

# Un Peu de Tout

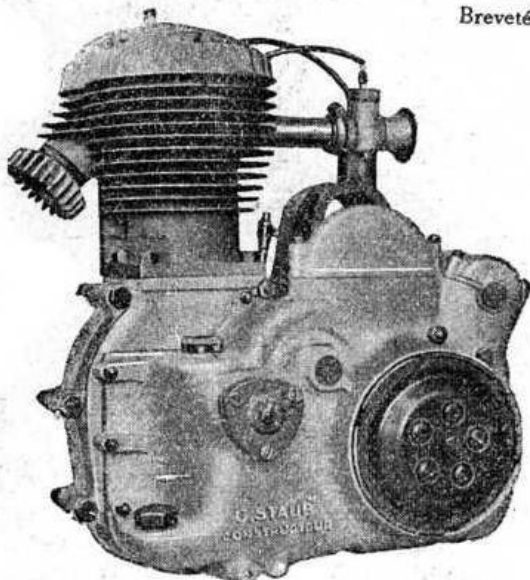
Nieuwsbrief 77    Juli 2011    oplage: 200

## CONSTRUCTEURS...

dans l'intérêt de vos Agents et Clients, équipez vos motos

d'un **Bloc-Moteur STAUB 500 cmc.** { à  
ou **Bloc-Moteur STAUB-JAP 350 cmc.** { soupapes  
latérales:

Breveté S. G. D. G.



*dont la boîte de vitesses construite  
pour résister aux plus durs efforts,  
se démonte sans toucher à aucun organe du moteur.*

**Facilité d'accès**

**Facilité de réglage**

**Maximum de durée**

Demandez  
Notice J à **STAUB. 26, rue Jules-Ferry. à COIRBEVOIE.**

Nieuwe rubriek "Sleutels" - New-Map

Jaarrit 2011 - Het harden van staal - Motorsalon Parijs

20 Jaar CFM

# Inhoud

Voorwoord.....	3
Clubevenementen .....	4
Jaarrit 2011 .....	5
Moto Salon Parijs 2010 .....	7
Review Boek 100 jaar Peugeot motorfietsen.....	9
Nieuwe rubriek “Sleutels” .....	10
Oldtimerbeurs Rosmalen 2011 .....	16
CFM-Forum ledenbeheer: doe mee en win !!.....	17
Sloop voormalige fabriek New-Map .....	20
Website New-Map.....	22
Het harden van staal .....	25
Advertenties.....	31
Agenda.....	33
Informatie vereniging CFM.....	36

---

## **Bij de voorpagina:**

Staub, een nu nog bestaande fabrikant van landbouwwerktuigen, leverde in de jaren twintig versnellingsbakken en inbouw motoren. Deze blokken werden o.a. gebruikt door CP-Roleo en Utilia. Zie ook: [http://www.stylson.net/moteur\\_staub.htm](http://www.stylson.net/moteur_staub.htm). Op gekleurde omslag: oude CFM-logo vanaf 1993-2002

---

## **Bijlagen:**

- Inschrijfformulier Jaarrit 2011
- Ledenlijst

**Sluiting kopij:** Uiterlijk zaterdag 8 oktober 2011 of bel!  
**Kopij:** Getypt of geschreven, het liefst elektronisch aangeleverd.  
**Email kopij:** [cfm.redactie@gmail.com](mailto:cfm.redactie@gmail.com)

## Terugblikken

Wat velen zich niet realiseren of niet weten omdat het voor hun tijd was maar onze club bestaat nu 20 jaar.



Lees het verslag van Paul Jonkman er nog eens op na in de vorige *Peu de Tout* (76). Daarin beschrijft hij de ontstaansgeschiedenis van onze club.

Vanuit het niets nu een bloeiende club met gemiddeld 180 leden. Dit feit willen wij niet ongemerkt voorbij laten gaan. Natuurlijk, het is geen 25 jaar maar toch. Een geschenkje aan onszelf mag. Daarom de badge op de voorzijde met ons clublogo. Dat kan eenvoudig op een trui of shirt genaaid worden. Ik hoop dat iedereen dit ook zal doen, het geeft herkenbaarheid en een bepaalde mate van clubbinding.

Op naar 25 jaar met hetzelfde elan, plezier en inzet als tot nu toe, dat wens ik de club en iedereen toe.

Wil Streep, voorzitter.

---

## Berichten

Het bestuur van de CFM ontving het trieste bericht dat ons actieve clublid **Teunis Hooijkaas** uit Tiel, op 7 juni j.l. is overleden. Teun was lid vanaf 2004. Familie en (motor-)vrienden, veel sterkte.

**Ton Dorland**, lid van ons bestuur en organisator van enkele activiteiten van de club op dit moment, heeft op 6 juni j.l. een heupoperatie ondergaan. De noodzakelijke rust voor de genezing is hem met zijn vrouw Jeanet echter niet gegund geweest. Zeer onverwachts is op 39-jarige leeftijd op 18 juni hun zoon/stiefzoon overleden. Ton en Jeanet, heel veel sterkte.

Dit bericht is, in overleg, ook geplaatst in de *Peu* om ervoor te zorgen dat u de komende tijd aan Ton alleen telefonisch vragen stelt die echt noodzakelijk zijn om gesteld te worden. E-mailen kan natuurlijk altijd, dan is hij vrij om zoveel tijd en energie eraan te besteden als onder deze omstandigheden is op te brengen. (Het bestuur van de CFM)

## 8 oktober Sleuteldag Heerde

Zoals bekend, is de Sleuteldag Heerde dit jaar verplaatst naar 8 oktober. Op dit moment is nog niet bekend wat het programma zal zijn.

U krijgt echter in augustus een aparte brief met programma en inschrijvingsformulier.

Tot ziens in Heerde.

## 24 sept. Nationaal Veteranentreffen Woerden

Als vanouds zijn we weer met onze clubstand aanwezig bij het Nationale Veteranentreffen in Woerden.

Christ en Riet de Graaf ontvangen u graag op de stand.



*Een indruk van de CFM clubstand in Woerden vorig jaar.  
U komt toch ook dit jaar ?*

# Jaarrit 3 en 4 september 2011 in Ruinerwold

Het is alweer enige jaren geleden, dat we een Jaarrit in de buurt van Drenthe hadden.

Maar dit jaar is het dan weer zover:

Henk Timmerman uit Ruinerwold heeft dit jaar de organisatie van de jaarrit op zich genomen en heeft een fraaie rit uitgezet in Drenthe en Noord-Overijssel.



De jaarrit wordt gehouden op zaterdag / zondag 3 en 4 september 2011 op de SVR camping de Kalverhoek in Ruinerwold.

Zoals gebruikelijk op zaterdag een lange rit met daarna een barbecue. Op zondag wordt er nog een korte rit georganiseerd.

U kunt zich aanmelden door middel van het bijgesloten inschrijfformulier. In verband met de organisatie, gaarne aanmelden voor 20 augustus.

Het adres van de camping:

SVR camping de Kalverhoek  
Haakswold 31  
7961 LC Ruinerwold  
Tel 0522-481624 E-mail. [jwbenning@home.nl](mailto:jwbenning@home.nl)  
Website: [www.dekalverhoek.nl](http://www.dekalverhoek.nl)

Het verblijf en de betaling op de camping moet rechtstreeks met de camping geregeld worden.

De motoren kunnen binnen gestald worden in de voormalige koestal van de boerderij.

## **Inschrijfformulieren naar de organisator:**

Henk Timmerman  
B. Schukkingstraat 57  
7961 CB Ruinerwold  
Tel: 06-20679129  
E-mail: [h.timmermanjr@ziggo.nl](mailto:h.timmermanjr@ziggo.nl)

*Op de volgende pagina een impressie van Wim Janssen over de Jaarrit 2015*

## 2015 DE JAARRIT IN NEW YORK ?



PECH? NEE HOOR!  
ALLEEN EVEN DE KLEPPEN SMEREN ....

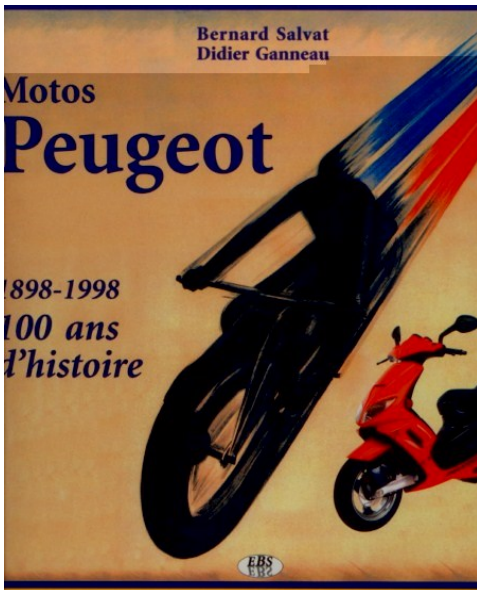
WJ2011



beurs in Frankrijk werd gehouden was de overhand toch engels materiaal. En er werden bijna geen complete motoren te koop aangeboden. Wel liep ik tegen een “carburologue” aan ( zo staat zijn titel ook op z’n kaartje), een stand met alles voor Amal en Gurtner carburateurs . En hij had zo het chocke-schuijfe dat ik al vier jaar tevergeefs zoek. Betalen en klaar. Jean Benech is via mail bereikbaar: [jn.benech@aliceadsl.fr](mailto:jn.benech@aliceadsl.fr). Na vier uurtjes zijn we de beurs en de drukte toch maar ontvlucht om verder van de bezienswaardigheden van Parijs te gaan genieten. De eerlijkheid gebied ons te zeggen, dat wij een bezoek aan deze beurs leuk vonden, maar dat er geen volgend keer meer komt. Op de site staat een korte foto impressie weergegeven.

Christ

Website Franse Dollar club: <http://amicaledollar.free.fr/frame3.html>



## 1898 à 1902

- La moto du Salon 1898
- Tricycles et quadricycles
- La Motobicyclette

Le premier chapitre véritablement consacré aux motos Peugeot ont posé un cas de possible, souhaitable, de commencer avec un préambule, avec l'un de ces "Volets de l'Innovation" Serge Puzos dans son célèbre livre de l'Automobile? Ceci, sans nul doute, est une seule donnée du cordat à une image telle d'une marque historique, appliquée, sans que la réalité, l'âge en d'abord!

de salon, chacun pensait que les premiers furent de des tricycles. Non pas! En 1895, lors d'une collection de l'Exposition de Lez découvrir à l'histoire Michel Perrot l'exposition au Salon de décembre 1898 d'une première, véritablement, dans le temps public du 24 décembre 1898 "Au Champ de Mars, un développement glorieux. Galerie des à ce moment le septième salon du Cycle et de son historique de l'Exposition actuelle serait se limiter à la ville. Peugeot, ensuite ne offre est maintenant "entré dans les moteurs", comme ceux de la Motobicyclette, elle se présente (réductible pour la motobicyclette) par la Chambre syndicale des fabricants de ce qui est un (on est content d'appeler un de d'abord) donc ne saurait s'en déstabiliser: sur rapidement en revue les nouveautés (notamment: Peugeot) des bicyclettes en quantité, 1898, legs, sans chaîne, tandems, etc., et une de l'été, lequel est placé dans l'axe relative de temps qui doit donner de la stabilité à la machine à cause porte de force. (...)



L'Exposition Universelle de 1889 puiser à glorifier le génie des progrès humains: chemin de fer, télégraphe, etc. Température excepté, il ne pouvait donc y avoir meilleur lieu, nul autre plus tard, pour présenter motobicyclette, tricycles et autres automobiles, des engins qui représentaient à leur tour le progrès en marche. Et comme le Monde Illustre l'a fait vraiment, un dessin au trait complétait le compte-rendu du Salon de décembre 1898 et illustrait l'homme monté sur le moteur de Dion & Bouton: perpendicularaire, côté gauche, à la fois arrière qu'il entraînait, selon toute vraisemblance, par un couple de pignons d'angle. L'on ne sait rien de plus. Mais le doute n'est pas permis sur l'existence d'une moto Peugeot en 1898, lui elle un prototype...

### Tricycles et quadricycles

Les premiers motobicycles réellement sortis en 1898 des usines Les Filles de Peugeot furent sont des tricycles. Dans la première édition du catalogue, ils ne sont qu'annoncés, en dernière page, sans illustration mais — tout de même — avec la mention, fort laconique: "avec moteur de Dion & Bouton". Plus en savoir plus, il faut "Demander le tarif spécial". La seconde édition du catalogue 1898 illustre le tricycle à pétrole et en précise un peu les caractéristiques: seule la partie-cycle (cadre, fourche et roues) est



La moto Peugeot à moteur de Dion & Bouton telle qu'elle était représentée dans le répertoire de "Monde Illustre" sur le Salon de décembre 1898.

Voorblad en een pagina uit het boek: 100 jaar Peugeot motorfietsen, zie review op de volgende pagina.



# Review Boek 100 jaar Peugeot motorfietsen

Door: Peter Ritzen

Het boek : 100 jaar Peugeot motorfietsen  
ISBN nummer : niet aanwezig  
Schrijvers : Bernard Salvat en Didier Ganneau  
Taal : Frans  
Harde kaft : 192 pagina's

Het boek beschrijft de periode 1898 tot 1998. De eerste helft van het boek geeft een mooi overzicht van alle modellen die Peugeot voor de tweede wereldoorlog produceerde. Het boek is voorzien van veel prachtige foto's van nagenoeg ieder model, startend met een tricycle uit 1892. Voor zover ik het in de Franse taal kan volgen, behaalde Peugeot in 1904 het wereldsnelheidsrecord. De snelheid die A. Dourdon met een Peugeot V-twin haalde bedroeg ongeveer 120 km/uur. Dit feit illustreert het boek met een paar mooie foto's. Als ik de foto van dat "kanon" bekijk moet de rijder een groot hart hebben gehad. Hielbandjes, directe riemaandrijving en geen spoor van iets dat op een rem lijkt. Uitlaat? Nooit van gehoord.



Bron: Wikipedia

Iets verderop staat het boek uitgebreid stil bij het V-twin model "L" uit 1905. De V-twin motoren lopen als een rode draad door het verhaal met prachtige foto's. Verder komen ook modellen zoals de P105 en P107 uitgebreid aan bod. Door de vele (actie)foto's is het ook een heel mooi en informatief boek om door te bladeren, ook als je de Franse taal niet machtig bent.

Na de tweede wereldoorlog heeft Peugeot vooral lichtere tweetakt motoren en bromfietsen gebouwd. Het boek laat zien dat Peugeot ook off-road en cross motoren bouwde in die tijd. Al met al is het een aanwinst voor iedereen die iets met Peugeot heeft. Met 32 euro is het boek zeer schappelijk geprijsd en krijgt men dus veel waar voor zijn geld.

Het boek kunt u bestellen via: [www.vintagemotorcyclecooks.nl](http://www.vintagemotorcyclecooks.nl) of telefonisch bij Ellen Ritzen via nummer 0495-551754

## Nieuwe rubriek “Sleutels”

***Op initiatief van Wim Janssen gaan we een nieuwe rubriek “Sleutels” opzetten. Op periodieke basis zullen sleutel tips gepubliceerd worden. Wim zal regelmatig bijdragen leveren, maar verder wordt iedereen uitgenodigd om ook sleutel tips in te sturen. Copy kan naar het redactie emailadres gestuurd worden. (cfm.redactie@gmail.com). Tekeningen kun je digitaal aanleveren in elk formaat. Je kunt ook handmatige tekeningen per post sturen naar de redactie. In de inleiding hierna legt Wim uit wat de achtergrond en de bedoeling van de nieuwe rubriek is.***

Het leden bestand van de CFM bestaat uit vogels van allerlei pluimage. Sommigen hebben een technische achtergrond en anderen juist helemaal niet. Maar allemaal vinden we het sleutelen aan oude motoren leuk. Logisch dat er ooit een kennisdelen dag gekomen is, dat voorziet in een behoefte.

Wat daarbij opvalt is dat sommige onderwerpen steeds terug komen. Dat is natuurlijk niet erg, het is nu eenmaal zo dat er voortdurend een verloop in het leden bestand is, waarbij nieuwe leden iets kunnen inbrengen in de club, maar op andere gebieden juist op zoek zijn naar informatie. Mede daarom worden ze juist lid.

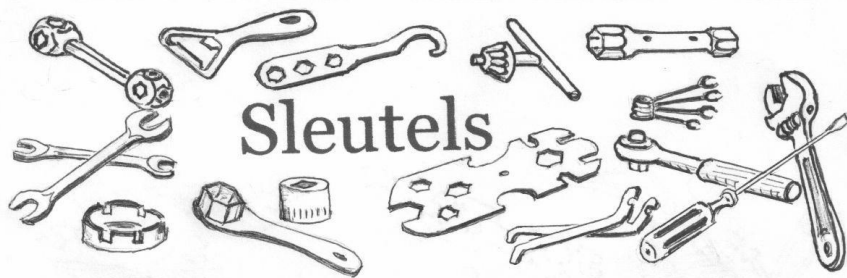
Maar ook “veteraan leden” komen wel eens met vragen die al eens behandeld zijn of ooit in de Peu gestaan hebben. “O ja, maar hoe zat dat ook al weer, dat is jaren geleden”, zeggen ze dan. Zo is het idee ontstaan om naast de jaarlijkse kennisdelen dag een vaste rubriek te starten in de Peu met de mogelijkheid om tips, trucs, wetenswaardigheden, handigheidjes en werkwijzen die nuttig kunnen zijn bij onze hobby kwijt te kunnen. Dat hoeft niet per se eigen vinding te zijn, als het maar zinnig en nuttig is.

Deze informatie zou dan in een klapper kunnen verzameld worden, liefst met een index, en voor ieder clublid toegankelijk. Niemand hoeft dan twintig jaargangen Peu door te bladeren.

Het is wel de bedoeling dat de aangevoerde informatie serieus en niet gevaarlijk of schadelijk is, dat zal duidelijk zijn. Bij twijfel, gewoon laten weten, er zal wel een soort filter komen. Daarnaast, een opnieuw uitgevonden wiel kan nog wel een beter wiel zijn dan de reeds bestaande exemplaren. Heel handig zijn bijvoorbeeld afstelgegevens van goed lopende motoren, die best anders kunnen zijn dan wat de fabrikant ooit opgegeven heeft. Wat ook kan, is laten weten wat je beter NIET kan doen, hoewel dat eerst zo slim leek, maar daar is wel enige moed voor nodig.

Zo heeft iedereen wel wat, laat het weten, misschien heeft iemand er wat aan, daarvoor ben je toch ook clublid?

Wim Janssen



## Rubber

Bij het restaureren van een oude motorfiets is wel eens wat rubber nodig, als afdichting materiaal of als trillingdemper of tussenring of zoiets. Het liefst hebben we dan een goede kwaliteit die ook nog olie en benzine bestendig is, en bij voorkeur ook nog zwart van kleur.

Een bron van deze goede kwaliteit rubber kwam ik tegen in de vorm van afgedankte zwarte rubber rijlaarzen die in onze kliko gedumpt waren.

Van twee deze laarzen heb ik de schachten af gesneden waardoor twee behoorlijk grote vellen rubber met een dikte van ongeveer 2.5 mm verkregen werd.

Om zeker te zijn werd een monster in een potje met benzine weggezet gedurende een dag. Hierna werden de volgende tests gedaan:

Met de schuif maat werd gemeten of het materiaal opgezwollen was.

Resultaat: Geen toename, benzine ook niet verkleurd.

Daarna de buigproef: dubbel vouwen en kijken of het materiaal scheurt.

Resultaat: blijft volledig intact, en veert terug in de begin stand.

Drukproef: Met een niet scherpe schroevendraaier een indruk maken en kijken of de afdruk verdwijnt.

Resultaat: Na 10 minuten vrijwel geheel verdwenen.

Conclusie: prima materiaal, had ik die andere 2 paar maar ook genomen.

Of gewone groene tuin laarzen ook zo goed zijn weet ik niet.

Wie?

Wim Janssen

## Sproeiers

De meeste oude Franse motoren waren voorzien van AMAC, AMAL of Gurtner carburateurs. AMAL en Gurtner sproeiers zijn nog wel te vinden, maar die van AMAC veel lastiger.

AMAL en AMAC verschillen zowel in de aanduiding van de waarde als in de maatvoering.

Gelukkig bestaan er betrouwbare vergelijking tabellen.

<u>JET EQUIVALENTS</u>				
B + B	LATE AMAL BINKS AND AMAL (1B A)	AMAC 488F	OLD BINKS + PRE- 24 AMAL BINKS 2B A	DIA. (IN)
	15		0	
	20		1	
	25		2	
	30	16	3	
	35	18	4	
	40	19		
	45	20		
	50	21		
	55	22		
	60	23	5	.026
	65	24		.027
	70	25	6	.028
	75	27	7	.029
	80	28		.030
	85	29	8	.031
	90			
	95	30	9	.032
	100	31		
	110	32	11	.034
	120	33	12	.035
	130	35	13	.037
	140	36	14	.038
	150	38	15	.040
	160	39	16	.041
	170	40	17	.043
	180	41	18	.044
	190	43	20	.045
	200	45	21	.048

*Vergelijkingstabel van Amal, Amac en Binks sproeiers*

AMAC gebruikte productie nummers voor hun sproeiers, terwijl het nummer van AMAL aangeeft hoeveel cc per minuut er doorloopt. (Onder bepaalde vastgelegde condities.)

AMAL ging niet elke vervaardigde sproeier ijken natuurlijk, maar deed dat steekproefsgewijs. Zo kun je het treffen dat je een sproeier op de kop tikt die voorzien is van een zijden draadje met een loodje eraan waar AMAL op staat. Dan heb je er een die zeker geijkt is.

De mate van doorstroming van benzine of gas hangt af van de grootte van de boring, maar ook van de lengte daarvan en zelfs van hoe het gat er uit ziet: haaks of afgerond met een radius, zoals ieder die ooit een brommertje sneller maakte wel weet. Hetzelfde geldt ook voor naaldsproeiers.

Er worden soms replica onderdelen voor carburateurs aangeboden die, wat dat betreft, twijfelachtig gemaakt zijn (eigen ervaring).

Namaak onderdelen zijn soms ook nog gemaakt volgens het idee : "One size

fits all", zodat voor de ene toepassing het te groot is, voor de andere te klein, en voor een paar goed.

Leuk als je nog de juiste afstelling zoekt.

Een origineel AMAL onderdeel heeft een merkje en soms een nummer dat aangeeft voor welke carburateur het bedoeld is. Bijvoorbeeld : op een naald staat 4, 5, of 6.

Staat dat er niet op ? : beter verder zoeken, anders koop je alleen maar meer hooi bij een toch al te grote hooiberg. Dus naar een beurs ? : loop meenemen!

Hoe kunnen we nu AMAL sproeiers gebruiken in AMAC carburateurs?

Een verloop stuk ligt voor de hand maar daar is geen plaats voor.

Wat wel kan is het binnenwerk van een AMAL sproeier overplaatsen in een voor AMAC passende behuizing. Daarvoor is wel een  $\frac{1}{4}$ "x26 (bsf) tap en snijplaat nodig en ook een 1 BA snijplaat en tap. En wat messing.

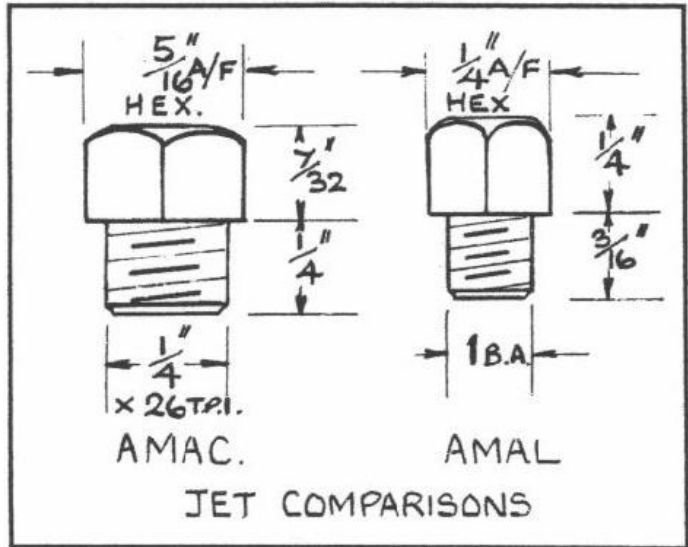
Met de draaibank maken we eerst een houdertje zodat we de AMAL sproeiers kunnen bewerken. Hierbij wordt de aanwezige zeskant afgedraaid tot 5.0 mm rond.

Daarna voorzichtig de schroefdraad verwijderen. Het binnenwerk van de AMAL sproeier blijft zo intact.

Nu maken we een hulpstukje met  $\frac{1}{4}$ " x26 binnen schroefdraad en met behulp daarvan een behuizing voor het AMAL binnenwerk met  $\frac{1}{4}$  x26 buitenschroefdraad en een kamertje van 5.0 mm.

Nu kan het geheel in elkaar met Loctite of met zacht soldeer maar wel oppletten dat de boring niet dicht loopt.

Vergeet niet om er daarna weer het nummer er op te zetten want de AMAL codering is er immers afgedraaid.



Details van een Amac en een Amal sproeier.

Wim Janssen

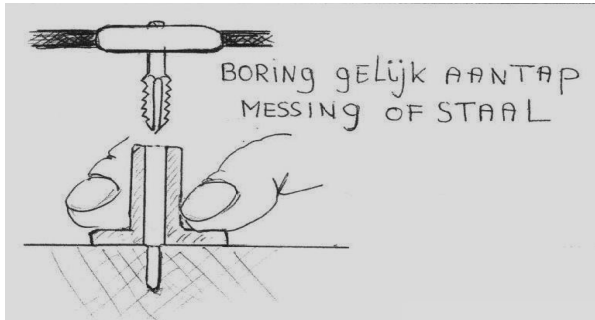
# Schroefdraad tappen/snijden

Schroefdraad maken met een handtap of snijplaat zal bij iedereen wel eens voorkomen.

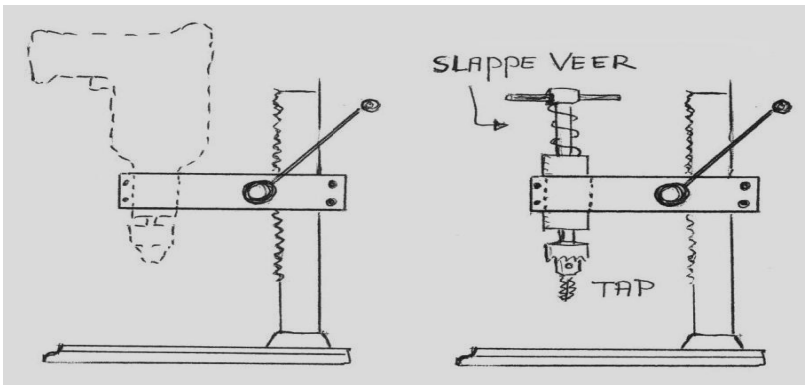
Lastig is dan om dit zuiver haaks op het vlak te doen.

Het simpelste hulpstuk hiervoor bestaat uit een uit staal gedraaide bus met een haaks einde.

Het geboorde gat moet dan overeen komen met de tap maat.



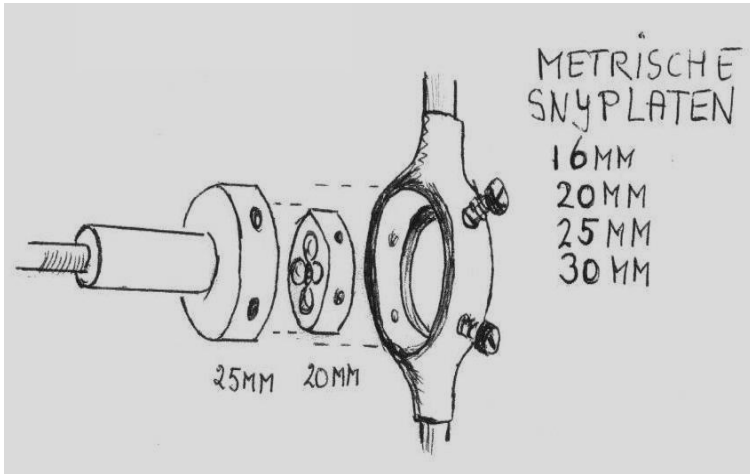
Een andere manier is een oude boormachine hulpstuk om te bouwen tot tap machine. Op rommelmarkten kom je ze wel eens tegen voor weinig. Het handigst is het type waarbij de hals van de boormachine (43 mm) geklemd wordt.



En uitwendige draad?

Een remstang voorzien van m6 over 10-12 cm met een snijplaat uit de hand is niet gemakkelijk. Ook hier kan een hulpstukje dienst doen waarvoor wel wat draaiwerk nodig is. Misschien wil iemand dat voor je doen.

Nadeel: spanen hopen zich snel op, dus tussentijds verwijderen.



Wim Janssen

### Foto's Rosmalen 2011

(Zie verslag volgende pagina)



*Ton in gesprek met enige medeclubleden.*



*Naast de AX was er ook nog een Gnome - Rhône M2 te bewonderen*

# Oldtimerbeurs Rosmalen 2011

Door: *Christ de Graaf*

Het zit er weer op. Zo ben je bezig met de voorbereiding, zo zijn de dagen er en even snel is alles weer voorbij. Zowel de beurs als de clubstands mogen terugkijken op voldoende bezoekers. Mede door het goede beursweer en mogelijk ook de aantrekkelijke economie, en daarbij de behoefte en mogelijkheid om weer geld uit te geven, was het druk. Er waren ongeveer



*Veel belangstelling voor de AX*

10.000 bezoekers en dat is toch 500 meer dan vorig jaar.

Ook op de clubstand was het lekker druk. Zowel zaterdag als zondag was er de gehele dag voldoende aanloop. Van clubleden, inclusief 3 nieuwe leden en van mensen die geïnteresseerd zijn in onze club, onze hobby en onze motoren. Kortom, volop belangstelling en vragen, waardoor de tijd voor de medewerkers van de clubstand voorbij gevlogen is.

De Gnome&Rhone's die op de stand tentoongesteld stonden, waren echte blikvangers. De AX2 stond vooraan bij de deur en het merk was vele malen het discussiepunt. Omdat het merkembleem maar aan een kant zit (ivm het zijspan) was dat niet direkt voor de bezoekers zichtbaar. Voor ons was het dan een sport om de bezoekers uit te leggen dat zowel BMW als Zundapp hun machine gekopieerd hebben van Gnome&Rhone.

Al met al weer een gezellige beurs.

Clubleden die een keer mee willen helpen bij de bemanning van de clubstand kunnen dat aan ons doorgeven. Dat geldt voor Veteranen Treffen in Woerden (september 2011) en Oldtimerbeurs Rosmalen (januari 2012).

Christ en Riet de Graaf



# CFM-Forum ledenbeheer: doe mee en win !!

Door: Paul Jonkman

*Het CFM-forum wordt goed bezocht, dat wil zeggen, goed gelezen. Het heeft voordelen om je te registreren op het forum, want dan krijg je een paar extra functies ter beschikking. (Registratie staat overigens los van het lidmaatschap van de CFM. Iedereen kan zich registreren op het forum, ook niet-leden).*

## Registeren bij het CFM-forum

Registratie bij het CFM-forum gaat als volgt: ga naar de website van de club ([www.clubfransemotoren.nl](http://www.clubfransemotoren.nl)). Links in het menu onder het kopje “DE CLUB” klikken op “Forum” en daarna klikken op “Register”.

Nu moeten enkele handelingen worden uitgevoerd. Je dient ook een werkend emailadres op te geven. Dat blijft overigens voor anderen verborgen als je dat wenst.

## Voordelen van registratie

Belangrijkste voordeel is dat je kunt reageren op dingen die andere mensen schrijven. Omdat het gaat om de uitwisseling van kennis (of bijvoorbeeld de afspraak voor een ritje) is het leuk dat je ook zelf bijdraagt aan de kennis over Franse motoren. Ander voordeel is dat het scherm wat minder rommelig de onderwerpen presenteert.

Ik stop met het noemen van voordelen, maar ik noem er toch nog eentje: het programma houdt bij welke nieuwe artikelen zijn geplaatst door daar met een dikke rooie pijl naar te wijzen. Dat is handig want dan hoeft je niet steeds langs alle hoofdstukken te bladeren.

Nadeel van een open forum is dat er nogal wat onverlaten zich aanmelden. Ik heb wekelijks een kwartiertje nodig om die sex-, viagra- en horlogeboys te verwijderen. Eerst proberen ze een lidmaatschap te verwerven en daarna beginnen ze (meest Engelse) teksten te publiceren waarin de grootst mogelijk onzin wordt aangeprijsd. Ik verwijder die leden en hun artikelen.

Ik kom dan ook enkele goedbedoelende forumleden tegen, die nog NOOIT na hun registratie zijn ingelogd. Dat is als het kopen van een fiets en die vervolgens nooit gebruikt. Als je een jaar na aanmelding nog niet een keer bent ingelogd, dan neem ik de vrijheid om je te verwijderen uit de lijst.

## Twee jaar niet aangemeld

Aan het einde van dit jaar worden we wat strenger: forumleden, die twee jaar

lang niet zijn ingelogd, worden verwijderd. Dat houdt het ledenbeheer overzichtelijk en zorgt ervoor dat actieve leden ook alleen maar andere actieve leden zien. Maar eigenlijk vooral een oproep aan u: log weer eens in en help anderen een beetje verder. Of stel een vraag zodat je zelf weer verder wordt geholpen. Daarmee doe je de jubilerende CFM een groot plezier. Als je niet zo handig bent in het schrijven van voutloos Nederlands: de beheerders van het forum halen tikfoutjes er wel uit. Service van de CFM.

### **Er is wat te winnen**

De 20-jarige CFM geeft (naar keuze) een lidmaatschap of even groot geldbedrag weg voor het forumlid (geen bestuurslid) dat het meest actief, creatief of opvallend zijn/haar bijdrage heeft geleverd. Uiteraard dient er wel wat gepresteerd te zijn. We maken geen keuze uit armoede. Daar zult u het mee eens zijn. Zet 'm op. De winnaar ziet de forumnaam verschijnen in de Peu de Tout die in januari 2012 verschijnt. Natuurlijk kun je het ook nalezen op het forum.

Paul,  
Webmaster CFM

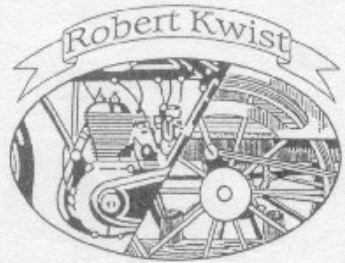


*Oud spul uit Frankrijk: Terrot 175 Type L uit 1927 (gezien op: [www.leboncoin.fr](http://www.leboncoin.fr))*

## *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

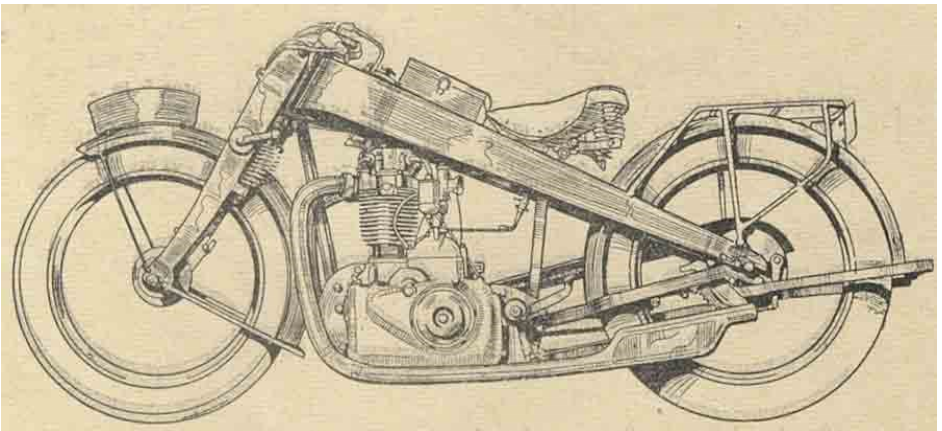
Ombouwen van wiellagers

Onderdelenreparatie of bijmaken

*Snelle vakkundige service, ruim dertig jaar ervaring*

*Vooraf prijsopgave, billijk tarief.*

*Bellen tussen 18.30 - 19.30 uur*



**CP Roléo uit 1929 met een Staub blokmotor**

## Sloop voormalige fabriek New-Map

*Jan Snoeijts, New-Map liefhebber, meld ons de aanstaande sloop van de voormalige New-Map fabriek:*

Ik ben in contact gekomen met een sympathieke Fransman welke buurman is van "New Map" .....

Hij heeft mij foto's gestuurd van de fabriekspanden van New Map en M.A.G. Voor wie ze nog eens in het echt wil zien ( een gedeelte is al gesloopt): ga dan nog dit voorjaar kijken want de sloopkogel hangt al gereed.

(Avenue Lacassagne, Lyon)

De ene foto (als op mijn site ) is van begin 30-er jaren. die andere zijn recent.



***Het pand links (het flatgebouw), is de voormalige fabriek van New-Map. Deze gaat binnenkort gesloopt worden. Weer een stukje tastbare historie minder.***



*Hieronder een foto van de New-Map fabriek uit 1930, met daarnaast de fabriek van M.A.G. (Motosacoche) .  
Het gebouw van Motosacoche is hier boven nog duidelijk zichtbaar.*



# Website New-Map

Op de vorige pagina's over het fabriekspand van New-Map, verwees Jan Snoeijs al naar zijn website: [www.newmap.nl](http://www.newmap.nl). Jan heeft namelijk een zeer informatieve website over het merk New-Map gemaakt.

NEW-MAP

Historie | Foto's pre 1940 | Documentatie pre 1940 | Foto's na 1940 | Documentatie na 1940 | Links

Welkom op mijn site over New-Map motoren, reacties en info:  
[jan.snoeijs@ziggo.nl](mailto:jan.snoeijs@ziggo.nl)

**Beurs Gierle**

Op zaterdag 16 en zondag 17 Oktober richt de WWR van Gierle hun 23<sup>e</sup> Oldtimer motorbeurs in. Deze gaat door in de parochiezaal Sint Jan Deneestraat 15 in 2275 Gierle (bij Turnhout). Deuren open vanaf 09.30 uur tot 17.00 uur. Gratis standen voor standhouders na inschrijving op 014/63.39.77 of [zjee@skynet.be](mailto:zjee@skynet.be).

Moto Retro Leuven 24 okt 2010

Site door Jan Snoeijs  
[jan.snoeijs@ziggo.nl](mailto:jan.snoeijs@ziggo.nl)

Historie | Foto's pre 1940 | Documentatie pre 1940 | Foto's na 1940 | Documentatie na 1940 | Links

De indeling is overzichtelijk en bestaat uit de volgende onderdelen:

## Historie

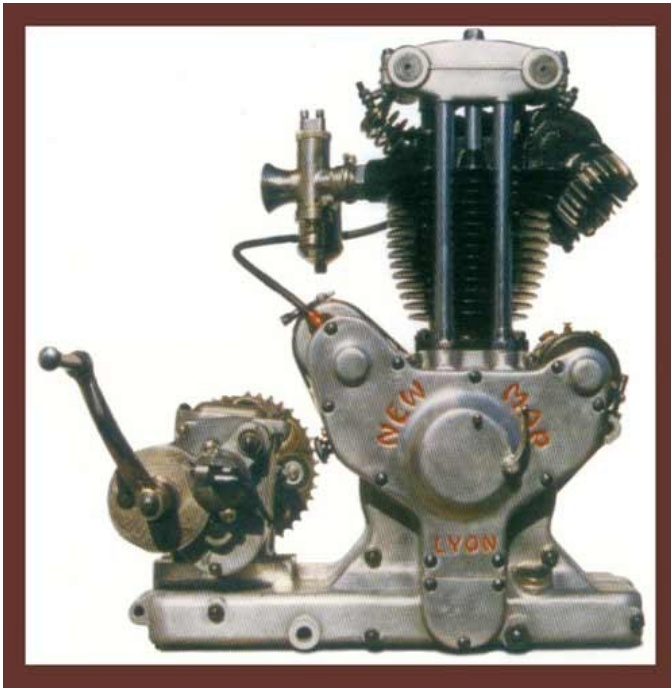
Hoewel de familie Martin al in 1898 actief was als fabrikant van fietsonderdelen, wielen en vliegtuigonderdelen, was het Paul Martin die in 1924 startte met de bouw van motorfietsen. Voornamelijk met inbouwblokken van JAP en MAG, maar er zijn ook andere blokken gebruikt, waaronder Ultima (Licentie) en Chaise. Na de oorlog werden lichte tweetakten (de BK109) en viertakten met 125 en 175 cc AMC blokken gebouwd, totdat de fabriek eind jaren '50 moest sluiten.

## Foto's pre 1940

Veel foto's van New-Map motoren van voor de oorlog, waaronder Jan zelf op zijn OHV3 Supersport tijdens de Coupe Moto Coupe Legende 2006.

## Documentatie pre 1940

Een mooie verzameling folders en ander reclamemateriaal, waar liefhebbers



*Het prachtige Ultima blok, dat door New-Map in licentie gebouwd werd.*

van New-Map veel informatie van de vooroorlogse modellen kunnen vinden.

### **Foto's na 1940**

In dit onderdeel een aantal foto's van na de oorlog, lichte tweetakten zoals de BK109, maar ook viertakten met het AMC blok.

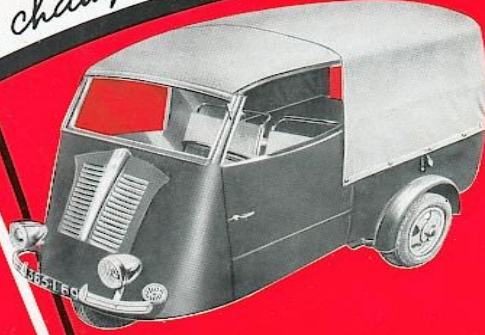
### **Documentatie na 1940**

Hier vind je folders en reclamemateriaal van de na-oorlogse modellen en AMC. Ook heeft New-Map nog enige tijd lichte driewielers gemaakt, de Solyto.



*De New-Map BK-109, een 125 cc tweetakt*

**NEW-MAP** série **SOLYTO**  
*Le champion des véhicules utilitaires*



- sans permis de conduire*
- Charge utile 200 kg.*
- 4 litres aux 100 km.*
- 50 km. à l'heure*
- Confiance étonnante*
- Décapotable pour l'été*
- Fermé pour l'hiver*

**De Solyto was een klein vrachtwagentje, welke ook door New-Map in de jaren '50 geleverd werd.**



**Het huidige restauratie project van Jan Snoeijs, een New-Map type OHV 5**

Voor meer informatie over New-Map kun je terecht bij Jan Snoeijs.

Website: [www.newmap.nl](http://www.newmap.nl)

Email: [jan.snoeijs@ziggo.nl](mailto:jan.snoeijs@ziggo.nl)



# Het harden van staal

Door: Henk de Bruijn

*Tijdens de Kennisdelendag op 2 april hield Henk de Bruijn een zeer verhelderend betoog over het harden van staal. Henk had ook het een en ander op papier gezet. Dat treft u hierbij aan.*

## Inleiding

**Hardheid:** is de weerstand tegen het indrukken van een puntbelasting. Voor het meten van de hardheid bestaan diverse methoden. De meest gebruikte is Rockwell cone (Rc). Voor staal geldt Rc 65- 67als maximum.

**Sterkte:** hierbij gaat het over de kracht die nodig is om een proefstaaf kapot te trekken. Men spreekt doorgaans over trekvastheid.

Voor hardheid en sterkte geldt: als de hardheid toeneemt neemt de sterkte in vrijwel gelijke mate toe en omgekeerd.

**Bros:** als na het breken van een metaal de gebroken stukken zodanig in elkaar passen dat de oorspronkelijke vorm weer zichtbaar is spreken we van een brosse breuk.

**Taaï:** dit is het tegenovergestelde van bros. Na breuk is de vervorming zodanig dat de oorspronkelijke vorm en maat niet meer klopt.

## Doel

Harden heeft tot doel slijtage te beperken. Een plunjer of een astap, maar ook snijgereedschappen, een tandwiel.

Er zijn twee mogelijkheden.

1 Door en door harden.

2 Alleen de oppervlakte harden met behoud van een taaie kern. Zoals de tanden van een tandwiel.



*Henk de Bruijn aan het woord over het harden van staal.*

## **Veredelen**

Er is nog een aparte warmtebehandeling mogelijk waarbij het gaat om de sterkte te verhogen. Hierbij is de hardheid van minder belang. Men spreekt dan van veredelen. Dit heeft niets te maken met zgn. edelstaal dat alleen in de reclamewereld bestaat. Deze kreet is waarschijnlijk afkomstig uit het Duits waar dan roestvast staal mee wordt bedoeld.

## **Materialen**

Staal wordt pas enigszins hardbaar als het meer dan 0.3% C (koolstof) bevat. Beter is het om staal met ca. 1% C te gebruiken, dan kan er sprake van een goed resultaat zijn.

Voor eenvoudige onderdelen is laag gelegerd koolstofstaal voldoende, een bekende soort is bv. Zilverstaal, bij voorkeur chroom gelegerd.

Hoog gelegerd staal is voor de amateur vaak te moeilijk bewerkbaar. Vooral als er ook nog schroefdraad op gemaakt moet worden.

## **Inzetten (oppervlakte harden)**

Staal met 0% C moet eerst met koolstof verrijkt worden. Er bestaan veel namen voor dit proces: inzetten, cementeren, carboneren, oppervlakte harden.

Voor inzetten kan gewoon constructiestaal of machinestaal worden gebruikt. Deze materialen bevatten gewoonlijk geen of zeer weinig koolstof.

Er bestaan ook speciale staalsoorten onder de naam inzetstaal C15 t/m C60.

Het getal geeft het koolstofpercentage in honderdste procenten: bijvoorbeeld C15 bevat 0,15% koolstof. Deze zijn ook nog weer gelegerd verkrijgbaar.

Maar bedenk dat met het stijgen van het koolstofpercentage en ook nog meer legeringsbestanddelen het bewerken steeds moeilijker wordt.

Geelbloedloozout of speciaal carboneerpoeder, beendermeel of verkoold leder: dit zijn stoffen die gebruikt worden om tijdens een gloeiproces koolstof in het staal te brengen, zodat er een hardbare oppervlaktelaag ontstaat.

Zorg er voor dat geelbloedloozout nooit in contact kan komen met een zuur! Dit vormt het giftige blauwzuurgas!

## **Vorbereiding van het werkstuk**

Houd er rekening mee dat bij volledig doorharden er een uitzetting van 0,6% kan optreden. Houd dus bv. een astap zoveel dunner. Het is nuttig om eerst een proefstukje te maken en het gehele proces te doorlopen. Er treedt ook vormverandering op, een cilindrische as kan korter worden en in het midden dikker. Meet dit op bij een proefstuk en noteer de maatveranderingen.

Zorg er voor dat de oppervlakken die van belang zijn voor de functie zo glad mogelijk zijn.

## Gereedschap

Potenbakkersoven minimaal 850 graden. (Verdiert voorkeur)  
Een gasbrander met wat vuurvaste stenen eventueel gasbetonblokken (goedkoop).  
Emmer water.  
Tangen, werkhandschoenen, ijzerdraad.  
Schuurlinnen of schuurpapier korrel 220 of 360.

## Uitvoering van het harden en ontlaten

1a De oven voorverwarmen op 770 graden daarna het werkstuk erin leggen voor ca. 10 minuten, afhankelijk van de grootte.

1b Met een brander snel verhitten tot op 850 graden, het is dan lichtrood. Fel zonlicht kan sterk hinderen om de kleur te beoordelen. Werk dus in de schaduw! De brander moet neutraal, of met een klein zuurstof tekort zijn afgesteld, zodat er slechts een minimale oxidatie plaats vindt.

2 Aan een ijzerdraad of met een tang in het water koelen. Als een gloeiend stuk staal met een tang wordt gepakt dan kan het gemakkelijk beschadigen. Daarom geniet een ijzerdraad de voorkeur boven een tang. Dit koelen moet snel gebeuren!

In 3 seconden moet de temperatuur beneden de 200 graden komen. Lange werkstukken moeten VERTIKAAL gekoeld om kromtrekken te voorkomen!

3 Controleer met de top van een vijl voorzichtig of het materiaal gehard is. Het is nu ook BROS!

4 Het materiaal moet ontlaten worden om weer wat taaiheid terug te krijgen.

- Stel de oven in op de gewenste ontlaattertemperatuur. Zie overzicht.  
- Schuur het materiaal blank en verhit het langzaam met een "zachte" vlam tot de gewenste aanloopkleur verschijnt. Zie overzicht en kleurtabel (Zie achterin binnenkant omslag).

5 Het materiaal is nu minder bros en moet nog blank geschuurd worden. Gebruik voor astappen fijn schuurlinnen of schuurpapier op een blokvijl zodat het vlak aanligt. Werk zorgvuldig met gelijkmatige druk naar links en rechts, meet ook de diameters na die van belang zijn.

Overzicht ontlaattertemperatuur en -kleur

<b>Belasting</b>	<b>Temperatuur</b>	<b>Aanloopkleur</b>
snijden	220 - 240	geel
licht stotend	240 - 280	bruin - violet
zwaar stotend	280 - 320	violet - blauw

Het ontlaten in de oven mag best 30 minuten duren. Met een brander is dit alleen te benaderen door het werkstuk zoveel mogelijk tussen vuurvaste stenen te leggen en af te dekken. Laat alles rustig afkoelen en schrik niet als de aanloopkleur veranderd is, want het verkleuren gaat ook verder met de tijd,

zonder dat de temperatuur stijgt.

## **Veredelen**

Gaat het om sterkte toename, dan moet er hoog ontlaten worden: dat wil zeggen: de ontlaattertemperatuur is ca. 400-650 graden gedurende 30 minuten. In dit temperatuurgebied vertonen zich geen betrouwbare kleurveranderingen. Er zal dus niet met een brander, maar met een oven gewerkt moeten worden.



*Demonstratie van Henk: hij werkt hier met vuurvaste stenen*

## **Uitvoering van het inzetten**

Het werkstuk wordt in een stalen doos(je) of een buis gedaan die afsluitbaar is. Hier wordt ook geel bloedloogzout aan toegevoegd. Met kaliumcarbonaat en cokes of houtskoolpoeder kan dit ook. Andere koolstof afgevend producten zijn bariumcarbonaat, beendermeel en verkoold leder.

Door te gloeien op een temperatuur van 850 - 900 graden komt er in 3 - 5 uur een hardbare laag van 0,5 - 1 mm dik. Vanwege de tijdsduur komt hier alleen een oven in aanmerking, hoewel het ook in een smidsvuur werd uitgevoerd.

Afhankelijk van de toepassing kiest men een liefst niet te dikke laag.

Een tandwiel of een astap 0,3 mm, een kettingwiel 0,8 mm diep.

Na dit gloeien kan men het materiaal even inde lucht laten afkoelen tot onder de gloei temperatuur 550 graden. Dit geeft een verfijning van de kristallen en daarmee een iets betere materiaal kwaliteit.

Hierna volgt het hardings proces zoals eerder beschreven. Een proefstuk dat gebroken wordt is een goede manier om zichtbaar te maken hoe diep de harde laag zit. Er moet wel gehard worden anders is er weinig of niets te zien. Want de geharde laag heeft een fijnere structuur. Neem hiervoor een niet te dik stukje materiaal zodat het gemakkelijker te breken is.

## Fouten

**Krimpscheuren:** te grote afkoelsnelheid.

Gebruik chroom gelegeerd staal dat eventueel in olie gekoeld kan worden. Warm het water op tot je nog net de vingers erin kan houden en doe wat olie op het water.

Vermijd scherpe inspringende hoeken. Maak een kleine afronding in de hoeken.

**Kromtrekken:** ongelijke afkoeling. Het kan ook zijn dat er nog restspanningen aanwezig zijn. Hiertegen moet het werkstuk eerst voorbereid worden en spanningsvrij worden gegloeid op 550 graden daarna op maat gemaakt en dan pas gehard.

Lange werkstukken altijd verticaal koelen.

**Te zacht:**

Afkoelsnelheid niet gehaald.

Te laag koolstofgehalte.

Te lage temperatuur bijvoorbeeld door tocht en of te lang tijdsverloop voordat er gekoeld wordt.

Vettig werkstuk waardoor de aanloopkleuren zich pas laat ontwikkelen bij het ontlaten. Het werkstuk is dan heter als het lijkt.

Te hoge ontlaattemperatuur toegepast, begin opnieuw.



*Peugeot in onderdelen te koop, zie advertentie blz. 32*

(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.

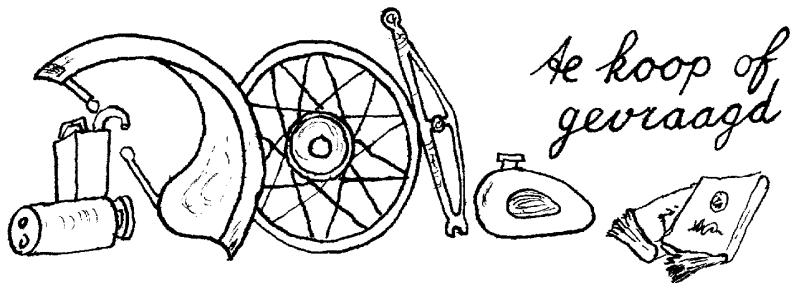
### Verhuisd

Onlangs is London naar een nieuw pand verhuisd. Kort voor het versturen naar de drukker ontving de redactie het verhuisbericht.

### Het nieuwe adres:

Burg Moslan 20  
8051 CR Hattem  
(038) 339.10.88

Bovenstaand adres in de afbeelding vervalt uiteraard.



## Advertenties

### **Te koop:**

- Magnat Debon 350 cc. kopklepper BSSB, 1933, met kenteken in zeer goede staat van onderhoud.

Motor loopt als een zonnetje, geheel gereviseerd, met nieuwe banden kettingen, RVS spaken, etc.

Prijs in overleg.

- Franse Solex, type 1010 (koffertje), 1957, met kenteken, in zeer goede staat van onderhoud.

De Solex is geheel gereviseerd, zuiger, lagers, nieuwe banden, etc. Lakwerk ziet er als nieuw uit.

Prijs in overleg.

- Snorfiets Vespa Piaggio Si, 1995, met kenteken, in zeer goede staat van onderhoud.

Banden, lakwerk, ziet er zeer goed uit, slechts 3500 km mee gereden, aantappen en wegrijden.

Prijs in overleg.

Antoon Ammerlaan

0317-315057 of e-mail: [a.a.ammerlaan@hetnet.nl](mailto:a.a.ammerlaan@hetnet.nl).



## **Te koop**

### **Peugeot P108 in onderdelen.**

Deze Peugeot is een schenking aan de club van een voormalig clublid, die ooit aan de restauratie begonnen is, maar nooit afgemaakt heeft.

Bouwjaar 1928-1929, een van de eerste van dit model.

Om een indruk te geven hieronder twee foto's.

De motor is voor 80-90 % compleet, de meest essentiële onderdelen zitten erbij, enkele onderdelen zijn geпоedercoat, maar verder moet de motor weer volledig gerestaureerd worden.

Het was de wens van de schenker, dat de motor door de nieuwe eigenaar weer opgebouwd wordt.

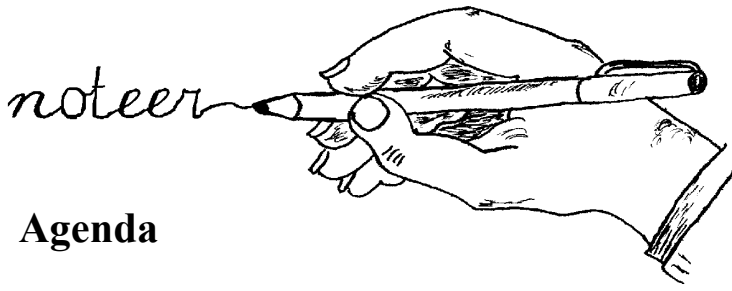
De motor wordt dan ook als geheel verkocht. De opbrengst gaat naar de clubkas. Prijs in overleg.

De motor zal te zien op de Sleuteldag op 8 oktober en op de beurs in Ranst in december, als hij dan nog niet verkocht is.

Nadere inlichtingen: Rien Neels , 0416-31.20.01 of 06-36.20.00.14

Email: CFM-DC@tele2.nl





## Agenda



### CFM evenementen 2011

#### 3-4 september 2011 Jaarrit CFM Drenthe

Voor liefhebbers kampeerweekend vanaf zaterdag/zondag 3 en 4 september, zondag tweede (korte) rit.

#### 24 september 2011 Nationaal Veteranentreffen Woerden

De CFM is weer aanwezig met een clubstand.

#### 8 oktober 2011 Sleuteldag Heerde

Let op: eind augustus krijgt u een aparte mailing met programma en inschrijvingsformulier.

#### 29 oktober 2011 Jaarvergadering Kootwijkerbroek

### Beurzen/evenementen 2011

#### 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

#### Zondag 14 augustus 2011, De 14e 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.htm>

#### 27 augustus 2011, 25e Oldtimerdag Hattum

Terrein van diervoeder fabriek Saturn Petfood aan de Stationslaan.

Vanaf 09.00 uur verzamelen en vervolgens opstellen voor het publiek.  
Vanaf ongeveer 10.00 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 augustus 2011 Vehikel Oldtimermarkt, Utrecht**

NIEUWE LOCATIE:

Vechtsebanen

Mississippidreef 151, 3565CE Utrecht

Zaterdag en zondag open van 10 uur tot en met 17uur

Internet: [www.vehikel.nl](http://www.vehikel.nl)

**16,17,18 september 2011, Webbvorktreffen, Vierhouten**

Informatie: [www.webbvorktreffen.nl](http://www.webbvorktreffen.nl)

**Zaterdag, zondag, 17 en 18 september 2011, Moto Retro Wieze (B)**

Oktoberhallen Wieze, België

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

Tel: (00.32) (0)2 381.08.87

Zie ook: <http://www.motoretrowieze.be> , Email: [bema.bvba@telenet.be](mailto:bema.bvba@telenet.be)

**24 september 2011 Nationaal Veteranentreffen Woerden**

“Exercitieterrein” + “Kaasrit”.

Bezoekers met een oude motor gratis entree.

De CFM is weer aanwezig met een clubstand.

<http://www.nationaalveteraantreffen.com>



**24 september 2011, Bourse Motos Anciennes, Vottem, Liège/Luik(B)**

Open van 09:00 - 15:00 uur.

Salle l'Équipe

Rue Emile Vandervelde 32

4041 Vottem/Liège, België.

**Zondag 25 september 2011, Bourse de Lipsheim (F)**

10 km ten zuiden van Straatsburg. (N83 richting Colmar)

Website: <http://lvvabourselipsheim.com>

Info: Jean-Claude Tilly Tel: +33 388 51 52 21

N.B. Als je er naar toe gaat, check dan even de datum op internet !

**Zaterdag 1 oktober 2011 Motormarkt Hardenberg**

Sportpark " De Boshoeke", Rijksweg 34 Ommen - Coevorden

Open: 8 tot en met 16 uur. € 4,00.

Internet: [www.motormarkthardenberg.nl](http://www.motormarkthardenberg.nl)

**8 en 9 oktober 2011, Veterama, Mannheim (D)**

Internet: <http://www.veterama.de>

**15 en 16 oktober 2011, 24e Oldtimer Motorbeurs Gierle, België**

Parochiezaal Gierle. Bij Turnhout

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

Telefoon: 00.32[0]14.63.39.77

**Zondag 16 Oktober 2011, Snertrit OMC de Kempen, Hamont-Achel (B)**

Vertrek: 12:00 uur uit Hamont-Achel

Informatie: Marcel Palmans , 0032-498360886

Website: <http://www.omcdekempen.nl>

**Zondag 23 Oktober 2011, Moto Retro Leuven (B)**

Open: 10.00—17.00 uur.

Brabanthallen, Leuven, Op E40 afslag 23 nemen

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

---

**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)

---

# Informatie vereniging CFM

**Doel:** Het verspreiden van kennis over Franse motorfietsen, vertalen van teksten, elkaar helpen en stimuleren en als het kan, er nog wat leuke contacten aan over houden ook. We organiseren enkele bijeenkomsten, een Jaarrit en we beheren documentatie in een documentatiecentrum.



## **Bestuur:**

**Voorzitter:** Wil Streep, Zoelenseweg 1, 4003 EK Tiel. (0344) 68.20.21  
**Secretaris:** Arjan Griffioen, Bosbadlaantje 9, 3956 BL Leersum (0343) 45.40.71  
**Penningmeester:** Jan Horsman, Glanzerhof 8, 5709 GE Helmond. (0492) 51.86.98  
**Doc. centrum:** Rien Neels, Margrietlaan 8, 5165 TA Waspik. (0416) 31.20.01  
**Techniek:** Ton Dorland, Veldstraat 15, 3881 JM Putten. (0341) 36.13.52  
**Webmaster:** Paul Jonkman, Zonnenbergstraat 33, 7384 DK Wilp-Achterhoek (055) 323.26.67  
**Evenementen:** Richard van der Plas, Thamerweg 28, 1422 XJ Uithoorn (0297) 54.01.04

## **Secretariaat:**

CFM t.a.v. het secretariaat, Bosbadlaantje 9, 3956 BL Leersum  
Email: [info@clubfransemotoren.nl](mailto:info@clubfransemotoren.nl)

## **Documentatiecentrum:**

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

## **Aanspreekpunt voor technische vragen:**

Ton Dorland, (0341) 36.13.52 Email: [tondorland@kpnplanet.nl](mailto:tondorland@kpnplanet.nl)

## **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@gmail.com](mailto:cfm.redactie@gmail.com)

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

**Website:** [www.clubfransemotoren.nl](http://www.clubfransemotoren.nl) (email: [info@clubfransemotoren.nl](mailto:info@clubfransemotoren.nl))