkte informatie van een oude onderdelenlijst en twee detailtekeningen uit een handboek, minimaal 2 carburateurs - weliswaar op het oog – compleet. En deze Solex carburateurs zijn toch beduidend ingewikkelder dan de bekende Gurtner, Amac-Amal of Bing carburateurs.

Dus tijdens de afgelopen winter, in het zuiden konden we niet schaatsen, de onderdelen 's avonds op de kamertafel, schoonmaken, nee GOED schoonmaken, meten en logisch nadenken.

Al met al is deze carburateur opgebouwd uit 3 brandstofkanalen.

Na de vlotter komt de hoofdsproeier en daarna gaan er 2 kanalen een eigen weg, onvoorstelbaar hoe krom en om een bocht ze voor '40 konden boren!

- Kanaal 1 is voor stationair circuit, met nog een 2e sproeier en venturi en uiteraard de stelschroef.
- Kanaal 2 heeft zijn eigen hoofdsproeier en venturi voor de gasschuif. Grote gaten, dan kunnen we straks vermoedelijk sportief rijden, of vaak tanken ?
- Kanaal 3, met na de vlotter een eigen sproeier, en dan een separaat kanaal, inclusief venturi en nog een 2e sproeier die rechtstreeks in de chokekamer uitkomt. Choke open, dan stroomt er een rijk mengsel direct naar de cilinders. Volgens de boeken let de bediening nauwkeurig, anders verzuipt ie. Dat kan ik me goed voorstellen.

Al met al, een complexe gasfabriek, maar voorlopig zijn alle geheimen ont-rafeld.

Benzine erin, en trappen maar

Jammer, nou is het wachten op de ontsteking.

Zo is 't ok altijd wa !

Wordt vervolgd

Christ



Open Dag CFM DC, 5 juni 2010

Op zaterdag 5 juni is het weer zover: Open Dag in ons Documentatie Centrum te Oosterhout. Rien Neels ontvangt ons weer in zijn museum.

Je bent hartelijk welkom van 9.30 - 16.00 uur om zelf in het documentatiecentrum te snuffelen naar informatie over je motor. Verder zijn er altijd diverse leden en bestuursleden aanwezig om vragen te beantwoorden en om contacten op te doen.

's Middags doen we altijd een ritje in de omgeving. Dus neem je motor mee.

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

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

Tot ziens, Rien Neels



Een blik in het museum van Rien

LE Cyclotracteur

est un moteur auxiliaire s'adaptant instantanément sur toute bicyclette (homme, dame ou enfant) sans modification.

Il permet l'usage normal de la bicyclette, l'embrayage et le débrayage se faisant en marche et sans ralentir.

Le Cyclotracteur supprime la fatigue, l'essoufflement, le vent, les côtes. Grâce à lui, la Bicyclette marchant toute seule est devenue une réalité.

Puissance: 1 HP.
Graissage sous pression.
Consommation: 12 litres aux 100 km.

Vitesse: 25 km. à l'heure.
Poids: 15 kg.
Mise en marche par pédalage.

Prix: 950 Frs.

Bénéfice de la Baisse garanti à tout Acheteur jusqu'au 31 Août 1921.

Catalogue et Renseignements sur demande

COMPAGNIE FRANÇAISE DES AUTOMOBILES DE PLACE, Constructeur

Service Commercial, Salle d'Exposition, Magasin de Vente: 19, Rue Baudin, Levallois-Perret. — Téléphone: Wagram 88-55

(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

Fabrikant van eersteklas uitlaatsystemen voor Oldtimer-motorfietsen.

Sinds 1935 producent van uitlaatdempers en bochten. Oorspronkelijk gevestigd in Hilversum en sinds 2008 te Heerde. Op een ambachtelijke wijze vervaardigd en volgens originele modellen en methoden. Hoge kwaliteit in maatvoering en afwerking garanderen de uitstraling van uw klassieker of Oldtimer motor.

Speciaal of naar uw model gemaakt

Bij restauraties komt het regelmatig voor dat uitlaten ontbreken. In dit geval zijn wij in staat om passende bochten en dempers te maken. Uw motor komt dan bij ons logeren en wordt voorzien van een authentiek uitlaatsysteem. Alle andere wensen op uitlaatgebied zijn bespreekbaar. Wij zijn graag bereid om te adviseren vanuit ons vakgebied. Hiervoor is een telefonische afspraak noodzakelijk.

Aanvullingen en verbeteringen op ledenlijst

Per 21 februari 2010.

Nieuwe leden:

- 200911-01 H.M. de Jong, Gouwestraat 6, 7523 GM Enschede.
(053) 435 19 89 h.mdejong@planet.nl
- 201001-01 P. Duikersloot, Merelslag 29, 1426 AN De Hoef.
(0297) 59 43 31 p.duikersloot@planet.nl
- 201001-02 B. van Puffelen, Willem de Zwijgerstraat 18, 2628 SP Delft.
(015) 214 51 06 bvpuffelen@planet.nl
- 201001-03 J. Verbeek, Megelsum 27, 5864 CT Meerlo.
06 – 26534497 mhverb@hetnet.nl

Wijzigingen:

H.W.A. Timmerman, Dubbelmondestraat 4, 3312 NB Dordrecht.
(078) 843 87 59 timmerman71@gmail.com

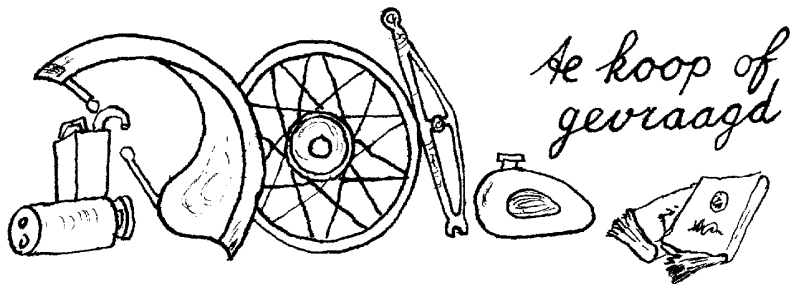


29 en 30 Mei: Coupes Moto Legende in Dijon.

Het grootste klassieke evenement in Frankrijk.

Website:
www.coupes-moto-legende.fr

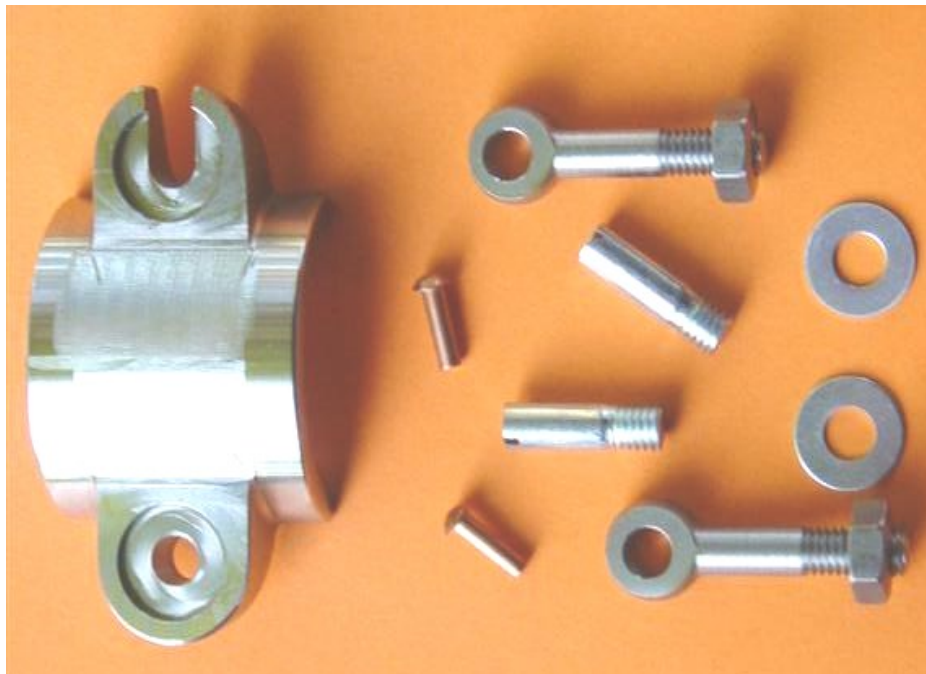
Informatie:
Jan Horsman
0492-518698
cfm-redactie@kpnmail.nl



Advertenties

Nieuw lid biedt aan:

Bevestigingsbeugels voor Terrot Motorette met Zedel motorblok of voor ander merk motor met Zedel inbouwblok. De bevestigingsbeugels zijn van massief materiaal. Op de computerdraai/freesbank gemaakt naar origineel model. De prijs is €65,= inclusief bevestigingsmateriaal en exclusief vernikelen en verzenden.



Reacties alleen telefonisch mogelijk: René Hoeksma 06-20938571

Gezocht

Mensen die originele compressiezuigerveren nodig hebben voor Terrot Motorette met Zedel blok. De boring is standaard 67 mm, maar wordt iets ruimer aangehouden naar 67.5 – 68.0, om ook voor overmaat te kunnen gebruiken en om eventuele cilinderspelling op te vangen. Met een klein vijltje kunt u de slotspelling altijd weer op 67.0 maken. Dit gebeurt ook met de breedte, deze wordt 5.0 mm, zodat men de zuigerveergroefjes kan opsteken.

Door middel van op een vlak stuk glas een stuk waterproof schuurpapier te plakken, kunt u de zuigerveer smaller maken, zodat hij perfect in de groef past. Dit is voor de meeste mensen zelf te doen. De veren van 4.5 – 5.0 breed zijn niet standaard te koop. De dikte van de veer is 2.25 mm. Bij voldoende reacties worden de veren gemaakt.

De kosten van de veren zijn maximaal € 30,= per stuk of minder. Dit wordt bepaald door het totale aantal. Eerste zending is reeds verkocht.

René Hoeksma, 06-20938571

Tevens gezocht:

24 x 2.50 draadband passend voor velg van 53 cm voor Monet Goyon motorfiets.

René Hoeksma, 06-20938571

Gevraagd:

Originele tank stickers of tank transfers voor op een La Française Diamant (zie foto op de volgende pagina)

Ik heb het al bij Pelders geprobeerd maar die heeft ze ook niet.

H.ter Beest

Email: h.terbeest@chello.nl



Naar deze transfers is Henk ter Beest dus op zoek.

Aangeboden

Koppelingstrommeltjes van een Ravat BMA (98 cc, bouwjaar omstreeks 1930). De diameter van de trommel inclusief tanden (modul 1,75) is 98.3 mm en $Z=60$.

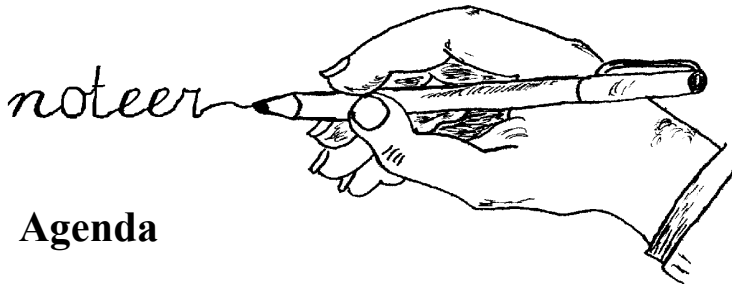
Het zijn blinde trommeltjes (d.w.z. klein centraal centergat), dus het past op bijna alles. Ik kan ze eventueel wel pas maken als dat nodig is.

Verder heb ik de hand weten leggen op een (klein) aantal wolfram contacten. Deze kunnen gebruikt worden om contactpunten te herstellen als de bestaande op zijn.

Ik heb dit ook bij mijn Gillet Herstal gedaan.

Jan Petter, 0223-522238. Email: info@janpetter.nl

Voor **meer advertenties** zie de Forumpagina van onze website:
<http://clubfransemotoren.nl/yabb/YaBB.pl?board=advertisenties>



Agenda

CFM evenementen 2010



20 maart 2010 Sleuteldag Heerde

(Inschrijfformulier is via aparte mailing verzonden)

5 juni 2010 Open dag CFM-Documentatiecentrum Oosterhout

(De Wetering 69)

11 september 2010 Jaarrit CFM "Ravenstein"

Voor liefhebbers kampeerweekend vanaf vrijdagavond 10 sept, zondag tweede (korte) rit.

25 september 2010 Nationaal Veteranentreffen Woerden

De CFM is weer aanwezig met een clubstand.

9 oktober 2010 Kennisdelendag CFM Oosterhout

(De Wetering 69)

30 oktober 2010 Jaarvergadering Kootwijkerbroek

Let op: vanaf dit jaar in Kootwijkerbroek.

Beurzen/evenementen 2010

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.

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

Zaterdag 13 maart, Moto Retro Leuven (B)

Brabantal, Leuven. Op E40 afrit 23 komende van Luik.

Veel aanbod particulieren. Dit jaar: standhouders: gratis stand !
Entree: Euro 8,=. Kortingsbon op de website.
Tel: +32 475 58 08 87 Info: www.motoretrowieze.be

13 en 14 maart 2010, Bourse d'Echange Reims (F)

23e Salon Champenois du Véhicule de collection
Reims, Parc des Expos. Open van 10:00 uur tot en met 18:45 uur
GPS: allée Thierry Sabine
Bezoekers: Neem sorties 25 et 26 Reims op de A4 u rijdt dan richting de noordelijke entrée met kassa's.
Internet: <http://www.bce-reims.com/index2.htm>
De beurs zou een gehele nieuwe opzet hebben!!

Zaterdag 27 maart 2010 Motormarkt Hardenberg

Sportpark " De Boshoeke", Rijksweg 34 Ommen - Coevorden.
Open 8 tot en met 16 uur. Entree euro 4,00.
Internet: www.motormarkthardenberg.nl

Zondag 18 april 2010, 6e Oldtimerbeurs Hamont (B)

Open van 09:30 uur tot en met 17:00 uur
Keunenlaan 11, Hamont België
Internet: <http://www.oldtimerbeurs.be/>

Zaterdag 8 Mei 2010, Motor- en Bromfietsbeurs Barneveld (tot bij 1970)

NIEUWE LOKATIE:
Mercuriushal, Mercuriusweg 41, 3771 NC Barneveld
Industrie terrein "de Harselaar"
Open van 09:00 uur tot en met 16:00 uur. Entree: € 5,00 per persoon

29 en 30 mei 2010 Coupes Moto Légende Dijon - Prenois (F)

Het evenement in Frankrijk. Entree Euro 21,= voor twee dagen.
Entree gratis als je met een motor van voor 1965 komt.
Website: <http://www.coupes-moto-legende.fr/>

Zondag 8 augustus 2010, De Dertiende Fameuze AA-BEECKRIT

Internationaal oldtimer treffen voor motoren en scooters van vóór 1965 en bromfietsen van vóór 1970
Waar? **Beek, Bree België**
Internet: <http://users.skynet.be/aa-beeckrit/welkom.html>

28 augustus 2010, 24e Oldtimerdag Hattum

Terrein van diervoeder fabriek Saturn Petfood aan de Stationslaan.
Vanaf 09.00 uur verzamelen en vervolgens opstellen voor het publiek.
Vanaf ongeveer 11.00 uur zullen de voertuigen in groepen vertrekken voor de diverse ritten.

Inschrijfgeld voor deelnemers bedraagt € 7,50 (incl. consumpties)
Internet: <http://www.oldtimerdaghattem.nl/>

27, 28 en 29 augustus 2010 Vehikel Oldtimermarkt, Utrecht

Vrijdag open van 14 uur tot en met 20 uur
Zaterdag en zondag open van 10 uur tot en met 17uur
Internet: www.vehikel.nl

25 september 2010 Nationaal Veteranentreffen Woerden

“Exercitieterrein” + “Kaasrit”.
Bezoekers met een oude motor gratis entree.
De CFM is weer aanwezig met een clubstand.
<http://www.nationaalveteraantreffen.com>

Zaterdag 2 oktober 2010 Motormarkt Hardenberg

Sportpark " De Boshoeke", Rijksweg 34 Ommen - Coevorden
Open: 8 tot en met 16 uur. € 4,00.
Internet: www.motormarkthardenberg.nl

Beurzen in Frankrijk

Voor een compleet overzicht van Franse beurzen zie de website van La Vie de Moto: <http://www.lva-moto.fr> (Tab: Agenda)

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.



Informatie vereniging CFM

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: €20,= (of € 30,= voor 1½ jaar)
- Bankrek.nr: **377.32.84.80 tnv CFM, Helmond**
- IBAN: NL39 RABO 0377 3284 80 (BIC: RABONL2U)

Redactie "Peu":

Jan Horsman, (0492) 51.86.98, **Email:** cfm-redactie@kpnmail.nl

- Advertenties: € 32,50 per ½ blz per jr; tarieven en voorwaarden op aanvraag

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