

# Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 85   Juli 2013   oplage: 200



**Nieuwe Gurtners ? - In het schuurtje van .....**

**Jaarrit Liempde - Austral en nog wat oud spul**

**Nieuwe leden met .....**

## 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, Zonnenbergstr 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

Email: [info@clubfransemotorren.nl](mailto: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](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))

# Inhoud

Voorwoord + Van het bestuur .....	5
Uit: Motocyclettes et Tricars van M. Zerolo 1909 .....	8
Jaarrit Liempde (N.B.).....	9
In het schuurje bij Ben Dirks .....	11
Nieuwe leden en hun motor .....	15
Vrienden van het NVT .....	23
Austral, een van de pioniers.....	25
Hou de "Hele oudjes" op het fietspad! .....	27
Nieuwe Gurtner carburateurs uit oude voorraden.....	28
Agenda.....	29
Advertenties .....	31

---

## **Bij de voorpagina:**

Fraaie close-up van een Werner 1903.

---

## **Bijlagen:**

Inschrijvingsformulier Jaarrit

Ledenlijst

## **Sluiting kopij:**

Uiterlijk 6 oktober 2013 of bel!

## **Kopij:**

Getypt of geschreven, het liefst elektronisch aangeleverd.

## **Email kopij:**

cfm.redactie@gmail.com

# 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.

## Het was ook de tijd . . . .

Sinds ik, samen met Wim en Nel Faber, sprak over het oprichten van de Terrot-club, is er veel veranderd. Het gaat dan over de voorganger van de Club Franse Motoren. We keuvelden tijdens de beurs van Barneveld in de pluimveehal. We betaalden toen in guldens en het aantal dat je daarvan nodig had, was minder dan het aantal euro's nu voor hetzelfde ding.

Motorrijden was net uit het diepe dal van de tachtiger jaren omhoog geklommen. Misschien heeft het geholpen dat ik mijn eerste BMW kocht en mijn motorrijbewijs haalde. Het was de tijd dat er bij de dealer eindeloos koffie klaar stond en je met een bakkie bij de monteurs de kunst stond af te kijken. Daarna kocht je de Heynes of Peters en je had veel wijsheid om de meest voorkomende reparaties zelf uit te voeren.

Nu scharrel je internet af en krijg je vaak zeer gerichte, niet altijd even betrouwbare informatie via je laptop binnen. Zeer regelmatig vind je zelfs een filmpje hoe je iets moet doen via je tablet in de garage.

Het was ook de tijd dat de naam Terrotistenclub geen gevaar voor je persoonlijke veiligheid opleverde, omdat de binnenlandse veiligheidsdienst de voortreffelijke woordspeling goed begreep.

Het was ook de tijd dat een motorclub leed onder het imago van “lawaaig en ruig”. De rockband Normaal noemde het zelfs “Oerend hard”. Motorclubs werden nog niet geassocieerd met drugs, wapens en onderwereld. De CFM was vanaf het begin een bijzondere club omdat macho, lawaai, veel kilometers, de duurste en de dikste, onze leden niet zo snel bekoorde. Eigenlijk zijn we een club gezellige sleutelaars die wat contact zoeken. We willen niet geassocieerd met “privileges” van een club waardoor we ons net iets groter voelen dan we zijn. Mooi voorbeeld is de chique Nespresso-club. Echt waar, het bestaat en het gaat over aluminium bakjes voor verpakte koffie. Lekker koffie krijg je wel bij die club in de Bijenkorf, het Nespresso clubtasje frommel ik gehaast in een linnen tasje als ik weer de straat op loop. Ook lekkere koffie bij de meeste CFM-ers waar ik kom, soms nog op ambachtelijke wijze met water gezet . . .

Het was ook de tijd die niet meer bestaat. Beste clubleden, stilstand is achteruitgang. Ik werk zelf in de ICT-wereld en ik heb zojuist een driejarenplan in mogen leveren bij mijn werkgever. Ik kan echter met zekerheid zeggen dat dit plan niet in deze vorm gerealiseerd wordt. Er verandert veel in de ICT, teveel om nu al te kunnen zeggen hoe mensen over drie jaar met elkaar samenwerken en communiceren en wat wij daarvoor allemaal moeten klaar stomen. Het idee, de visie is er natuurlijk wel.

Het is nu de tijd dat het driejarenplan voor de CFM er moet komen. Maar

daar hebben we goede nieuwe mensen voor nodig. De huidige bestuursleden zitten er al lange tijd. Natuurlijk bedoel ik mezelf daar ook mee. We weten wel wat we moeten doen. We weten ook wat we moeten doen als er geen nieuw bloed komt. We weten ook dat enkele actieve leden hun werkzaamheden (voor een deel) stop zullen zetten. En om goede redenen. We weten ook dat we het met de huidige bezetting in het bestuur niet meer redden. We weten ook dat mensen minder snel de auto pakken om een lange rit te maken om te vergaderen. We weten ook dat er grote schaarste is aan vrijwilligers, overall in het land.

De doelstelling van de Club Franse Motoren is destijds gerealiseerd: belangstellenden met elkaar in contact brengen en kennis delen. Het documentatiecentrum ligt vol met informatie. En hier komen mijn vakgebied en de hobby bij elkaar. De doelstelling is bereikt. De informatie is te delen. Welk bestaansrecht heeft de club de komende twintig jaar?

Worden we een club, die bestaat uit een adressenbestand, een enkel bezit (documentatiecentrum), een internet-forum en een elektronisch clubblad waarin we de kennis blijven delen? Dat kost niet veel, de contributie kan bijna naar “nul” en is goed te organiseren.

Of zijn we de club die actief mensen bij elkaar brengt, ontmoetingen organiseert, de clubwinkel onderhoudt, replica-onderdelen laat maken, een springplank is voor liefhebber/handelaars en actief is bij beurzen en evenementen? Een marktplaats hoeven we in ieder geval niet te zijn, want de verkoop van motoren en onderdelen heeft zich inmiddels helemaal via internet gereguleerd.

We zijn gestart met de werving van enkele nieuwe kandidaat-bestuursleden en een commissielid voor de PR-activiteiten van de club. Werving is in het verleden altijd probleemloos verlopen. En daar reken ik nu ook op. Meld je aan en doe mee met het opstellen van een visie voor de Club Franse Motoren voor de komende jaren en geef daar eventueel dan ook mede vorm aan.

Ik doe graag nog een rondje mee. Doe je mee?

Paul Jonkman

## **Van het bestuur**

Veel mensen in het bestuur zitten er al erg lang. En dan is het soms tijd om wat anders te gaan doen. De laatste maanden hebben een aantal bestuursleden aangegeven, dat ze ermee stoppen:

### **Secretaris:**

Per november is de termijn van de secretaris verstreken en Arjan Griffioen stelt zich niet meer beschikbaar.

Het bestuur roept dan ook kandidaten op zich te melden voor de vacante functie van secretaris.

### **Evenementen coördinator:**

Richard van de Plas heeft eveneens aangegeven, dat hij stopt met zijn bestuursfunctie binnen de club.

We zijn dan ook dringend op zoek naar iemand, die er voor zorgt dat de evenementen binnen de club georganiseerd worden.

Dit hoeft overigens geen bestuursfunctie te zijn.

**Rien Neels** heeft eveneens aangegeven, te willen stoppen als bestuurslid. Rien blijft echter wel het beheer van het Documentatiecentrum doen. Aangezien dit niet echt een bestuursfunctie behoeft, is hiervoor geen bestuursfunctie vacant.

### **Bemanning clubstand**

Zoals bekend stoppen Christ en Riet de Graaf met het bemensen van de clubstand. In september is Woerden voor hen de laatste keer.

Ook hiervoor hebben zich nog steeds geen kandidaten gemeld.

Wie neemt het van hen over ?

### **Redacteur Peu**

In het vorige nummer van de Peu heeft Jan Horsman aangegeven, dat hij stopt met het redacteurschap. Om een opvolger goed te kunnen inwerken, blijf hij nog een jaar aan. Maar maart 2014 zal toch echt de laatste Peu van zijn hand zijn. Tot nu toe hebben zich nog geen kandidaten gemeld. Het zal toch niet zo zijn, dat in Maart 2014 de laatste Peu verschijnt ?

Als je belangstelling hebt voor een van de vacante functie, neem dan contact op met Wil Streep of een van de andere bestuursleden.

Wil Streep

## Uit: Motocyclettes et Tricars van M. Zerolo 1909

De nieuwste aanwinst van het Documentatie Centrum is een boekje van M. Zerolo waarin Motocyclettes en Tricars beschreven worden. Hieronder twee pionier merken, welke een paar jaar later reeds ter ziele waren.

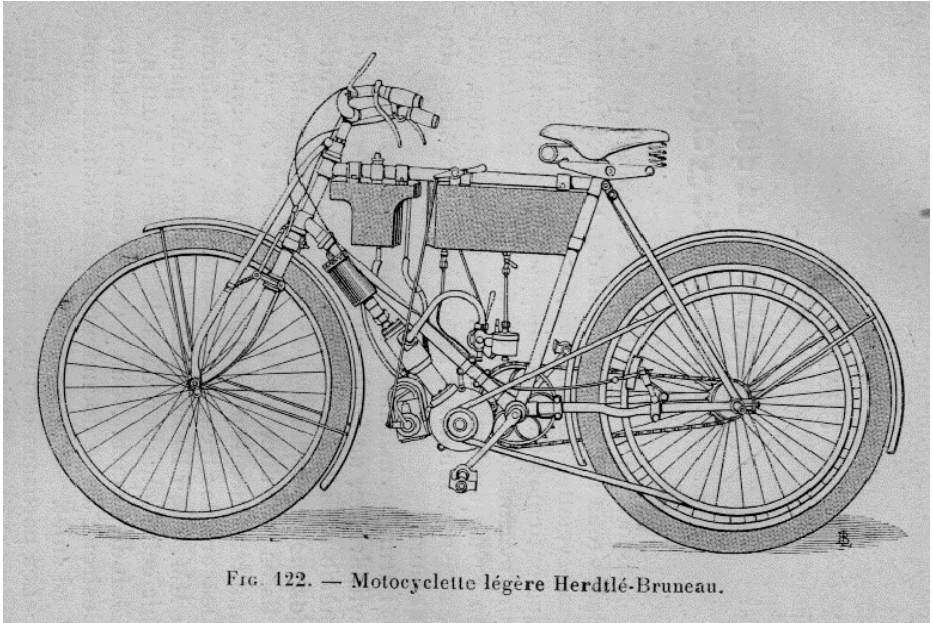


FIG. 122. — Motocyclette légère Herdtlé-Bruneau.

*Boven: Herdtlé-Bruneau, met watergekoelde motor. (1902-1913)*

*Onder: Rochet-Bruneau, voorvering en kettingkast (1885-1910)*

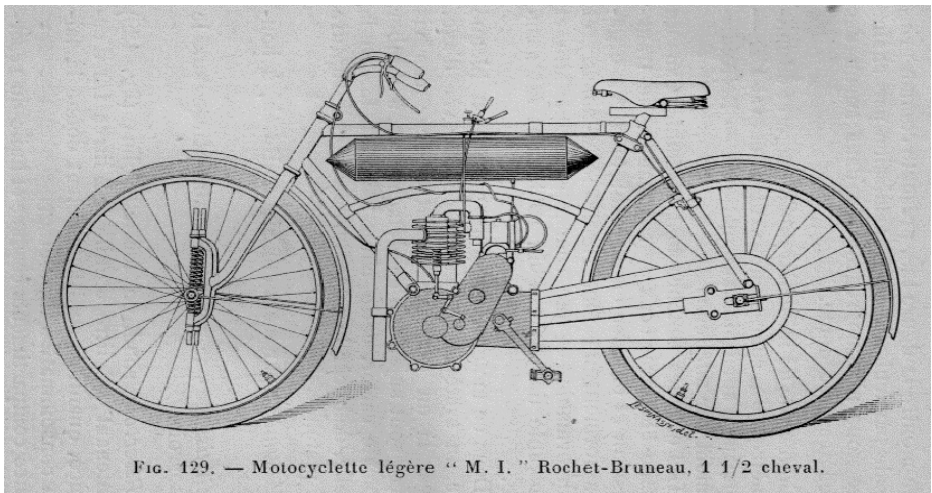


FIG. 129. — Motocyclette légère "M. I." Rochet-Bruneau, 1 1/2 cheval.



## **31 aug / 1 sep 2013: Jaarrit Liempde (N.B.)**

Dit jaar wordt de Jaarrit georganiseerd door Stan van Asten.  
Stan heeft een mooie camping gevonden in Liempde (bij Boxtel).  
De rit voert ons dan ook door de Noord-Brabantse dreven.

De Jaarrit word gehouden op zaterdag/zondag 31 aug/1 sep 2013.  
U kunt overigens vrijdagavond ook al aankomen, de organisatie is dan al aanwezig.

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

### **Het programma:**

Vrijdag/zaterdag tot 10.00 uur: aankomst (grote veld is gereserveerd)

Zaterdag:

10.30 uur korte uitleg rit (100-120 kilometer)

11.00 uur vertrek

Lunch onderweg eigen kosten

Waarschijnlijk 2 x veer (oversteek rivier) eigen kosten.

Theepauze onderweg eigen kosten

16.00-1700 uur terug op Camping

18.00 uur opstarten BBQ

Gezellige avond. (muggen?)

Zondag:

10.30 korte uitleg rit,

11.00 vertrek.

Lunch en bezoek... eigen kosten

15.00-16.00 uur terug op camping

Daarna formele sluiting.

### **Kosten, drank en stoelen:**

De kosten bedragen 17 euro per persoon voor de BBQ.  
Lunch, veer, thee onderweg gaarne zelf ter plekke afrekenen.  
's Avonds bij de BBQ: Wilt u de drank zelf meebrengen ?  
Tafels stoelen e.d. zelf meebrengen.

### **Het adres van de camping:**

Kampeerderij De Mus'donck  
Gemondsestraat 8  
5298 NZ Liempde

Tel: 0411 631 245    Contactpersoon: Ton van Beugen  
Email: info@demusdonck.nl  
Website: www.demusdonck.nl

Het verblijf en de betaling op de camping moet rechtstreeks met de camping geregeld worden. Als je reserveert, vermeld dan even dat je van de CFM bent.

**Tarieven per dag:**

Plaats: 5 euro (tent/caravan/camper)  
Volwassene: 4 euro  
Kind tot 12 jaar: 2 euro  
Electra: 2 euro  
Millieueffing per plaats: 0.5 euro  
Toeristenbelasting per persoon: 0.9 euro

Er zijn 3 trekkershutten aanwezig:  
2 X 2-persoons 10 euro/persoon excl heffingen ed.  
1 X 4-persoons 15 euro/persoon excl heffingen ed.  
Gaarne tijdig reserveren!

**Aanmelding:**

U kunt zich aanmelden door middel van het bijgesloten inschrijfformulier.  
In verband met de organisatie, gaarne aanmelden voor 15 augustus.

Aanmeldingen (per email of per post) naar:

Stan van Asten  
Tivoli 11  
5708CR Helmond  
Tel: 06-57373182

Email: (S.v.p naar alle drie email adressen sturen ivm wisseling provider)  
constantvanasten@gmail.com  
mijmvanasten@hotmail.com  
tondorland@kpnplanet.nl

# In het schuurtje bij.....Ben Dirks

***Als interviewer kom je in plaatsen waar je normaliter nog nooit van gehoord hebt, laat staan dat je weet waar het ligt. Zo ook nu. Ik ben op bezoek bij Corrie en Ben Dirks in Oudendoorn.***

Oudendoorn ligt op het “eiland“ Voorne en Putten, voor de leken: tussen Spijkenisse en Helvoetsluis. Het is een landbouwgebied door dijken verdeeld in zeer grote percelen. Aan de Molendijk, in het veld, wonen Corrie en Ben in een door hemzelf zeer grondig vernieuwd dijkhuis. Zonder hulp van mijn Garmin had ik het niet gevonden. Je kijkt uit over grote akkers en grasvelden. Je moet daar wel tegen stilte kunnen. Ben heeft twee losse schuurtjes namelijk een hobbyruimte en een museum. Ik laat Ben nu zelf aan het woord.



***Ben Dirks achter de draaibank***

Laat ik mezelf eerst voorstellen. Ik ben Ben Dirks, getrouwd met Corrie en 70 jaar oud. Ik ben geboren en getogen in Vlaardingen en 29 jaar geleden verhuisd naar Oudendoorn.

Mijn hele leven heeft in het teken van de techniek gestaan. Eerst de ambachtsschool en dan als 15-jarige naar een scheepswerf als monteur voor de diesels en wel speciaal voor de assen en schroeven. Maar vanwege de terugloop van de werkzaamheden ben ik overgestapt naar Unilever als monteur in revisie en onderhoud van vooral de pak- en afvulmachines, met daarbij natuurlijk ook de storing en oproepdienst.

Deze ontwikkeling ging niet vanzelf. Ik heb dan ook veel cursussen gevolgd zoals: Bemetal, meetcursussen, hydrauliek, pneumatiek, elektro, besturing en programmering van plc, computers en uiteraard ook lascursussen zoals elek-

trische lassen, Tig lassen, aluminiumlassen, fotolassen, gietijzer en hardmetaalassen.

Als ik dit alles nu zo overzie ben ik verbaasd over wat ik allemaal heb moeten leren. Ik heb het echter nooit met tegenzin gedaan. Ik ben een man van het doen en niet zo van de boeken. Al moet je het er wel uit leren. Uiteindelijk heb ik de bedrijfsschool opgericht voor technische vaardigheden aan bedienend personeel en heb ik diverse cursussen mogen geven.

Officieel ben ik met 60 jaar met pensioen gegaan, echter toch nog bijna 5 jaar ingehuurd geweest en als specialist meegedraaid in het reviseren en productie-gereed maken van o.a. etiketteermachines speciaal van Kronos.

Nu ben ik echter alleen nog voor mezelf bezig. En dat bevalt mij uitstekend. Mijn hobby is eigenlijk een logisch gevolg van mijn werk (lagering, assen, smering, vetten, uitlijnen, lassen enz.) en van de huiselijke omstandigheden. Ik heb 6 broers, waarvan er 3 motor reden, die ik "mocht" helpen sleutelen.



**Het 'werkhok' van Ben, goed uitgerust met draibank en vele andere gereedschappen.**

Het gevolg was, dat ik na diverse brommers te hebben verbouwd al op mijn 16e een motor ging halen omdat mijn broer geen tijd had.

Mijn werkhok is ongeveer 7x3.5 meter en voorzien van elektra, 220 en 380 V, een zelfgebouwde heftafel, warmte, een eenvoudig koffiezetapparaat, muziek in de vorm van CD's en een intercom met huis. Zoals op de foto's is te

zien ben ik ruimschoots voorzien van apparatuur. Een volledig uitgeruste draaibank waarop ik alles kan maken, een kolomboormachine, een kleppen-draaibankje maar ook een klepzittingfrais, maar een schotelfraisset is nog mijn wens (dus als iemand die weet?). Mijn handgereedschap is zeer uitgebreid. Bij mijn pensioen mocht ik 2 complete ladenkasten met alle soorten schroevendraaiers, tangen, hamers, R.V.S. bouten en moeren, teveel om op te noemen, meenemen. Doordat de fabriek stopte en de productie naar andere



**Ben in zijn museum, met onder andere de Wolf uit 1912**

fabrieken ging was dit overcompleet geworden, dus een goed afscheidsca-  
deau.

Ik heb diverse motoren opgeknapt t.w. een Heinkel scooter, een Terrot HST 350, een Terrot HSSG kopklepper (volledige restauratie) en een Terrot V Twin 680cc waarop ik veel rijd, zoals de Elfstedenrit, VMC ritten en natuurlijk de CFM Jaarrit. Voor de veteranenritten bij tot 1920 gebruik ik de Griffon of de Triumph, de Wolf moet zich nog bewijzen. Corrie is altijd van de partij, ze leeft met mijn hobby mee. Ik ben een geluksvogel. Daar Corrie nog werkt ben ik veel met mijn hobby bezig, dit kan wel 60% zijn. Op dit moment heb ik net een Engelse Wolf kop-zijklepper uit 1912 gereed, wat volgt weet ik nog niet. Misschien de Motobécane, maar daar wil ik niet te veel aan doen. Als je praat over andere hobby's, dan speel ik al vanaf mijn 18e schuifrom-





***Nog een blik in het museum van Ben. Rechts een Griffon uit 1910***

bone (bastroombone ) vroeger in een brassband, maar nu in een harmonieorkest. Kerkorgel bespelen was ook mijn passie, ik mocht o.a. het grote orgel in de Doelen bespelen, wat een hele belevenis was. Lezers, dit was een verkort overzicht van mijn reilen en zeilen.

Ik wens jullie allen net zoveel plezier in de hobby toe als ik heb.

Tot ziens op een clubbijeenkomst.  
Ben

Aldus opgetekend door Wil Streep

# Nieuwe leden en hun motor

Het afgelopen jaar hebben zich diverse mensen als nieuw lid aangemeld bij de club. Alle nieuwe leden alsnog van harte welkom.

Dit keer stellen zich voor: Marcel Bruls, die gegrepen werd door het vooroorlogse motorvirus en zich een Terrot HST aanschafte.  
En Titus Nietsch. Veel mensen zullen Titus wel kennen van beurzen: hij is de man achter Alltimers.

## Marcel Bruls met Terrot HST 1930

Onder het moto van “leden en hun motoren” ben ik aan de beurt als nieuw lid van CFM.

Mijn naam is Marcel Bruls, woonachtig in Geleen, 43 jaar en in mijn dagelijks werk werkzaam als “sales engineer” bij een bedrijf gespecialiseerd in ventilatie, luchtbehandeling en geluidsisolatie.

Hoewel ik totaal geen technische achtergrond heb, ben ik altijd wel bezig geweest met techniek. Dat komt vooral omdat mijn vader en broers altijd wel een stuk gereedschap in de hand hadden en de werkbank vol met onderdelen. Dan moest ik als kind van 8 jaar wel eens meehelpen; vooral met remmen ontlichten. Mijn vader heeft tot een jaar of vijf geleden alleen maar Panhard gereden. Daardoor kwam ik al jong in aanraking met oldtimers, we gingen jaarlijks naar de oldtimerraces in Zolder (België) en naar Linas-Monthery (de oude kombaan bij Paris). Daar werd met auto's en motoren geracet die volgens anderen in een museum thuishoorden. Gelukkig dachten de toenmalige eigenaren daar anders over want zij deelden hun, vaak uit de hand gelopen hobby, met ons. Helaas maar ook begrijpelijk is dat nu anders geworden. Wanneer ik kan, ga ik graag nog eens naar Francorchamps voor oldtimers racers, vooral de prototypes en sportwagen van periode 1965 – 1985 hebben mijn voorkeur. Wat een geweld!

Maar dit sluit nog niet aan op de aanschaf van een vooroorlogse Franse tweewieler. Voor wat motorrijden betreft was/ben ik maar een gelegenhedrijder. Mijn geluk was dat ik vanuit Geleen snel in een mooie omgeving ben zoals het Limburgse landschap (zoals jullie onlangs hebben mogen ondervinden), de Duitse Eifel en de Belgische Ardennen. Maar met nauwelijks 500 km per jaar mag je je geen motorrijder meer noemen. Ik vond het steeds minder leuk om te gaan; te druk op de weg, te gevaarlijk, te veel regeltjes (het hele heuvelland is tegenwoordig 60 km/uur) Weg lol. Tijd voor een nieuwe uitdaging. Mijn broer ging vaker naar motorbeurzen op zoek voor onderdelen voor zijn Honda NSR en zijn Suzuki RGV, jawel allemaal 2-takjes. Dus voor het eerst naar een beurs in België. Toen zag ik eigenlijk voor het eerst het speciale wereldje/ sfeertje van motorrijders van klassiekers en oldtimers. Een hoog

leren jassen gehalte en veel baardgroei. Wat daar het meeste indruk op mij maakte waren de vooroorlogse motoren, voor mij de pioniers in motorfiets-techniek met Druïde / Web vorken en tankschakeling..... prachtig. Bijna 100 jaar oud en nog steeds onderweg.

Na wat nog wat meer beurzen te hebben afgestruind en op het internet te hebben gesurft wist ik wat ik wel en niet wou hebben. Velen hadden me al aangeraden om een zo compleet mogelijk motorfiets te kopen. Voor mij stond toen ook al vast dat het geen concours staat of toprestauratie wordt of zou moeten worden. “Dans son jus” dat was het voor mij: authentiek, tijdsgetrouw, oudere restauratie of reparaties, dat moest behouden blijven. In mijn ogen moet je historie aan een motor kunnen zien, met een “nut and bolt restoration” wis je alles (vooral karakter want achter elke deuk en kras heeft zijn verhaal). Ik kan mij helemaal vinden in de uitspraak van Raymond Willem in “Un Peu de Tout, nummer 83, verslag Jaarrit 2012 Valkenburg.

De keuze was ook al gemaakt. Het zou een Terrot gaan worden, met druïde vork. Wat ook de doorslag daarin gaf, is de beschikbaarheid van informatie en onderdelen, via CFM en andere Franse clubs en specialisten.

Op een beurs kwam ik contact met een standhouder die zijn verzameling wou inkrimpen en bereid was om enkele motoren te verkopen waaronder enkele Terrots. Kleine 4 weken later stond ze bij mij in de garage: een Terrot



**Terrot HST 1930 van Marcel Bruls. Zijn motto: Zo veel mogelijk “Dans son Jus”**



HST350 uit 1930, zonder kenteken, zonder papieren, waar ben ik aan begonnen?!? Het enige dat ik wel zeker wist: de motor slaat aan en de bak schakelt. Nu ben ik inmiddels een week of tien bezig om de motor weer op de weg te krijgen (gelukkig niet elke dag), dus met name een technische restauratie. Mijn intentie is om met de motor ook daadwerkelijk te gaan rijden. In dit proces kom je inderdaad voor van allerlei uitdagingen te staan: banden, spaaknippels (de lokale fietsenmaker vond het wel een uitdaging om de nippels te vervangen en het spaakwiel te richten), vastzittende assen in de druïde vork, kapot gedraaide kroonmoeren, meest vreemde sleutelmaten, defecte dynamo (lagers uitgelopen en sluiting in ankerspoel), ontbreken van poelie en V-snaar, lekkende benzinetank, wel lampen maar geen bekabeling, geen lampfitting in koplamp, geen lampen, etc.....En dan vraag je je nog af: wat is wel of niet origineel?

Via internet het boek kunnen bestellen uit de serie van Motoportrait: “Les Terrot 350 Latérales et Culbutées 1924 á 1955”. Daarmee kun je al vele vragen beantwoorden en verder biedt internet nog veel uitkomsten. Ik denk dat dit 25 jaar geleden een grotere opgave was! Verder kan ik terugvallen op de kennis en gereedschap van mijn vader (ook in het gelukkige bezit van een draaibank).

Op het moment van schrijven ben ik druk met het schoonmaken van de carburateur en het afdichten van een olie lekkage in de versnellingsbak. Een eerste testritje voor de Hemelvaart misschien.....Als dat voorspoedig verloopt (wat ik niet verwacht) kan ze naar de RDW voor keuring en kenteken.

Ik struin nog regelmatig het internet af en als ik dan weer zo'n “dans son jus” Terrot zie staan....dan weet ik al dat dit niet de enige zal blijven.

Wellicht tot een volgende keer, op schrift of een evenement.

Met vriendelijke groet,

Marcel Bruls

## **Titus Nietsch van Alltimers**

### **Oud, ouder, oudst**

Van begin af aan reed ik een oude motor. Als verse motorrijder kocht ik een oude Honda CX, een dwarse watergekoelde v-twin, met het idee dat ik na het halen van het papiertje hiermee de nodige ervaring in het "echt" op kon doen en een kras of deuk ook niet direct emotionele schade zou betekenen. Eigenlijk verbazingwekkend hoe aardig die oude motor reed en wat voor lol ik er aan beleefde, met gaandeweg respect voor zoiets bijna afgeschreven dat het toch gewoon deed en bleef doen. Nog twee keer op naar Zwitserland geweest ook. Met die ervaring dat oud ook best wel goed kan zijn startte eigenlijk de hang naar steeds ouder, want waarom nieuw als je voor een kleiner bedrag even goed en vaak interessanter kunt rijden?

### **Zoektocht naar klassiekers**

Eerst koos ik voor de Honda CB viercilinder reeks uit de jaren zeventig, nog wat andere Japanners, dan de BMW's uit de zestiger jaren, tussendoor nog een Moto Guzzi en een Harley. Ik vond veel verschillende merken erg leuk en was vooral gecharmeerd van originele uitvoering en lak, niks nieuw gespoten of verchromd, een eerlijk krasje of deukje hoort bij de leeftijd. Hui-verig was ik toen nog voor de jaren vijftig met die voorontsteking, dat rare gedoe met starten en terugslaan van kickstarters was toen een ver van mijn bed show.

### **De vintage vonk**

Tot ik een BMW R42 uit 1927 kocht omdat ik dat een prachtig model vond dat ik uit de boekjes kende en er op een keer in het echt tegenaan liep. Tuurlijk een wat enge gedachte om met zo'n dunnig frame te rijden, minimale remmen, dito kabeltjes, en dan die onstekingshendels... Maar de verbazing dát het allemaal werkte werd interesse in h<sup>o</sup>e het allemaal werkte, en sloeg ook nu weer om in respect voor (hele) oude motortechniek. En vanaf dat moment werd de vooroorlogse motorperiode door mij ontgonnen en steeds meer gewaardeerd. Tjonge, wat een motoren konden ze toen eigenlijk al maken!

### **Frans!**

Dan komen ook de 350cc flattank Terrots in beeld, voor mij nog steeds een toonbeeld voor een Franse vooroorlogse motor. Alhoewel er natuurlijk ook vele andere mooie en interessante motoren in Frankrijk werden geproduceerd. Want zoals ik de vooroorlogse periode als een interessante motortijd ontdekte, kwam ook de Franse vooroorlogse periode als een verrassing. Allure is een Frans woord en je ziet dat ook in die Franse motoren terug, misschien wel meer dan in Engelse of Duitse tegenhangers uit die tijd. Ook technisch en kwalitatief vind ik dat Franse merken zich met Engelse en zelfs wel Duitse merken kunnen meten. En ze zijn lange tijd prettige geprijsd ge-

weest, zeker voor de kwaliteit die ze bieden.

### **Franse favorieten**

Gaandeweg werd ik de trotse eigenaar van een Peugeot P135 1937, een Terrot HSST 1928 en sinds vorig jaar een Automoto 1924. Allen 350cc kopklep-



***Titus Nietsch met twee van zijn favoriete motoren: Terrot 350 HSST 1928 en Automoto 350 uit 1924.***

pers, mooie techniek en mooie motoren. De Terrot HSST had ik al wat langer en heeft dit voorjaar een kenteken gekregen, nog net voor de RDW nieuwe regels voor het keuren van klassiekers invoerde. Daarna heb ik al weer andere motoren laten keuren en ik moet zeggen, eigenlijk is er geen verschil. Zorg dat je je zaakjes zo veel mogelijk goed voor elkaar hebt en vaak zal er dan een positieve houding naar klassiekers zijn.

Met de HSST moet ik nog steeds echt gaan rijden, ben erg benieuwd! De Automoto heb ik van een rijdend liefhebber gekocht en is in prima conditie.

Maar het meeste rij ik - of moet ik nu zeggen reed ik - met de Peugeot P135 uit 1937, die heeft me al vele kilometers rijplezier bezorgd, tot vorig jaar bij een VMC weekend een klepsteel brak en de hoed door de zuiger ging. Het jaar ervoor had ik 4 nieuwe klepveren gemonteerd, en toen ik bij de demontage van het blok het gat in de zuiger zag herinnerde ik me een gelezen regel dat je altijd met nieuwe klepveren heel goed de kleppen zelf ook moet controleren en waarschijnlijk vervangen. Bij deze een tip aan iedereen die dit nu leest, kan een hoop ellende voorkomen.

Het blok ben ik nu compleet aan het reviseren want dat is de P135 zeker waard: een heerlijk sturende motor, voor zijn 350 klassieke cc's lekker pittig met een mooi droog geluid. Ik ben er inmiddels ook wel aan verknocht, een van mijn favoriete eigen motoren en hoop er nog veel van te genieten.



*Automoto 350 kopklepper uit 1924. Nog voor de overname door Peugeot.*

### **Professionele hobby**

Zo'n tien jaar geleden kwamen mijn brede belangstelling voor zeer uiteenlopende klassieke motoren en de door de jaren heen ontstane kennis en ervaring goed van pas bij het starten van Alltimers: de in- en verkoop van klassieke motoren van 1900 tot 1980.

Franse motoren - en vooral Terrot - hebben daarin een speciaal plekje. Maar ik blijf zelf ook liefhebber en af en toe wordt mijn eigen verzameling nog uitgebreid, zoals vorig jaar met de Automoto. Ook bij Alltimers is de vooroorlogse motorperiode duidelijk belangrijker geworden en vallen hobby en werk mooi samen.

Tien jaar terug dacht ik al het nodige te weten van klassieke motoren, maar iedere dag leer je nog bij. Ik heb inmiddels ook meters met boeken over diverse klassieke motormerken. Een van de laatste grote aankopen was het Terrot / Magnat-Debon boek van Bernard Salvat dat ik al jaren zocht (want maar zo'n duizend van gemaakt). Dat staat nu prominent in de kast. Niet alleen door de hoeveelheid van 636 pagina's, maar ook om gemakkelijk te pakken en nog eens door te bladeren. Want werkelijk alles over Terrot lijkt hier in vastgelegd en je vindt iedere keer weer iets anders om even te lezen.

Gelukkig heeft Frankrijk vele merken en prachtige motoren voortgebracht, zodat we kunnen blijven kiezen, verbazen en genieten. Iedereen veel Frans rijplezier toegewenst!

Titus Nietsch

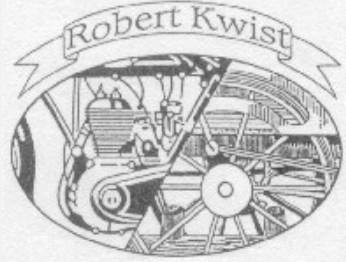


*Terrot HSST 350 flattanker uit 1928*

## 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*

LES MOTOS

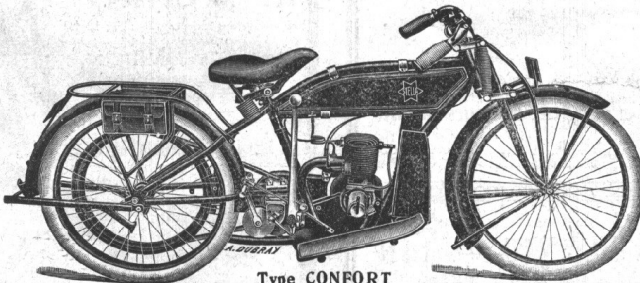
# STELLA 175 <sup>CMG</sup>

1, Rue d'Issy, à BILLANCOURT (Seine)

**PROUVENT leurs qualités par leurs SUCCÈS**

PARIS-NICE -- SIX JOURS DE "MOTO-REVUE" -- PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS, ETC.

**TYPE UNIVERSEL: 1.575 francs**



~~~~~  
12 Mois  
de Crédit  
~~~~~

~~~~~  
Type  
Miguonnette  
~~~~~

Demandez le Catalogue avec son Manuel de Dépannage.



## VRIENDEN WORDEN?

Waarom vriend worden van het Nationaal Veteraan Treffen? Daar kunnen we kort over zijn: het NVT heeft uw hulp nodig!

Het wordt de laatste jaren steeds lastiger om het evenement op de rit te zetten, met name doordat de organisatiekosten almaar hoger worden en dankzij het huidige economisch tij een groot aantal inkomsten (sponsors) weggevalen zijn.

Het materiaal wat ingehuurd moet worden, de kosten van bijvoorbeeld de wettelijk verplichte veiligheids- en verkeersmaatregelen en de recente BTW-verhoging spelen hierbij een aanzienlijke rol.

Daarom is er nu een "Vriendenclub" in het leven geroepen! Volgens de simpele redenering dat als van de vele bezoekers van het evenement ieder een kleine bijdrage doet, we de toegang voor 25+ voertuigen nog steeds gratis kunnen houden, de consumpties betaalbaar blijven en we het Nationaal Veteraan Treffen kunnen blijven organiseren zoals iedereen dat verwacht...

Doet u mee? Schrijf u dan vandaag nog in als "Vriend van het NVT" via de website [www.nationaalveteraantreffen.com](http://www.nationaalveteraantreffen.com)

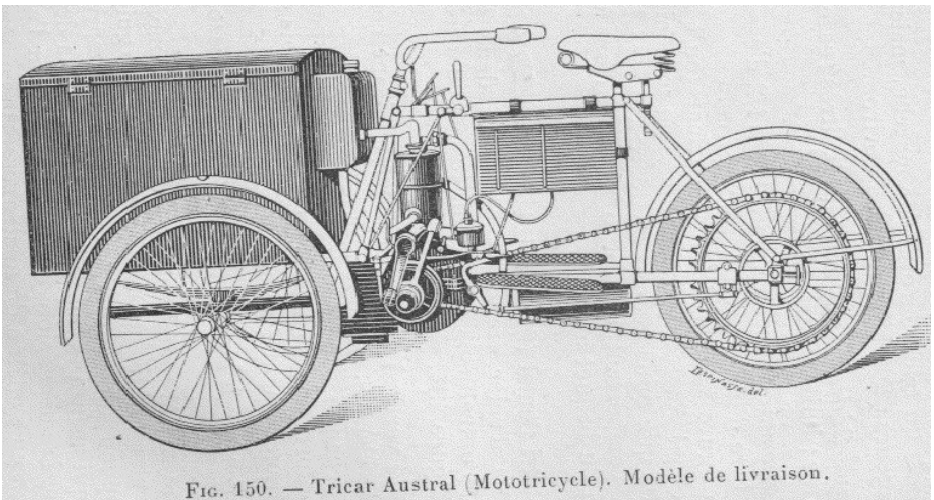
Voor een kleine bijdrage (minimaal € 5,- per jaar, meer mag natuurlijk ook...) draagt u eraan bij dat er ook deze keer weer een NVT plaatsvindt zoals vandoord!

Natuurlijk willen we daar ook iets tegenoverstellen. Tijdens het evenement kunt u bij de infostand een "Vrienden van het NVT" speldje ophalen (collectors item). En dan doen we daar gelijk een gratis consumptiemunt bij. Voor wat hoort wat, nietwaar?

Mocht u op andere wijze het NVT behulpzaam willen zijn, bijvoorbeeld door ons in contact te brengen met mogelijke sponsors of actief te helpen bij de organisatie, houden we ons uiteraard van harte aanbevolen!

Stuur daartoe een email naar: [info@nationaalveteraantreffen.com](mailto:info@nationaalveteraantreffen.com)

Kees Koren  
Clubcontact NVT



**Austral tricycle 1905, bakfiets uitvoering**



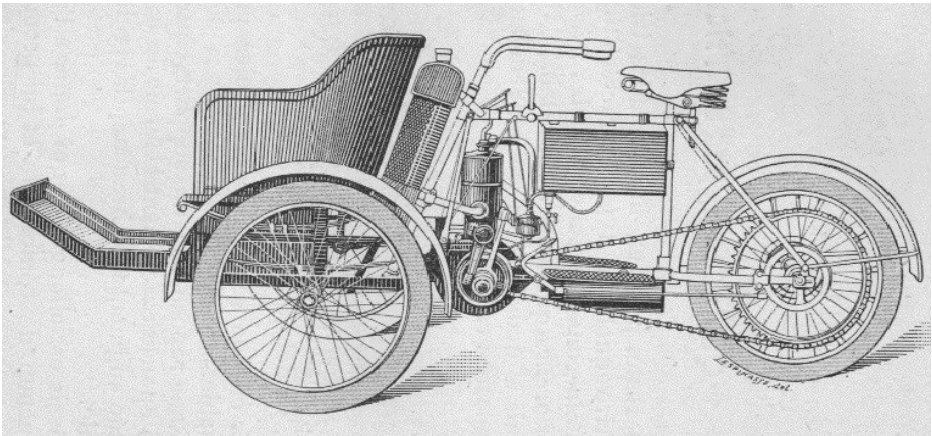
# Austral, een van de pioniers

**Vertaling: Henk Kaajan**

Een motorfiets is het zeker, maar waarom slechts plaats voor slechts één persoon ? De opmars van de driewieler of de motordriewieler ontworpen door de graaf de Dion was in volle vaart. Deze opmars van de driewieler, duidelijk stabielier dan de tweewieler verzekerde talrijke gebruikers ervan niet zo roekeloos te zijn om op een tweewieler plaats te nemen. De Contal driewielers probeerden Peking met Parijs te verbinden, zij zouden in dit buitengewone avontuur hun uitzonderlijke kwaliteiten bewijzen. De concurrentie zou volgen.

Austral bracht in 1905 twee modellen driewielers op de markt, een voor het toerisme en de andere voor de aflevering van goederen. De tijd leerde dat deze vorm van bak (motor) fiets de juiste was: tot 1950 bleven deze qua model vrijwel ongewijzigd gebruikt worden.

Laten we het vrijmoedig zeggen, wat betreft het model toerisme: de passagier of passagiere is een beetje te veel blootgesteld aan zowel de wisselvalligheden van het weer als aan botsingen. Houdt evenwel in gedachten dat er in 1905 talrijke wedstrijden georganiseerd werden in het bijzonder het Concours de Tricars door het blad l' Auto op een parcours van 100 km en onder een werkelijke zondvloed. De winnaar volbracht de afstand in 5 uren. Arme passagier. Het is deze tri-Austral die de wedstrijd won.



**Austral 1905, personen uitvoering**  
*Eencilinder, viertakt, Motor Aster watergekoeld. Automatische inlaatklep. Accu-bobine ontsteking. Longuemarre carburateur. Overbrenging door riem op het achterwiel. Rem op het achterwiel d.m.v. riem. Starten d.m.v. aanduwen. Hielbanden. Voorvering door middel van bladveren. Snelheid 70 km/uur*

Vertaling uit het boek:  
“50 jaar Franse Motoren“ van Dominique Pascal

Afbeeldingen uit:  
M. Zerolo, “Motocyclettes et Tricars (1909)  
Een nieuwe aanwinst in het documentatie centrum.

«

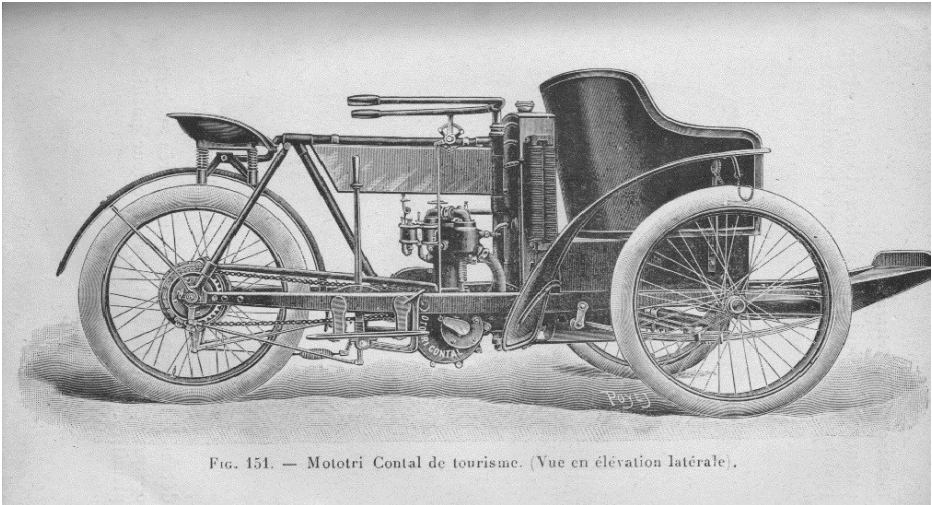


FIG. 151. — Mototri Contal de tourisme. (Vue en élévation latérale).

*Mototri Contal, nam deel aan de race Peking—Paris in 1907. Reed de rit echter niet uit.*

*De andere deelnemers waren:  
Itala (met een 7 liter motor) . 1e plaats  
Spyker (onze !), 2e plaats  
De Dion Bouton, 3e en 4e plaats*

## LE MOTOTRICYCLE AUSTRAL

Système Albert Jean

Breveté en France et à l'étranger

Ed. CHEILUS & C<sup>ie</sup>

Constructeurs

PARIS — 3, Place Pigalle, 3 — PARIS

# Hou de "Hele oudjes" op het fietspad!

**Aangeleverd door: Rien Neels**

Bron: Het Motor Rijwiel

No 124, blz. 13

Van de redactie. [Hans van Dissel]

Volgens de wet mag een fiets met hulpmotor geen cilinderinhoud groter dan 49,9 cc hebben en is zijn plaats op het fietspad. Geen probleem voor de Solexen, Berini-eitjes en hun soortgenoten die na de oorlog zijn gemaakt, maar anders ligt het voor rijwielen met een hulpmotor uit een verder verleden. Om aan een bruikbaar vermogen te komen maakte de toenmalige stand van de techniek het veelal noodzakelijk een cilinderinhoud van meer dan 50 cc toe te passen. Dat betekent tegenwoordig echter dat ze gebruik moeten maken van de rijweg, wat voor deze voertuigen vanwege hun geringe vermogen en daardoor relatief geringe snelheid niet (meer) veilig is.

Toen de plannen voor een kenteken voor bromfietsen in ontwikkeling waren, heeft de FEHAC er bij de overheid sterk voor gepleit om ook de meer dan 50 cc hulpmotor, een zeer beperkte groep lichte historische motorfietsen, op het fietspad te houden. Temidden van alle andere aspecten die met de bromfietskentekens samen hingen, is dit echter 'ondergesneeuwd' geraakt, maar daarmee is het probleem natuurlijk niet weg. De verkeerswetgeving laat echter (nog) niet toe dat, ondanks hun ook matige snelheid, enkele lichte motorfietsen met een uitzonderingregel gelijkgesteld kunnen worden aan bijvoorbeeld de snorfiets.

Met zo'n uitzondering regel zou het mogelijk worden toch op het rijwielpad te kunnen rijden.

Politiekorpsen zouden dan op de hoogte zijn en er zou ook geen sprake zijn van een wettelijke overtreding.

De FEHAC wil nu toch weer onderzoeken of zo'n uitzonderingsregel mogelijk is, bijvoorbeeld via een keuring bij de RDW om vast te stellen dat de maximum snelheid van je Cyclotracteur, BMI, Gnom, Alcyon, Sparta, Gazelle of ILO 'biefstukwarmer' voldoet aan de eisen voor een brom- of snorfiets. De kosten hiervan zouden circa €60,- bedragen. De vraag is dus: hebben de betrokken eigenaren van dergelijke rijwielen met hulpmotor hier bezwaar tegen? Is het antwoord positief, dus niet al teveel bezwaar hiertegen, dan wil de FEHAC proberen bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu te bewerkstelligen dat rijwielen met een hulpmotor van meer dan 50 cc, die nu onder de noemer motorfietsen vallen, een vrijstelling krijgen om zich in het verkeer te gedragen als een brom- of snorfiets.

Reacties kunnen gestuurd worden naar Kees Koren, [cijkoren@casema.nl](mailto:cijkoren@casema.nl) of naar Pim Hoosemans, [hoosmans@ziggo.nl](mailto:hoosmans@ziggo.nl)

# Nieuwe Gurtner carburateurs uit oude voorraden

Gezien op de Franse advertentiesite: [www.leboncoin.fr](http://www.leboncoin.fr)

Nieuwe Gurtner carburateurs uit oude voorraden tegen redelijke prijs

De aanbieder heeft de volgende types nog voorradig:

Gurtner M 23.5D (Euro 280,=)

Gurtner M 25D (Euro 320,=)

Ik heb email contact met de adverteerder gehad: de M 22D was inmiddels uitverkocht.



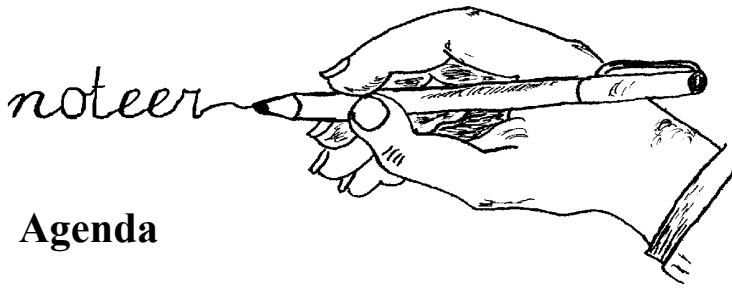
De adverteerder vermeldt nadrukkelijk, dat het nieuwe carburateurs uit oude voorraden zijn en geen refabrications.

Link naar de advertentie:

[http://www.leboncoin.fr/equipement\\_moto/475795270.htm](http://www.leboncoin.fr/equipement_moto/475795270.htm)

Mocht de advertentie niet meer bestaan, dan heb ik hier nog het email adres van de aanbieder: [touchet.alain@bbox.fr](mailto:touchet.alain@bbox.fr)

Jan Horsman



## Agenda

### CFM evenementen 2013

**31 aug/1 sep 2013 Jaarrit CFM Liempde**  
Zaterdag: lange rit + BBQ, zondag korte rit.

**21 september 2013 Nationaal Veteranentreffen Woerden**  
De CFM is weer aanwezig met een clubstand.

**26 oktober 2013 Jaarvergadering Kootwijkerbroek**



### Beurzen/evenementen 2013

**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 11 augustus 2013, De 16e Fameuze AA-BEECKRIT**

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

Let op: NIEUWE LOCATIE

Terrein Groen Star Beek

Geussenstraat

B-3960 BEEK-BREE

Internet: <http://users.skynet.be/aa-beeckrit/>

**13-14-15 september 2013, Webbvorktreffen, Vierhouten**

Informatie: [www.webbvorktreffen.nl](http://www.webbvorktreffen.nl). Tel: 0341558978

**Zaterdag, zondag, 21 en 22 september 2013, 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)

**21 september 2013 Nationaal Veteranentreffen Woerden**

“Exercitieterrein” + “Kaasrit”.

Bezoekers met een motor ouder dan 25 jaar gratis entree.

De CFM is weer aanwezig met een clubstand.

<http://www.nationaalveteraantreffen.com>

**21 en 22 september 2013, 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

**Zaterdag 5 oktober 2013 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)

**12 en 13 oktober 2013, Veterama, Mannheim (D)**

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

**Zondag 20 Oktober 2013, Snertrit OMC de Kempen, Hamont-Achel (B)**

Vertrek: 12:00 uur uit De Markt, Eersel

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

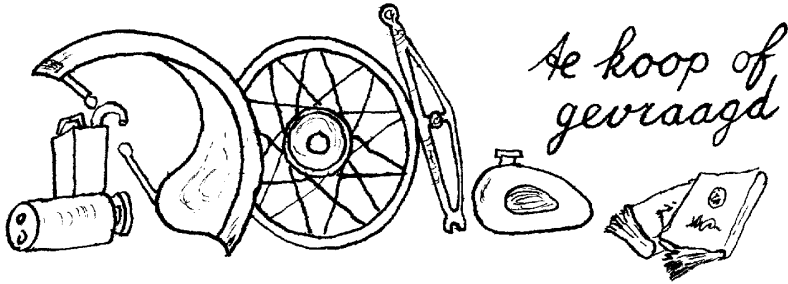
**Zondag 27 Oktober 2013, Moto Retro Leuven (B)**

Open: 10.00—17.00 uur.

Brabanthallen, Leuven, Op E40 afslag 23 nemen

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

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



## Advertenties

### Gevraagd:

Om mijn Magnat Debon 1914 helemaal compleet te maken zoek ik nog het Magnat Debon merk plaatje. Deze zit links op het carter en het is een plaatje van messing.



Ook voor mijn Alcyon 1904 zoek ik het grote merk plaatje voor op de tank (links). Dit plaatje is van aluminium.

Jan Opheikens

Email: [janopheikens@hetnet.nl](mailto:janopheikens@hetnet.nl)

Tel: 0597-562738

*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**

**MARCHAL**

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

### **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.