

Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 82 Oktober 2012 oplage: 200



Monthéry: 20 Jaar Terrot club Ballancourt

New- Map wetenswaardigheden - Motobécane of Motoconfort ?

27 oktober: Jaarvergadering Kootwijkerbroek

Colofon

‘Un Peu de Tout’ is een uitgave van de Club Franse Motoren en verschijnt vier maal per jaar.

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 Email: tondorland@kpnplanet.nl

Ledenadministratie + verzending "Peu":

Peter Mosseveld, Muntersdonk 17, 7326 BD Apeldoorn (055) 543.03.06

Email: info@clubfransemotorren.nl

Contributie:

- De contributie bedraagt: €20,= (of € 30,= voor 1½ jaar)

- Bankrek.nr: **377.32.84.80 tnv CFM, Helmond**

- IBAN: NL39 RABO 0377 3284 80 (BIC: RABONL2U)

Lid worden of lidmaatschap beëindigen kan gebeuren door contact op te nemen met de ledenadministratie.

Redactie:

Jan Horsman, (0492) 51.86.98, **Email:** cfm.redactie@gmail.com

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

Inhoud

Voorwoord.....	5
In het schuurtje bij	7
Nieuwe leden en hun motor.....	10
Motobécane of Motoconfort ?	16
Montlhéry: 20 jaar Terrot club Ballancourt.....	20
Verslag Aa-Beeck-rit.....	24
New-Map wetenswaardigheden.....	26
Advertenties.....	28
Agenda.....	29

Bij de voorpagina:

Reclame van Motobécane voor hun eerste model MB1: ideaal voor postbodes en een damesuitvoering voor de sportieve jongedame.

Bijlagen:

- Agenda jaarvergadering 2012
- Notulen jaarvergadering 2011
- Jaarverslag 2011/2012
- Financieel overzicht 2011/2012
- Kortingsbon beurs Barneveld 90 (locatie Kootwijkerbroek)

Sluiting kopij:

Uiterlijk zaterdag 22 december 2012 of bel!

Kopij:

Getypt of geschreven, het liefst elektronisch aangeleverd.

Email kopij:

cfm.redactie@gmail.com

(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

Burg Moslaan 20 » 8051 CR Hattem » Tel (038) 33 91 088 » Fax (038) 33 91 087

Fabrikant van eersteklas uitlaatsystemen voor Oldtimer-motorfietsen.

Sinds 1935 producent van uitlaatdempers en bochten. Oorspronkelijk gevestigd in Hilversum en sinds 2011 te Hattem. 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.

Le Défi

Le défi. Le défi d'un Amateur des Motos Françaises.

Uitdagingen daar gaat het hier min of meer om. Binnen de Club voor Franse Motoren zijn de leden bezig met allerlei uitdagingen.

Bijvoorbeeld de restauratie van een Terrot L.

Gemaakt van 1924 tot en met 1938.

Appeltje, eitje zal men zeggen, maar.....

De eerste Terrot L met framenummer 14965 werd op 25 oktober 1923 bij de "Service des Mines" te Chalon-sur-Saône, onze RDW, ter keuring aangeboden.

Verder lezend komen we de volgende type aan aanduidingen tegen:

L, LC, LCK, LD, LDC, LO, LP, LPP, LS, LSC, LSO, LSP,LU en een LB. [B => Blackburne motor]

C staat dan voor "comfort" een uitvoering met ballonbanden.

De restauratie van een Peugeot P56.

Past het vliegwiel van een P55 op een P56 of omgekeerd.

De P55 werd op 14 december 1945 toegelaten tot de openbare weg.

De P 56 wat later en wel op 29 januari 1948.

De Peugeot P55 heeft drie versnellingen en een SAFI SSY vliegwiel ontsteking.

De P 56 doet het met vier versnellingen en voetschakeling. Verder een SAFI SSXR vliegwiel ontsteking.

Dan is er nog een clublid bezig met een D45S.

Een Motobécane 125 cc zijklepper die vind zes volt te weinig voor verlichting en 10000 volt voor de bougie nog minder.

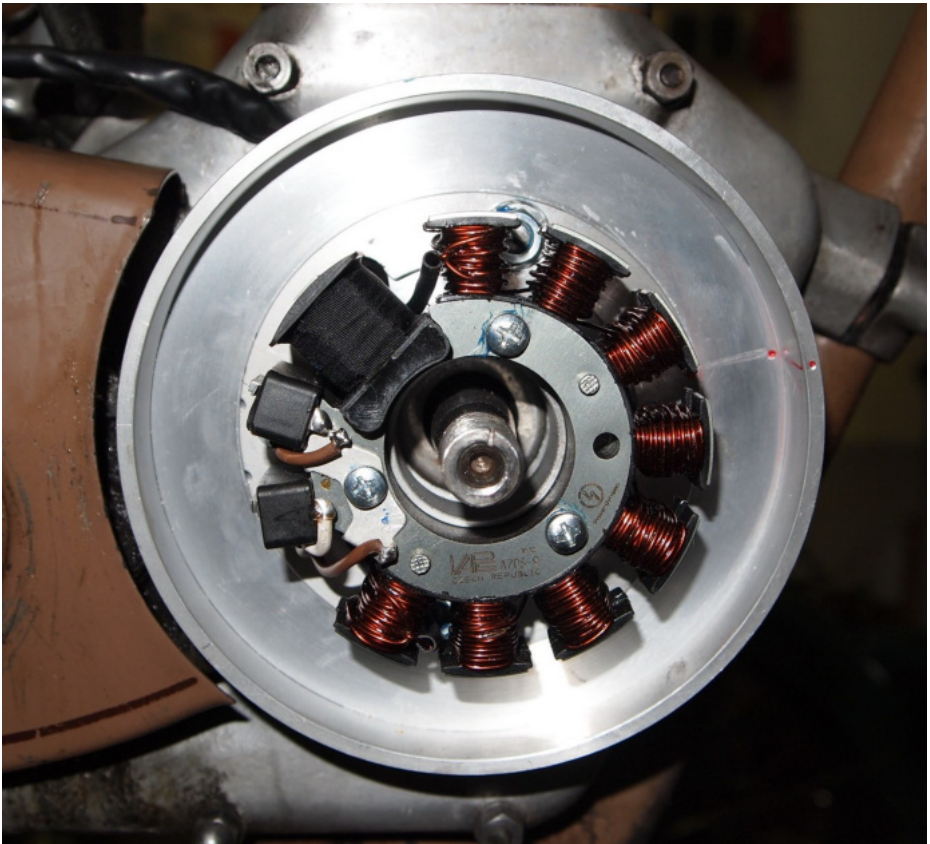
Ja die is bezig met 40000 volt voor de ontsteking en een 12 volt licht installatie.

Met zo'n krachtige vonk blijft er natuurlijk geen straatsteen meer in het wegdek liggen tijdens het accelereren of is dat te simpel gedacht.

*Den dag is gin kakstoel!!
[gebruik je tijd nuttig]*

Zvb

Rien Neels



12Volt verlichting 4000 Volt vonk

Jaarvergadering 2012 in Kootwijkerbroek

Zaterdag 27 oktober vindt weer onze jaarvergadering plaats tijdens de “Barneveld 90” beurs in Kootwijkerbroek. (manege Voorwaarts)

Locatie: zaaltje achter in de kantine van de manege. Bij de ingang rechtdoor.

Een goed gelegenheid dus om de jaarvergadering te bezoeken en om rond te snuffelen op de beurs.

Inmiddels ook een goed traditie, is de kortingsformule voor de toegang van de beurs. U krijgt twee euro korting op de entreprijs van Euro 5,=. Ook een ideale gelegenheid voor nieuwe leden om andere clubleden elkaar te leren kennen. Koffie wordt geserveerd. In de bijlagen kunt u meer lezen over de inhoud van de vergadering.

Leden betalen hier vaak al hun lidmaatschap € 20,= voor het volgende jaar. U komt toch ook ?

In het schuurtje bij.....Peter Vink

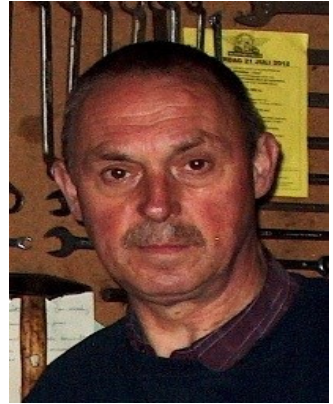
Dit is een nieuwe steeds terugkerende kolom waarin een clublid bezocht wordt en hem gevraagd wordt iets over zijn hobby te vertellen.

Deze keer een bezoek aan Peter Vink in Bemmel ,een rustige, landelijk gelegen plaats tussen Arnhem en Nijmegen aan het verlengde van de A15.

Peter heeft niet alleen een zeer mooi aangelegde tuin waarin het goed toeven is maar ook voldoende hobbyruimte en wel: een ruime garage, een grote hobbyruimte (5x5 mtr.) maar ook een klein museum (5x10 mtr.) voor zijn motoren, een niet verwachte ervaring. We laten de geïnterviewde zelf aan het woord.

Ik wil me graag voorstellen: Peter Vink, getrouwd met Ans. Tot aan mijn pensionering in 2011 ben ik bijna 40 jaar werkzaam geweest bij de Technische Recherche (CSI) van de politie.

De techniek zit wel een beetje in mijn genen. Rond mijn twaalfde was de eerste brommer er al, later de motoren waar je de sporten crossen en motor trial mee kon uitoefenen. Onder auspiciën van de KNMV heb ik menige wedstrijd gereden in den lande. In die tijd leerde ik Ans kennen uit een gezin waar motoren en rijden ook in de genen zat. Ons beider vaders hebben motor gereden, mijn schoonvader heeft wedstrijden gereden en was goed thuis in de techniek.



Peter Vink voor een goed uigeruste werkbank

Rond mijn dertigste met een wat aflatende conditie wilde ik stoppen met de wedstrijd sport en weer met de motor de weg op, ritten maken en op vakantie met de motor. Maar aan een nieuwe motor hoef je niet te sleutelen.

Toch al geïnteresseerd in oude spulletjes, dus op zoek naar een oude motor om op te knappen. We zagen een advertentie in het dagblad de Limburger te koop Nederlandse motorfiets merk Cyrus bouwjaar 1938 ”.

Wij naar Weert, daar stond een kaal frame en de rest in kisten. Het was echt iets om aan te werken een aardige uitdaging. Het geheel op de aanhanger geknoopt en richting Haalen waar we toen woonden. Het restaureren heeft wel een paar jaar geduurd maar het is een mooi fietsje geworden, waar ik alles zelf aan heb gedaan zelfs de dubbele biezen zijn goed gelukt. Een paar jaar later kregen wij een tip van een antiquair die iemand kende met een Franse motor een "Terrot". Daar naar toe, de deal was snel gesloten. Wat later verhuisden we naar Bemmel en kwam op de eerste plaats het opknappen van het huis, schuur en tuin waar we samen veel energie in hebben gestoken. Eind jaren tachtig weer tijd voor het restaureren, het aantal motoren neemt toe. Schoonvader kon hierbij vaker de technische ondersteuning geven als dat nodig was. Samen hebben we menig uurtje in mijn of zijn schuurtje doorgebracht. We waren al jaren lid van de VMC en op een van de regio avonden, in 1991 denk ik, ontmoetten we Paul Jonkman en Jan Coen Dragt die een praatje hielden over Franse motoren en de club CFM. Zo zijn wij in 1992 lid van de CFM geworden. Verdere restauratie projecten die inmiddels zijn afgerond zijn veteranen maar



Peter Vink in zijn museum met drie Franse, twee Engelse veteranen en vier Duits klassiekers. En de motor waar het allemaal mee begon: een Nederlandse Cyrus uit 1938.

ook klassiekers, een Terrot E van bouwjaar 1924, Terrot HS 350 van 1928 een BMW R 25-2 en een BMW R35. Dan staan er nog een paar restauratie projecten. Het is al een hele toer om alles aan het lopen te houden ,wat een kenteken heeft wordt door ons samen bereiden. Er staan 3 Franse veteraan motoren en 1 Franse klassieker in de garage, 2 Engelse veteranen, 4 Duitse klassiekers en natuurlijk de unieke Nederlandse Cyrus. Twee moderne BMW motoren hebben een eigen plaatsje.

Mijn verwarmde hobby ruimte is redelijk voorzien van standaard gereedschap, draaibank, lasapparatuur, kleine straalcabine en uiteraard een heftafel zelf gemaakt. Ik zou nog wel graag een cursus willen volgen om de draaibank beter te leren gebruiken heeft iemand een tip? Voor speciaal gereedschap, eventueel te maken nieuwe onderdelen of motorenkennis kan ik gelukkig bij CFM clubleden en andere techneuten terecht.

Het restaureren en het aan het lopen houden van de motoren houd je op een goede manier van de straat en geeft voldoening De ritten die Ans en ik op de goed lopende veteranen en klassiekers maken houd je op de weg. Het is voor ons een hobby die bijna niet weg te denken is in ons leven.

Ik hoop dat mijn verhaal een idee heeft gegeven van mijn hobby en wens een ieder hetzelfde toe.

Aldus opgetekend door Wil Streep

Bemanning clubstand gevraagd !

Christ en Riet de Graaf hebben aangegeven, dat zij om gezondheidsredenen na 2013 stoppen met het bemannen van de clubstand op beurzen.

Wie wil dit van hen overnemen ?

Het betreft meestal een tweetal beurzen/evenementen, namelijk het Veteranen-treffen in Woerden en de beurs in Rosmalen.

Als je belangstelling hebt, dan graag contact opnemen met Wil Streep.

Aanvullingen ledenlijst.

Wegens persoonlijke en familie omstandigheden heeft Peter Mosseveld de aanvullingen niet op tijd kunnen inleveren.

V

oor wie er belangstelling voor heeft: Peter zal enige exemplaren meenemen naar de jaarvergadering in Kootwijkerbroek.

Nieuwe leden en hun motor

*Regelmatig vragen we nieuwe leden om zich voor te stellen.
Dit keer zijn Wim van Duuren en Jan Langerak aan de beurt.*

Wim van Duuren met Magnat-Debon 350 kopklepper

Beste Motorvrienden,

Als nieuw lid wil ook ik mij even voorstellen.

Mijn naam is Wim van Duuren, 81 jaar en woonachtig in Gouda en al 56 jaar getrouwd met Gerda. Mijn hele leven ben ik in de techniek werkzaam geweest en heb al sinds 1960 een motor rijwiel en bromfietszaak. Deze is al wel sinds mijn pensioen gesloten maar alles is nog ingericht zoals het toen was.

Nog steeds ben ik heel veel in mijn werkplaats aanwezig.



Wim van Duuren met Magnat-Debon 1933.

De aanleiding van mijn lidmaatschap heeft te maken met de vriendschap met Wim Honkoop die ook lid is en al 25 jaar over de vloer komt. Hij zette mij op het spoor van een Magnat-Debon die in het clubblad te koop stond.

Het is een 350cc kopklepper uit 1933. Deze heb ik in gerestaureerde staat gekocht, helaas hebben we wel de hele fiets moeten demonteren omdat het frame krom was, maar dit hebben we zelf op kunnen lossen. Verder is deze motor in prima staat.

Ik wilde graag een motor hebben van voor 1949 om in ieder geval eens met de Elfstedenrit mee te kunnen rijden.



***De Magnat-Debon van Wim is een 350 cc kopklepper uit 1933.
De motor bevindt zich in een mooie gerestaureerde staat.***

Magnat-Debon was een zelfstandige fabriek, totdat ze overgenomen werden door Terrot in 1922. Vanaf 1929 waren de modellen van Terrot en Magnat-Debon bijna gelijk. Zo ook deze motor van Wim kent een Terrot equivalent. Meestal is de tank wat anders van vorm.

Wim heeft mij overgehaald om ook lid te worden.

Ik ben een echte praktijkman en vindt het interessant om oplossingen voor probleem gevallen te bedenken.

Ik hoop gezien mijn leeftijd toch nog een aantal jaren te kunnen genieten van het motorgebeuren.

Met vriendelijke groet,
Wim van Duuren

Jan Langerak met diverse oude Franse motoren

En zo heb je ineens een schuur vol.

M'n baas komt bij een oudere collega in Frankrijk en deze blijkt een oude schuur vol met oude Franse motoren te hebben. Zijn vrouw vindt dat hij langzamerhand te oud is voor deze hobby en zo komt een halve vrachtwagen vol naar Nederland.

Dat is een 15 jaar geleden en onlangs werd mij gevraagd of ik interesse heb. Nou doe ik al een jaartje of 35 iets met oudere motoren, maar had helemaal niets met Franse. Maar zo een kans laat je niet lopen en ben je ineens eigenaar van 7 Franse motoren.

Dan wordt er eerst bekeken wat we zoal in huis hebben:



De oogst van Jan Langerak, zeven Franse motoren en een grote kist onderdelen uit een Franse schuur.

Terrot type L van 1926

Terrot ETM van 1954

Motobécane type D45S

Monet Goyon PL4 1936

Peugeot type 55T van 1952(?)

Peugeot 55TCL van 1954

Monet Goyon Starlet van 1952

en nog iets van de 50er jaren welke nog niet duidelijk is.

Verder, als verrassing, een grote kist (1,5m³) onderdelen, diverse motorblokken, versnellingsbakken en diversen.

Je maakt het spul schoon, 30 jaren stof en de duiven stront eraf spuiten en alles in de WD40. Je loopt er een paar keer omheen en je besluit eerst eens

een weekendje te googelen.

Kom je de Club Franse Motoren tegen en diverse Franse merken clubs.

En je komt ook tot de ontdekking , dat er genoeg enthousiaste mensen zijn die zich met Franse motoren bezig houden.

Dan begin je voorzichtig met de oudste de Terrot L van 1926. Ziet er niet uit , maar als je hem demonteert blijkt dat er toch een goed restaureerbare fiets tevoorschijn komt. Alles gaat netjes los , het plaatwerk is oud, maar



Terrot type L uit 1926: deze motor is Jan op het ogenblik aan het restaureren. Jan maakt er een "oude" restauratie van, zie zijn verhaal hierover.

niets is doorgeroest , het blokje is redelijk , alleen het big end met te veel speling , de versnellingsbak bruikbaar. De magneet twijfelachtig en een ontbrekende carburateur.

Verrassend is , dat na heel veel staalborstel uren met veel WD40 er onder de roest een bruikbare nikkellaag te voorschijn komt. Dus wordt besloten hier een "oude" restauratie van te maken. Dus voor zo ver mogelijk alles laten zoals het is.

Voor het schilderwerk wordt de techniek van het droog schilderen gekozen. Dus niet schuren , alleen veel WD40 en staalborstelen. Alle roest er af , de lak voor zover aanwezig laten zitten , en dan met een doekje ingedikte verf er voorzichtig een verflaag opzetten. Geeft een " old look" .

Er wordt ook niet geplamuurd , deuken etc netjes uitdeuken , kleine onregelmatigheden blijven gewoon zitten , het is de bedoeling dat je kunt zien dat zij 85 jaar oud is. Ook het tevoorschijn gepolijste nikkel is mooi genoeg. Een ontbrekende treeplank wordt in Holland gevonden , een nette carbid lamp en een correct zadel komen uit Frankrijk. Een revisie bedrijf is nu bezig met het big end , en een bevriend bedrijf zal kijken of hij nog iets van de magneet

kan maken. Banden, een nieuwe primaire aandrijving en een carburateur staan nog op de shopping list. Ergens eind van dit jaar moet zij klaar zijn.

Wat ik met de rest doe? Misschien er nog een of twee uitkiezen voor restauratie, de Motobécane met de webb-voorvork, in woestijn geel, militaire uitvoering en de Monet-Goyon misschien.

De laatste ziet er dusdanig uit, dat je er na een weekendje sleutelen gewoon mee weg rijdt.

Voor de andere motoren, allemaal acceptabele "projecten" en de onderdelen, alles maar eens rustig uitzoeken. Wellicht dat er bij de club nog mensen zijn die zo iets zoeken.

Jan Langerak



Monet-Goyon PL46 uit 1936; een mooie machine om "dans son jus" te laten, zoals de Fransen dat zo mooi zeggen.



Motobécane D45S, blijkbaar een militaire uitvoering: de motor is integraal sahara-geel.



Mooi toch, zo'n Monet-Goyon project ?

Motobécane of Motoconfort, twee merken, waarom?

Vertaling: Henk Kaajan

Motobécane was een relatief late speler op de Franse motorfiets markt.

In 1924 begonnen Charles Benoit en Abel Bardin een bedrijf in Pantin onder de naam Société des Ateliers de la Motobécane.

Hun eerste product was een 175 tweetakt, de MB1. Later volgde de 308 cc tweetakt type MC1 onder naam Motoconfort.

Waarom kozen Benoit en Bardin voor twee verschillende merknamen ?

Dat wordt in onderstaand artikel van Patrick Barrabes verklaard.

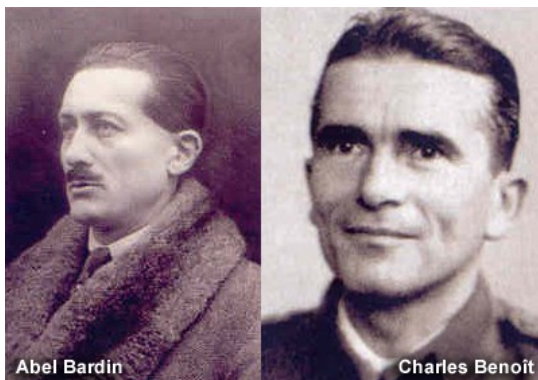
Henk Kaajan vertaalde het artikel.

Ofschoon de meerderheid van de liefhebbers van Franse motoren weten dat Motobécane en Motoconfort dezelfde produkten hebben verkocht onder de twee benamingen, kan men toch nog in de wandelgangen van de motorbeurzen of aan de hand van ingezonden brieven, mensen vinden die zich afvragen waarom dit het geval is.

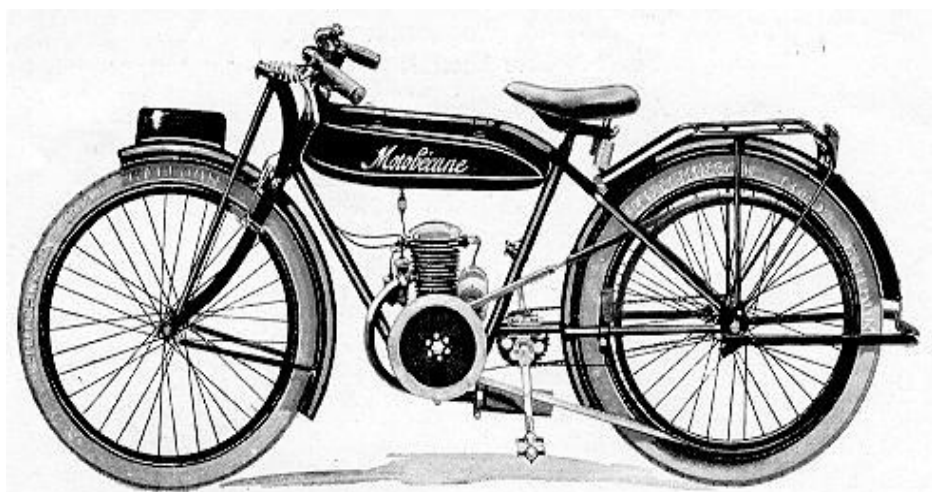
Ik ga dit onderwerp voor eens en voor altijd uitleggen. Hier voor moeten we zeven decennia terug in de tijd naar het midden van de twintiger jaren. De zgn dolle jaren, de jaren, waarin alles mogelijk was, waarin de merken geboren werden en snel de zenith bereikten of soms binnen enkele weken verdwenen.

Eind 1926, wanneer in Toulouse, de piloten van het dan nog jonge bedrijf Aeropostale, onder aanvoering van Didier Daurat proberen enkele kilo's post over de bergketens van de Andes te bezorgen, stellen in Pantin (voorstad van Parijs) Charles Benoit en Abel Bardin, de geestelijke vaders van de Motobécane type MB1, op een origineel affiche afgebeeld met een postbode, zich vele vragen. (Zie poster op voorpagina). De 175cc met directe riemaandrijving met zijn robuuste kwaliteiten en extreme eenvoudigheid heeft een voldoende grote schare klanten voor zich weten te winnen. Maar het elegante lichte motorrijwiel met zijn nachtblauwe tank vertegenwoordigt een ernstig gebrek. Het is het enige model welke door de Motobécane fabrieken, waarvan de financiële gezondheid nog broos is , wordt geproduceerd.

Wat te doen ? Een nieuw model uitbrengen is van levensbelang, maar de twee vennoten ontbreekt het nog aan ervaring. En een model dat niet aanslaat



De oprichters van Motobécane: Bardin en Benoit



Het eerste model van Motobécane uit 1924, de MB1.
Hieronder de dames uitvoering.

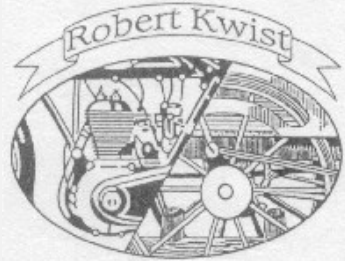


bij het publiek kan snel het imago, dat dankzij het type MB1 is verkregen te niet doen en het jonge bedrijf laten afglijden.
Er wordt besloten om een nieuwe machine te bouwen met een groter cilinderinhoud, beter uitgerust en met een luxueuze afwerking. De hielbanden met groot rijvlak verschaffen een zeker comfort, de nieuwkomer, een 308 cc,

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

wordt Motoconfort genoemd. De geklonken plaat op het magneethuis draagt de inscriptie MOTOCONFORT MC1, licentiemotor MOTOBÉCANE.

In geval van tegenslag van het model zal de reputatie van het merk slechts gering bezoedeld zijn. Zoals we weten is het sombere doembeeld nooit uitgekomen, en is de 308 ondanks een relatief bescheiden productie, gevolgd door een rustige carrière getooid met verschillende doorontwikkelingen tot aan het begin van de dertiger jaren.

Als gevolg van het succes breiden beide firma's zich uit, en hoewel de maatschappelijke zetels altijd burens blijven ; 13 Rue Beaurepaire voor Motobécane en 3 Rue Hoche voor Motoconfort, worden de produkten van de twee merken vanaf 1928 gemeenschappelijk.

Deze slimme oplossing maakt het mogelijk in elke stad het net van agenten te verdubbelen. Kleine anekdote: in de folders zijn de Motobécane motoren vaak gefotografeerd van de linkerzijde en de Motoconfort motoren van de rechterzijde. Dit is zo gedaan omdat slechts een prototype werd gebruikt voor de verwezenlijking van de folders met een tank die op beide zijden een verschillend merkteken droeg. De twee benamingen hebben lang overleefd, totdat in een interne mededeling, welke ik helaas niet in mijn bezit heb doch welke ik in 1979/ 80 gelezen heb, de agenten informeerde dat men terug ging naar een enkel merk.

Patrick Barrabes



Motoconfort type MC1, 308 cc tweetaakt, een wat comfortabeler motor dan de MB1. Om mogelijke risico's van een nieuw model te verkleinen, besloten Bardin en Benoit om dit model onder naam Motoconfort op de markt te brengen.



Monthéry: 20 jaar Terrot club Ballancourt

Door: Peter Uithol

Op 23 juni vierde de Franse Terrot club de Ballancourt haar 20 jarig bestaan met een evenement op het legendarische circuit Monthéry. Peter Uithol doet verslag.

Dit jaar brachten wij, zoals wel vaker, onze vakantie door in Frankrijk. In ons CFM clubblad hadden wij gelezen van het jubileum evenement op het circuit van Linas-Monthéry bij Parijs. Het leek ons leuk om dit evenement mee te maken. Het clubblad dus met de vakantiebagage mee. De avond te voren de in het clubblad aanbevolen camping opgezocht in de verwachting dat deze wel vol zou staan met deelnemers zodat wij al flink konden voorproeven van de motoren. Dit viel iets tegen. Neemt niet weg dat wij met de enige deelnemers die er stonden, een vijftal vrienden uit de buurt van Bordeaux, een leuke avond gehad hebben met door hen zelf gebottelde wijn. Tevens heb ik wat goede bruikbare tips meegekregen voor de restauratie van mijn Terrot PU en een uitnodiging om vooral aan te komen als we in de buurt zijn. Dit soort ontmoetingen zijn toch de krenten in de pap van de hobby. Ook



Ben Dirks en Jan Horsman aan de start van de eerste ronde

wisten zij te melden dat er zaterdag een Hollander zou zijn met een hele bijzondere V-twin Terrot.

De zaterdag was het bij uitzondering prachtig weer en zijn wij bijtijds naar het circuit gegaan om toch vooral niets te missen. De aanblik van het circuit was al bijzonder. Een enorme betonnen kombaanconstructie. Eenmaal binnen bleek er een fors aantal voornamelijk Franse motoren aanwezig met een leuke clubstand van de organiserende Terrot club en een aantal kramen van handelaren in onderdelen.



De eerste ronden werden gereden met een safety-car voorop. Daarna mocht iedereen "los", wat dan ook gebeurde.

Voor mij als tamelijk groentje in de wereld van de Franse motoren ging er een wereld open. Het bleek dat de Fransen kennelijk een voorkeur hebben voor het rijden met motoren waar zo min mogelijk aan gerestaureerd is. Neemt niet weg dat zij grote belangstelling toonden voor de prachtig geresatureerde Terrot V-twin van ons clublid Ben Dirks.

Ook maakte ik kennis met onze redacteur Jan Horsman die met zijn Moto-bécane aanwezig was. Voor zover mij bekend waren er verder geen Nederlanders aanwezig. Na uitvoerig elkaars motoren bekeken te hebben werd het tijd om het circuit op te gaan. In groepen werd gestart met een echte start auto er voor. Een prachtig gezicht, geweldige sound en een heerlijke geur van

Castrol. Er was een hele goede sfeer en de lunch werd uiteraard uitbundig op zijn Frans gehouden.
In de tussentijd had ik een goed gesprek met een deskundige van de organiserende club die mij dieper informeerde over mijn type PU Terrot.
Al met al een hele leuke dag met leuke ontmoetingen en heel veel prachtige motoren.

Peter Uithol



Ben en Jan komend van de kombaant. Wel een aparte gewaarwording, het rijden op zo'n kombaant. In het begin denk je dat je er af glijdt, maar dat valt mee. Na de kombaant begint het rechte stuk, maar om de snelheid te drukken hebben ze daar een extra bocht ingebouwd

Bijzondere motoren op Montlhéry



Ook op Montlhéry: de beroemde Koehler-Escoffier Mandoline uit de jaren twintig.



En als contrast: een Mototri, reed ook mee op het circuit.

Verslag AA-Beeck rit

Door: Christ en Riet de Graaf

Soms wil je graag aan een rit meedoen, maar zijn er telkens weer redenen om niet mee te kunnen doen. Zo verging het ons al jaren met de Aa-Beeckrit. Tot 2012, toen is de agenda vrijgehouden en op zondag 12 augustus togen we naar Beek-Bree in België. Op tijd vertrokken, want een ontbijt hoort bij die rit.



Traditie bij de Aa-Beeck rit: gratis ontbijt met spek en eieren

Nou, dat hebben we geweten, op zondagochtend om 09.00 uur aan brood met eieren en spek, die ter plaatse vers gebakken werden. En wij niet alleen, want er waren enige honderden deelnemers (volgens horen zeggen ca 200 motoren en ca 200 bromfietsen).

Maar alles is goed georganiseerd, vlotte doorstroming aan het buffet, lekker smikkelen en dan motoren kijken en de bekende technische praat met deze en gene uitwisselen. Daar was voldoende tijd voor, maar ook voldoende bekenden, want de CFM was toch in flinke getale aanwezig met Nederlandse en Belgische leden. En dan is het reunie !!!

De rit was goed uitgezet waarbij we een deel van de tocht door Nederland reden. De motoren rijden een andere rit dan de bromfietsen, alleen start en finish is op dezelfde plaats. En typisch voor de rit, de middagstop is bij een frituur. En als je dan met een grote groep gelijktijdig aankomt is het even wachten, maar dat mag de pret niet drukken. Vooral niet met het prachtige weer van dit jaar.



Christ de Graaf en Cees van Alphen met hun wederhelft aan het ontbijt.



Altijd goed bezocht, de Aa-Beeck rit

New-Map wetenswaardigheden

Vorig jaar vorig jaar berichtte Jan Snoeijs ons over de dreigende sloop van de New Map / Motosacoche fabriek.

Welnu...dit is gelukkig niet door gegaan! Ook in Frankrijk zijn er instantie's die zich bezig houden met het instand houden van industrieel erfgoed.

Het pand van Motosacoche (rechts) is nu ook gerenoveerd. Goed dat er een stukje motorgeschiedenis bewaard blijft voorlopig.



*Hierboven het Motosacoche pand voor renovatie.....
en hieronder na renovatie.*





New Map type SG98 uit 1956

Verder heb ik 'n poosje geleden een héél compleet New Map 98 cc motortje gekocht. Normaal gaat mijn belangstelling niet direct naar licht na-oorlogs spul, echter dit dingetje is nog zo compleet en origineel dat ik het niet voorbij kon laten gaan.

Het is een z.g.n. BMA (iets met belasting of zo, onder de 100cc)

Type: SG 98

nr: 2509

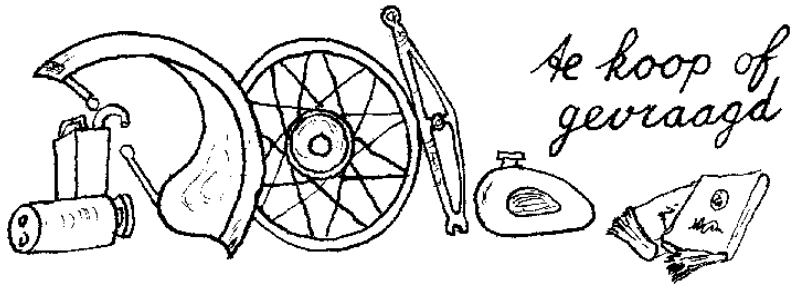
Het heeft een Sachs motorblokje van 98 cc.

Bouwjaar is omstreeks 1956 a 1957 (de laatste "wapenfeiten" van New Map)

Groeten,
Jan Snoeijs



98 cc Sachs blokje, werd zo nu en dan ook in Franse motorfietsjes toegepast



Advertenties

Te koop:

Alcyon 250cc 2 takt b.j.1929 95% compleet, veel nieuwe delen, geen papieren. Motor loopt niet (staat al jaren in opslag) prijs €1750,00

Terrot type HML 350cc b.j. 1934 is over compleet en in topstaat,met invoerbewijs en franse papier (kenteken). Motor loopt nu niet (staat al meer als 25 jaar stil in een droge opslag) prijs €3750,00

Bert Gotink, tel 0573452735
Email: b.gotink@gmail.com

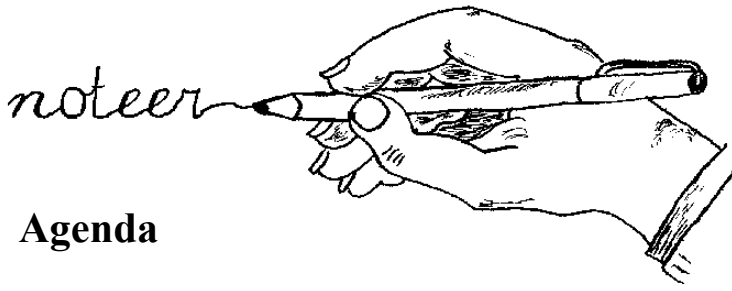
Gevraagd:

Blok van Motobécane/Motoconfort 175 cc kopklepper type Z2C of Z22C (jaren vijftig).

Mag ook een blok van een 125 cc kopklepper zijn. Hoeft niet compleet te zijn, ik heb alleen het schakelmechanisme nodig.

Jan Horsman, tel: 06-51613736
email: horsman.j1@gmail.com





Agenda

CFM evenementen 2012



Zaterdag 27 oktober, Jaarvergadering Kootwijkerbroek

Locatie: Beurs “Barneveld 90”, Manege Voorwaarts (zaal naast kantine), Essenerweg 88, 3774CD Kootwijkerbroek (6 km van Barneveld)
Parkeerruimte aanwezig.

Zaal open: 12 uur. Aanvang: 13.00 uur

Beurzen/evenementen 2012

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

27 oktober 2012, 25e Oldtimer Motorbeurs Gierle, België

Herthoeve, Hoekeinde 28, 2330 Merksplas

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

Telefoon: 00.32[0]14.63.39.77

Zondag 21 Oktober 2012, Moto Retro Leuven (B)

Open: 10.00—17.00 uur.

Brabanthallen, Leuven, Op E40 afslag 23 nemen

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

Zaterdag 27 oktober 2012, Oldtimerbeurs “Barneveld 90”.

Tevens jaarvergadering CFM. Let op: in Kootwijkerbroek.

Essenerweg 88, 3774CD Kootwijkerbroek (6 km van Barneveld)

Tel: 0342-491784 / 06-10226704

3 en 4 november 2012, 29e Ruilbeurs Roeselare België

Fabriekspand, Veldstraat 59, Roeselare België
Entree euro 5,00. Open van 09:00 uur - 18:00 uur
Website: <http://www.veteraanmotorenhoutland.be/>
Telefoon & Fax: 00.32-[0]51-20.30.95

10 en 11 november 2012, 27e Ruilbeurs OMCH Herselt (B)

Parochiezaal, Tent en omliggende te Blauberg – Herselt
Open: van 9.00—17.00 uur
Website: <http://www.omch.be>
Tel: 0032-499 67 30 44

17 november 2012, LOMC Clubbeurs Helchteren (B)

Beurs voor motoren van vóór 1965.
Zaal Don Bosco , Don Boscostraat , Helchteren
Website: <http://www.lomc.eu/>
Info: 0032 475 24 79 94

1 en 2 december 2012, Oldtimerbeurs Flowerdome Eelde

Open van 10:00 uur - 17:00 uur
Entree euro 10,00. Kinderen tot 15 jaar gratis
Internet: <http://www.oldtimerbeurs.net/>
E-mail: info@oldtimerbeurs.net

Zondag 2 december 2012, Retro Moto beurs Aarschot (B)

Stadsfeestzaal Aarschot, Demervallei 14, Aarschot
Van 10.30 uur -tot 17.00 uur
Website: www.retromotoaarschot.be

Zaterdag 8 december 2012, 21e Oldtimerbeurs Ranst

Domein "Het Loo", Bistweg, Ranst, België
Open van 09:00 uur tot en met 17:00 uur
Internet: <http://vetfrakken.be>

14, 15, 16 december 2012, Vehikel Oldtimermarkt, in Autotron Rosmalen !!

Dus vrijdag ook open vanaf 13.00 uur. Entree: Euro 10,=
Zaterdag en zondag open van 10:00 uur tot en met 17:00 uur
Let op: Vehikel gaat toch door, nu op de nieuwe locatie Autotron !!
Zie ook: <http://www.vehikel.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)



The advertisement features a vintage motorcycle in the background, rendered in a blue-tinted style. The text is overlaid on the image. At the top left, '21^{ste}' is written in a large, bold font. To its right, 'mc de vetfrakken' is written in a smaller font. The main title 'oldtimerbeurs' is in a very large, bold, blue font. Below it, 'ruilbeurs voor oude motoren, (brom)fietsen en onderdelen' is written in a smaller font. The date 'zaterdag 8 december 2012' is in a large, bold, blue font. In the bottom left, 'Ranst (België)' is written in a large, bold, blue font, with 'terrein Moervelden (voormalig militair domein 'Het Loo') Bistweg' in a smaller font below it. In the bottom right, '3000 m²' is written in a small font, followed by 'van 9 tot 17 uur' and the website 'www.vetfrakken.be'.

21^{ste} mc de vetfrakken
oldtimerbeurs
ruilbeurs voor oude motoren, (brom)fietsen en onderdelen
zaterdag 8 december 2012

Ranst (België)
terrein Moervelden (voormalig militair domein 'Het Loo') Bistweg

3000 m²
van 9 tot 17 uur
www.vetfrakken.be

*En marge du Rallye de MONTE-CARLO...
Le grand Spécialiste de la **MOTO**.
le champion*

MONNERET



a réussi
sa magnifique performance
3.356 km. en 65 h. 39
à plus de 51 kmh. de moyenne
avec

PROJECTEUR

Equilux

et
BOUGIE



Demandez à MARCHAL, ex notice
n° 337 **Spécialiste MOTO**
Projecteurs et Bougies qui com-
prend en outre un guide d'aligne-
ment complet et un tableau d'équi-
valence thermique de la plus
grande utilité. France sur demande.
35, rue de Poix - Neuilly-s-Seine.

MARCHAL

Informatie Club Franse Motoren

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.