

# Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 87    December 2013    oplage: 200



Restauratie Peugeot P210

In het schuurtje van ..... - Gratieux 1920

Restauratie Salmson magneet - Beurs Reims

# 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: Christ de Graaf, De Vlaskam 10, 4765 DH Zevenbergschen Hoek  
(0168) 45.30.57  
Penningmeester: Jan Horsman, Glanzerhof 8, 5709 GE Helmond. (0492) 51.86.98  
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

## **Secretariaat/evenementen:**

CFM t.a.v. het secretariaat, De Vlaskam 10, 4765 DH Zevenbergschen Hoek  
Email: [info@clubfransemotoren.nl](mailto:info@clubfransemotoren.nl) (0168) 45.30.57

## **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@clubfransemotoren.nl](mailto:info@clubfransemotoren.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 jaar; tarieven en voorwaarden op aanvraag

## **Mail, website en forum:**

email: [info@clubfransemotoren.nl](mailto:info@clubfransemotoren.nl)  
site: [www.clubfransemotoren.nl](http://www.clubfransemotoren.nl)  
forum: via [www.clubfransemotoren.nl](http://www.clubfransemotoren.nl) (menukeuze forum)

# Inhoud

|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| Voorwoord .....                      | 5  |
| Met vuur spelen.....                 | 6  |
| Pitten .....                         | 10 |
| In het schuurtje bij Jan Koolen..... | 11 |
| Bezoekersaantallen CFM-site .....    | 13 |
| Revisie Peugeot P210.....            | 14 |
| Nieuwe leden en hun motor .....      | 18 |
| Beurs bezoek Reims.....              | 22 |
| Verslag NVT Woerden 2013 .....       | 22 |
| Route Nationale.....                 | 24 |
| Gratieux 1919—1921.....              | 25 |
| Advertenties .....                   | 26 |
| Agenda .....                         | 26 |

---

## **Bij de voorpagina:**

Reclame voor Burman bakken uit 1923. Burman werd een enkele keer toegepast in Frankrijk. Ton heeft onder andere een Burman bak op zijn Dollar met JAP blok.

---

## **Bijlagen:**

- Memo contributie 2014

Leden die inmiddels betaald hebben, kunnen dit op de bijlage vinden.

Indien bij u ten onrechte gemarkeerd staat, dat u niet heeft betaald, neem dan even contact op met de penningmeester.

**Sluiting kopij:**

Uiterlijk zaterdag 1 maart 2014 of bel!

**Kopij:**

Getypt of geschreven, het liefst elektronisch aangeleverd.

**Email kopij:**

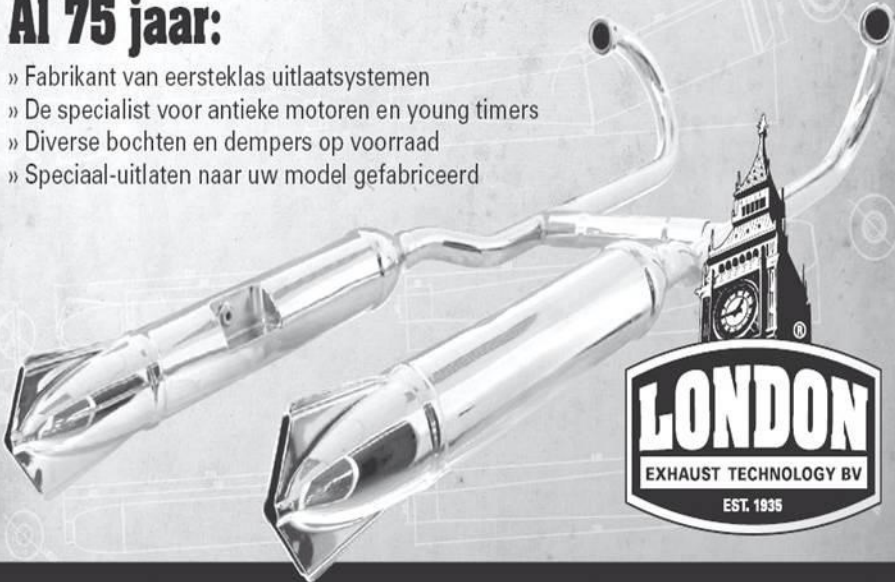
cfm.redactie@gmail.com

(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.

# Voorwoord

Beste medeclubleden,

18 december 2013

Op de scheiding van het ene naar het andere jaar sta je als vanzelf stil bij wat er allemaal is gepasseerd in het afgelopen jaar. Sommige ervaringen wil je maar het liefst zo snel mogelijk vergeten, andere geven je een glimlach op je gezicht. Je moet niet te lang terug kijken of het zou moeten zijn om ervan te leren, de toekomst ligt naar voren.

Hetzelfde is van toepassing op het reilen en zeilen van onze club. Terugkijkend zie je een zeer gezonde club, een constant ledental, vele onderlinge contacten, diverse zeer positieve bijeenkomsten. Wat wens je nog meer?

En dan ineens een schokgolf, een tsunami. Zeer lang zittende bestuursleden willen het stokje overgeven. De redacteur van ons blad wil het redacteurschap overgeven aan iemand anders vanwege zijn drukke internationale baan, paniek alom.

De glimlach is de invulling van de diverse functies, die direct werden overgenomen. Wat een ervaring, wat een club.

Ik ben er trots op voorzitter te mogen zijn van zo'n club.

Ook het nieuwe jaar geeft mij vertrouwen. Natuurlijk zoeken we nog een redacteur en hij loopt ergens rond en we hopen hem of haar te vinden. Een eenvoudige nieuwsbrief zal een tijdelijke mogelijke oplossing zijn, maar ideaal is het niet. Wie voelt zich aangesproken om dit grote probleem met onze hulp op te lossen?

Als ik het komende jaar overzie, dan is er weer het nodige te doen. Schroom niet om je neus eens te laten zien. Iedereen die je dan ziet heeft dezelfde afwijking als jij, namelijk de liefde voor oude Franse motoren. De toekomstige plaatselijk georganiseerde ritten zijn duidelijk een voorbeeld van het elan van onze club. Doe mee! Heb je ideeën?, een begin van een idee?, laat het ons weten, van het een komt het ander.

Eenieder van ons heeft in zijn leven in zijn gezin, familie of werkomgeving wel het nodige positiefs en/of negatiefs meegemaakt. Deze ervaringen dragen we met ons mee, zij zijn de piketten in ons leven. Het leven gaat echter verder, de toekomst is de uitdaging voor eenieder van ons.

Medesleutelaars, ik wens jullie daarom een in alle opzichten voorspoedig 2014. Dat alle wensen en verlangens uit mogen komen en dat eventuele tegenslagen op te lossen en te dragen zijn.

Alle goeds,  
Wil Streep, voorzitter.

## Van het bestuur

Voor degenen, die niet op de jaarvergadering zijn geweest, hierbij een korte weergave van de besluiten ten aanzien van de bestuurswisselingen: **Rien Neels**, **Arjan Griffioen** en **Richard van de Plas** hebben afscheid genomen als bestuurslid. Het bestuur bedankt hen voor vele jaren inzet voor de club v.w.b. bestuurswerkzaamheden.



De functie van secretaris zal worden overgenomen door **Christ de Graaf**. Christ, van harte welkom in het bestuur. Hij zal ook de organisatie van de evenementen op zich nemen. Zoals mogelijk bekend gaan Christ en Riet niet zelf meer de clubstand bemannen. Dat zal overgenomen worden door **Jan Koolen** en **Mart Kuijs**. Jan en Mart: veel succes met de beurzen.

Hoewel **Rien Neels** niet meer in het bestuur zit, blijft hij wel beheerder van het Documentatiecentrum.

Blijft nog over de redactie van de *Peu*: tot nu toe heeft niemand zich gemeld voor **het redacteurschap**. Wie gaat dit over nemen? Het mag ook een dubbele functie zijn. Te denken valt aan iemand die de copy organiseert en een ander die de lay-out voor zijn rekening neemt. Ook dames zijn van harte uitgenodigd! Wie o wie gaat dit doen?

Bestuur CFM

---

## Schenking Gnome & Rhône

Antoon Putter heeft een van zijn motoren aan de club geschonken. Inmiddels is een van de clubleden al aan de restauratie begonnen. De opbrengst is ten goede gekomen aan de clubkas. Antoon, hartelijk dank.



## Met vuur spelen

Door: Wim Janssen

*Enige tijd geleden ben ik aan een nieuw project begonnen. Ik wilde iets dat ouder was dan de motoren die ik al heb. Bij voorkeur een motor met riem aandrijving, maar ook weer niet te licht qua cilinder inhoud, er moet ook nog mee te rijden zijn.*

Dit vond ik in de vorm van een Magnat Debon type EM 1924, 269cc tweetakt en ook nog met kenteken. Anno 1924 was er al samen werking met Terrot, maar M&D was nog niet over gegaan naar Terrot.

Als je het type EM (M&D) vergelijkt met het type E (Terrot), dan zijn er dui-

delijke verschillen, zoals de voorvork die een Druid is bij M&D, terwijl Terrot nog de oude eigenaardige Terrot vork heeft. Ook is het frame iets anders, en gebruikte M&D een wat zwaardere maat buis. Opvallend is de plaats van de schakelpook, die zit nogal kort bij het zadel. Het type G van Terrot had dat ook. Later werd een plaats vooraan de tank algemeen.

Van iets dat zo'n negentig jaar oud is en diverse eigenaars heeft gehad, mag je niet verwachten dat alles nog origineel is en in goede staat, en dat was het ook niet.

Inmiddels is er al van alles aangedaan om een en ander te verbeteren, over elk component is wel wat te vertellen, misschien komt dat nog, maar nu gaat het over de magneet.

De magneet die er opzat bij aanschaf was een Salmson. Dat klopt voor deze motor.

Salmson was een Franse onderneming die onder andere ster-rotatie motoren bouwde voor vliegtuigen (WO 1).

Daarvoor bouwde men ook de magneet ontsteking. De eerste rotatie motoren hadden nog geen gas regeling maar een aan/uit contact om te kunnen landen. Dat vraagt een degelijke magneet die daar tegen kan.

Het ding is zo zwaar dat je meteen begrijpt dat de rest van het vliegtuig wel uit latjes, doek, en staaldraad moest bestaan.

Salmson stapte later over op sportieve auto's en verhuisde naar Engeland.

### **De magneet kan niets mankeren . . .**

Volgens de verkoper was de magneet recent door een deskundige nog nagezien. Inderdaad gaf het ding behoorlijke vonken , maar vreemd genoeg telkens pas na enkele trappen.

Op zeker moment werd de magneet toch gedemonteerd en op een testopstelling gezet. Aanvankelijk vonkte het geval er lustig op los maar langzamerhand werd het steeds minder, tot uiteindelijk vrijwel niets meer.

Dan moet je wat.

Eerst maar de gemakkelijke dingen:

Koolborstel en sleepring: leken gaaf te zijn.

Bougie kabel: goede staat.

Contactpunten: mwa, er was aan gevijld waardoor de stelschroef helemaal aan het eind stond.

Fibertje versleten? misschien

Eerst een nieuw fibertje gemaakt, dat viel niet mee omdat de bevestiging met een zwaluwstaart verbinding was en ook nog geborgd met een pennetje.

Kwaliteit is meestal bewerkelijk.

Toen de contact punten. Deze waren van het type waarbij de ene geklonken is en de andere geschroefd met schroefdraad SI 4x0.75, de voorloper van de ISO norm.

Ik was al aan het nadenken hoe een bromfiets setje te slopen en de punten in te solderen, toen de oplossing kwam. Op een beurs vond ik wat blikjes die ik voor de 'heb' wel wilde kopen. Er zaten stickertjes op waarop stond: 80ct en 75 ct en daar kreeg ik het ook voor mee. Thuis bleken er 20 sets losse contact punten in te zitten, waarvan ook enkelen geschikt voor de Salmson magneet, andere voor Magneto France. En alles nieuw. Heel soms zit het wel eens mee. Met nieuwe punten deed de magneet het nog steeds niet goed.



*Links: een Salmson magneet, rechts een Magneto France*

De volgende stap was het verwijderen van de contactpunt houderplaat om eens te voelen hoe het magneet veld liep en om het kantelpunt te controleren. Het bleef onduidelijk of het zware punt nu kwam door het magneetveld of door aanlopen van de rotor.

### **Er deugde dus eigenlijk helemaal niets . . .**

Dus dan maar verder demonteren. Omdat stalen magneten vrij snel hun magnetisme verliezen als de krachtlijnen 'door de lucht' moeten is het belangrijk dat er zo snel mogelijk vervangend ijzer in gaat.

Ik heb wel eens gezien dat iemand dat 'buitenom' deed door de magneet in de bankschroef te klemmen en daarna de rotor er uit te lichten. Theoretisch juist, maar het komt wat bruut over.

Inderdaad zat er op mijn rotor een kleine glimpelek, veroorzaakt door aanlopen.

Verder bleek de slepring ooit gerepareerd te zijn, de ene flens was vernieuwd, de buitenste, de andere miste stukken en had scheuren. De hele boel



was vervuild met olie. Eigenlijk was alles fout aan de aandrijfkant, de conus voor het kettingwiel, het schroefdraad gedeelte was ook al niet fraai en het geheel lag uit lijn. Een magneet op een tweetakt draait 2x sneller dan bij een viertakt, onbalans is dan helemaal fout voor lagers en sleepring.

Ook de luchtspleet van rotor en magneet wordt hierdoor variabel en dus ook het verloop van de magnetische kracht lijnen. Afdraaien van de rotor maakt alles erger en dit is ook niet meer te herstellen.

Besloten werd om dit gedeelte dan maar nieuw te maken uit brons met een stalen schroefdraad deel en ook een nieuwe sleepring.

Overigens, voor veel magneten is de standaard voor de conus: 1 op 10, dat is 5 graden 40 minuten, voor wie er mee aan de slag wil.

Bij het verder demonteren van de rotor kwam de aap uit de mouw: de hoogspanning draad van de spoel naar de sleepring bleek er maar zo'n 3mm in te zitten en was zwart geblakerd. Het draadje te dun of het gaatje te groot. Daar zal het wel beter geknetterd hebben dan aan de bougie punten!

In de nieuwe versie werden al deze zaken verbeterd wat aardig wat werk was. Nadat ook de condensator nog gecontroleerd was kon de hele boel weer in elkaar en op de test opstelling en ja hoor toen was het feest, een vonk van 6 mm gedurende een half uur zonder probleem, dus de wikkeling op zich was wel goed.

### **En als ik dan toch bezig ben!**

O ja, hierna werden lelijk geworden schroeven vervangen door nieuw gemaakte exemplaren, delen opnieuw vernikkeld, gelakt of gepolijst.

Alleen die koolborstel houder, daar was nog een stukje van af.

Eboniet heet dat spul, hard rubber met een hoog zwavel gehalte, eigenlijk vooral zwavel met wat rubber om de boel te binden, een prima isolator uit de oude doos.

Dat missende stukje werd er bijgemaakt met epoxy hars waarbij een beetje koolpoeder ging vanwege de kleur.

Uitharden, beetje vijlen, polijsten, mooi he?

Nog eens op de test bank om van alle inspanning te genieten: huh, was da nou? Een slappe vonk!

O ja, koolpoeder is een geleider, de reparatieplek bleek een elektrisch lek te zijn. Dus er weer af gepulkt en het lek gedicht met kleurloos materiaal en ja hoor daar was ie weer.

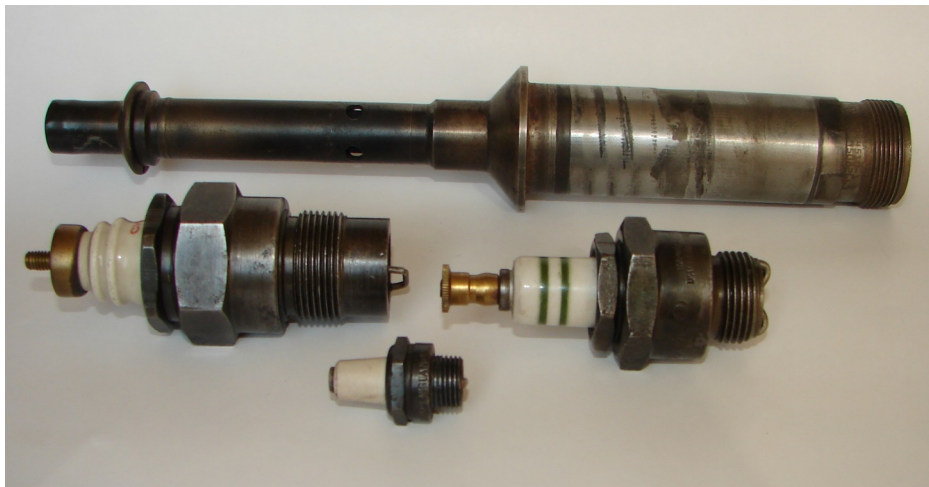
### **En dan nu de quiz**

Blijft de vraag: hoe maakte men vroeger zwart eboniet?

«

# Pitten

Door: Wim Janssen



Zonder een echt systeem, verzamel ik wat oude bougies. Gewoon, als het apart is van vorm, formaat of merk en vooral niet veel kost neem ik wel eens wat mee bij beurs bezoek.

Vroeg op, ver rijden en dan met niks thuis komen? Dan maar een rare bougie.

Inmiddels heb ik onder andere een mini exemplaar van 2 cm, en een straaljagerbougie van zo'n 20 cm.

Ook een bougieetje waarop geen merk, type, of wat voor kenmerken dan ook staan, zit in de verzameling. Wat heb je daar nu aan zou je zeggen. Het verhaal gaat dat die uit de motor van Phil Read zou komen. Niet te controleren natuurlijk, maar een mooi verhaal hoeft niet perse waar te zijn.

Op zeker moment besloot ik de grootste viezeriken uit de verzameling eens schoon te maken.

Hiertoe werden deze ingespoten met pure ontvetter (dasty) in dit geval.

Enige uren laten staan, beetje pulken met een stukje gerafelde binnenkabel, er kwam al veel troep los. Naspoelen met water, toen pure tank ontroester er in (fosforzuur). Weer laten staan en pulken met het draadje. Naspoelen met water en droogblazen: dat zag er veel beter uit!

Zouden ze het eigenlijk nog doen?

Verbazing, op een na gaf alles weer vette vonken.

«

## Note van de redactie:

en dan nu die straaljager nog vinden waar de bougie ingedraaid kan worden.

## In het schuurtje bij Jan Koolen

*Deze keer ben ik naar Kaatsheuvel gegaan, op het Brabantse land, het dorp van de Efteling. Jan Koolen woont bijna in de Efteling, op ca. 200 meter afstand, eerst al gedurende zijn jeugd en sinds 4 jaar weer in dezelfde straat als vroeger maar nu in het gekochte huis van zijn vroegere buurman. Het huis heeft hij grondig verbouwd, het hele huis op de schop. Muren eruit, keuken erin, een vergroting van de garage met, ongelooflijk, een schitterende glanzende tegelvloer ( t.b.v. van zijn hobby). Het was een tijdrovende klus maar met een perfect eindresultaat. Het woord is aan Jan.  
Opgetekend door Wil Streep*

Ik ben 58 jaar oud, getrouwd met Annelies en heb een volwassen zoon en dochter. Ik ben opgeleid tot schoenmaker, tijdens deze vroegere periode waren de vooruitzichten in de schoenenindustrie niet positief. Via vervolgstudies heb ik mij opgewerkt tot orthopedisch schoenmaker. Nu maak ik voor iedere afwijkende vorm van een voet, een onderbeen of een loophouding een geschikte schoen. Het is een zeer dankbaar beroep waarin je te maken krijgt met verdriet, opstandigheid maar ook met intense vreugde als het eindresultaat past, doet wat het moet doen en het er ook nog goed uitziet.



**Jan Koolen in zijn schuurtje. Jan gebruikt geen heftafel, maar hangt de motor op aan krollen.**

Mijn liefde voor de motoren is begonnen tijdens een vakantie in Oostende, waar een toertocht werd gehouden. Ik ben daarna gelijk naar een beurs gegaan, het virus had me te pakken. Mijn eerste Franse motor was een Terrot 175 type FLG 1932. Deze motor heb ik in 10 jaar voor 100% gerestaureerd. Ik was toen technisch een onbeschreven blad en zonder de intensieve hulp van Mart Kuijs was het een ramp geworden. Ik wist niets en had ook geen goed gereedschap. Mart was mijn rechterhand en staat me nog steeds met raad en daad bij. Over hobbyliefde gesproken.

De restauratiekoorts heeft mij toen echt aangestoken. Een Terrot 350cc zijklepper met als kenteken ZF-31-55, mijn geboortedag en jaar. Vervolgens een Jawa 350 cc, bouwjaar 1975, vanwege de betrouwbaarheid tijdens solo ritten. Op dit moment ben ik druk bezig met een Gnome en Rhone, 306 cc, type M1 uit 1930 en om te voorkomen dat ik zonder een project kom te zitten heb ik op zolder een Peugeot P108 in dozen. Werk verzekerd! Als je me vraagt wat nu mijn lievelingsmotor is dan is dit de Terrot 350 cc, deze rijdt verschrikkelijk lekker.

Zoals op de foto's te zien is, heb ik in de loop der tijd het nodige gereedschap aangeschaft. Wat ik niet kan, is lassen en echt draaien op mijn draaibank. Daarvoor ga ik dan ook op korte termijn naar een draaibankcursus. Een specialist zal ik niet worden maar ik probeer het. Ik heb geen heftafel maar twee katrollen, werkt perfect. Vanuit mijn beroep moet ik nauwgezet en schoon werken en dat vind je ook terug in mijn schuurtje. Alles in dozen en mappen. Zelfs de vloer is afwijkend van wat gebruikelijk is, tegels. Dit is echter een wijziging tijdens de bouw van het gebruik van de ruimte. Uiteraard heb ik 360 V, warmte, radio en ook nog een T.V. voor de voetbalwedstrijden.

Ik heb een drukke baan en werk in Eindhoven. In effectieve uren ben ik dus weinig thuis. In mijn vorige huis had ik de werkplaats apart van het huis, dus koffie schoot er gemakkelijk bij in. Nu heb ik tussen mijn werkplaats en de woonkamer alleen een deur, die meestal open staat. Annelies roept voor de koffie en in 4 stappen ben ik bij haar. Het thuis front is nu heel dichtbij. Gelukkig vindt ze de jaarritten gezellig en gaat ze altijd mee, zelfs een keer in de tent. We zijn dik tevreden.

Ik ben geen papierman en een bestuursfunctie is niets voor mij, maar iets doen wel. Daarom heb ik samen met Mart de organisatie van de beurzen en evenementen op me genomen. Ook zal ik de renovatie van mijn Gnome en Rhone op papier proberen te zetten. Ik ben ook geen gedreven rijder, 600 à 700 km per jaar is echt wel het maximum, natuurlijk altijd de jaarritten en verder om het huis. Dus extra regioritjes zoals genoemd op de jaarvergadering, spreken me zeer aan. Vanwege alle thuis activiteiten, hoop ik over een paar jaar meer ritten te kunnen rijden dan nu.

De club en haar DC heb ik echt nodig. Niet alleen technisch, maar ook voor het contact. Allemaal hebben we dezelfde liefde voor motoren en techniek. Ik kan bij iedereen voor advies aankloppen en probeert iedereen mekaar te helpen. Ik voel me een vis in het water.



*Twee Terrot motoren, door Jan gerestaureerd*

Ik hoop met mijn verslag, jullie medesleutelaars, iets van mijn beleving en mijn hobby te hebben verteld en hoop dat jullie hetzelfde plezier erin kunnen beleven. «

## Bezoek aan de CFM-website en het forum



**Door: Paul Jonkman**

Ik denk dat de meeste CFM-leden het internet wel hebben gevonden. Via internet wordt de handel goed in de gaten gehouden. Als er wat gezocht wordt zal vaak eerst de computer worden aangezet. Voor mijn vermoeden zijn een paar goede redenen: het beursbezoek en het aanbod op de beurzen wordt minder. Enkele getallen van veel bezochte artikelen bij de CFM:

- Advies over benzine: 7.500 keer geraadpleegd (in 15 maanden)
- Nieuwe wetgeving belasting 5.100 (24 maanden)
- Aankondiging Peu 78 4.250 (25 maanden)
- Bezoek homepage 32.500 (sinds de oprichting 1 januari 2010)

De getallen zijn geschoond (bezoek door zoekrobots, vluchtige bezoekers zijn eraf getrokken. Zie de impact van een website als je het vergelijkt met de oplage van het clubblad, dat heeft een oplage van 200 exemplaren.

# Revisie Peugeot P 210

Door: Christ de Graaf

## Deel 1:

Dit verhaal begint in 1994 toen de Peugeot P210, dans sons jus, via een in Frankrijk wonende handelaar Dhr. Jaap Stipdonk als vakantietrofee naar ons lage landje is gehaald. Vol enthousiasme is de toenmalige eigenaar met de revisie begonnen. Het blok was los, maar met gebroken krukas, dus werd er een donorblok gezocht en gevonden. Dat was in de vorige eeuw toch gemakkelijker dan heden. Daarna is het frame gepoedercoat, een aantal zaken zijn opnieuw verchromd, 2e blok erin, en toen heeft ie zo vele jaren in de schuur gestaan.



*De P210 van Christ. Kijk, zo het we het natuurlijk het liefst: compleet, min of meer in originele staat, niet al te veel aan geprutst.*

In 2008 heb ik (in een opwelling !) de motor gekocht en inclusief alle reser vedelen naar Zevenbergschen Hoek gehaald. Omdat ik nog met de restauratie van een P107 bezig was, is de motor gedemonteerd en naar de zolder verhuisd. Eerst maar eens documentatie zoeken bij het Documentatiecentrum. Maar dat viel tegen, van de P110 is voldoende bekend, maar van de P210 die alleen in 1934 en 1935 is gebouwd als 250 cc versie van de P110 is de documentatie bijna nihil. En op internet slechts foto's. Uiteindelijk heeft Rien toch nog aanvullende info gevonden bij een Zwitser. Met dank aan Rien.

In de tussentijd was de P107 gereed, maar toen kruiste de Gnome & Rhône AX2 mijn pad en die restauratie hebben jullie de voorgaande jaren kunnen volgen in de Peu.

In het najaar 2013 ben ik dan eindelijk eens naar de P210 gaan kijken. Eerst het blok maar eens uit elkaar. Dat is niet echt moeilijk, maar het was wel schrikken. Kit, Loctite, allerlei andere maten van bouten en moeren en tot overmaat van ramp de oliepomp vast.

Maar wel een mooie bronzen originele Gurtner carburateur en een Morel magneet en een krat met reservedelen. De magneet is in tussentijd gereviseerd en staat te popelen om te mogen vonken. En het gave motorblok (met de mooie koelribben erop) heb ik met glasparel gestraald en ziet eruit als nieuw. Een goed begin vond ik zelf.

Maar de krukas beviel me niet goed. Dit is een type met losse wangen en daar zat speling op. Bij de P110 worden die met een bout door het big-end geborgd, maar bij de P210 niet. Ze zitten opgesloten, maar blijkbaar niet



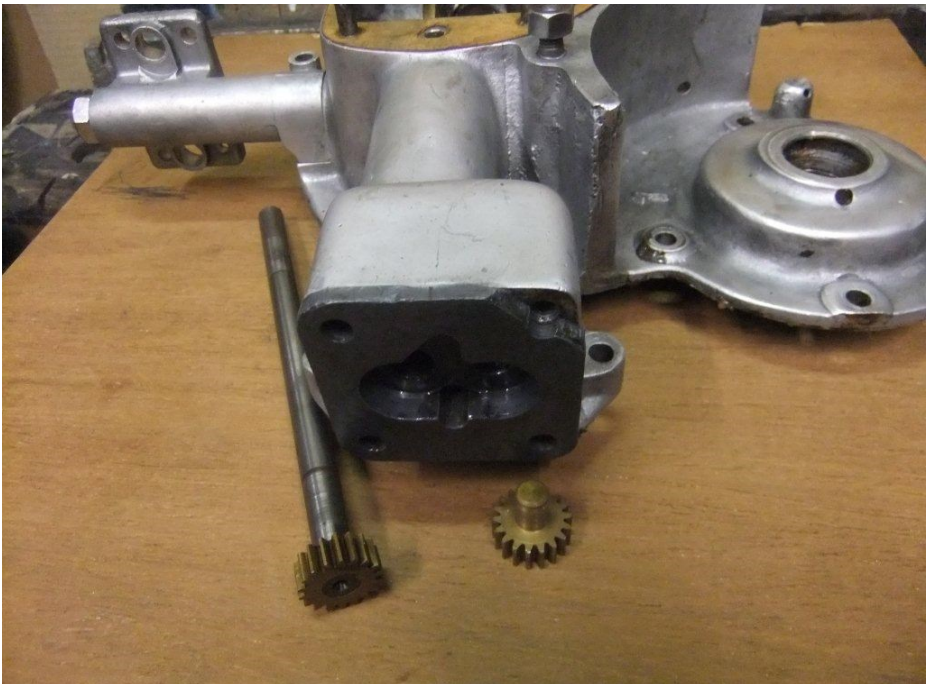
**Krukas van de P210**

goed vastgezet in het verleden. Dus uitdraaien en busje erin. Dankzij de deskundigheid van Cees van Alphen is dit prima gelukt, maar de krukas bleek toch ooit een tikje gehad te hebben, dus ligt hij nu bij Johan Boot. Dat is een klein revisiebedrijf dat nog weet hoe de techniek vroeger was. Intussen stond de oliepomp al weken in afgewisseld dieselolie en cola. Het huis van de oliepomp is een composiet en zat zo vast in het zijdeksel dat

demontage geen optie is. Ik heb er nl . tussen de reservedelen al eentje liggen in 3 stukken! Dus het huis moet blijven zitten en het asje moest eruit. Dat is uiteindelijk gelukt met verwarmen en afkoelen. En zonder schade is de bovenste bronzen bus eruit gekomen. In het 2e tandwieletje heb ik een klein gaatje van enige millimeters geboord en met een kleine linkse tap uiteindelijk in beweging gekregen en er tenslotte uit gekregen.

Het huis is niet beschadigd, dus alles goed schoongemaakt en gepolijst en weer terug in elkaar. Maar de bronzen bus staat niet goed in lijn, dus raakt de as op de onderste schacht van de pomp de wand en dat was goed te zien.

Nadat ik het asje op de draaibank op die plaats iets verjongd heb past het wel, en nu draait de pomp soepel. Het asje is 10 mm dik, dus verjongen van enige tienden durfde ik wel aan.



***En de oliepom. Daar was Peugeot al vroeg mee: blokmotor en interne oliepom***

Nu de krukas even uit logeren is, ben ik verder gegaan om aan het blok verder te werken. De klepstoters zaten veel te strak, maar na meting bleken die verwisseld met de stoters van het reserveblok. Dus dat was zo opgelost. Het mag ook weleens meezitten.      Wordt vervolgd.

Christ

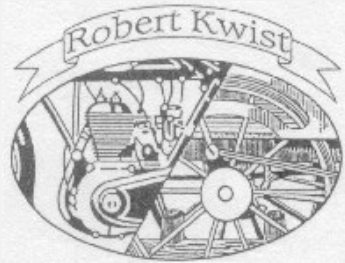
«



## *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.

Hardsoldeerklossen: 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*

## Tip van Marcel Bruls

Kijk eens op [metaalwinkel.nl](http://metaalwinkel.nl). Marcel vond daar onder andere vierkantstaf 11 x 11 mm voor de voetsteunen van zijn Terrot HST.

METAALGROOTHANDEL  
**METAALWINKEL BV**  
OP MAAT SPECIALIST

ROTTERDAM 010-414 83 81 | AMSTERDAM 020-363

Home verkoopmagazijn

Producten  
Over Metaalwinkel  
Metalen op maat productie en reparatie service  
Offerte aanvraag  
Voorbeelden van

ONLINE CATALOGUS

## Nieuwe leden en hun motor

***Dit keer het woord aan Marcel Bruls, lid sinds maart 2013. Marcel was al enige tijd op zoek naar een Franse motor en het is een Terrot HST geworden.***

### Het eerste ritje.....

De herfst is inmiddels ingetreden. De laatste blaadjes hangen aan de bomen. Om half zes is de zon al onder.

Voor velen de reden om de motor op winterstalling te zetten, als dat dan nog niet gebeurd was. Maar niet voor iedereen.

Op zaterdag 19 oktober was het zover: het eerste (legale) uitstapje met mijn Terrot HST, jawel met kenteken (en verzekering) Voor de eerste keer door het dagelijks verkeer. Mijn eerste indruk; niet verkeerd, het vinden van de 2e versnelling gaat met enig gekraak, de motor blijft trekken als je in de 1e versnelling schakelt. Met andere woorden, de koppeling komt onvoldoende vrij. Verder tevreden. Meerijden in dagelijks verkeer is lastig, dus maar snel de



***Terrot 350 HST van Marcel Bruls***

toeristische route opgezocht. Met nog geen 10 pk trek je geen strepen, maar wel heel veel aandacht. Onthaasten en genieten tegelijk.

Je voelt je geen motorrijder met een motor uit de 30-er jaren maar meer een machinist. Constant op zoek naar de juiste instelling. Beetje choke bij “vol” gas doet wonderen, ontsteking zo vroeg mogelijk en ploffen maar. Het zou een duurtest moeten worden, ervan uitgaande dat er binnen een half uur wel iets kapot zou gaan. Maar nee, dat was pas een na een vol uur. De beugel die de standaard hoog houdt was afgebroken, gelukkig had ik wat kabelbindbandjes meegenomen.

Op zondag 20 oktober ook nog even op pad met haar, na alles nagekeken te hebben en vastgeschroefd wat los zat. Motor loopt als een zonnetje, koppeling nog steeds niet goed, maar er is mee te rijden dus we gaan wat verder, langs het kanaal richting Maastricht. Nieuwe uitdaging: de Slingerberg in Geulle, met een van helling 14%. We hebben het gehaald zonder problemen maar met de fiets was sneller geweest. Op een strakke weg met weinig wind bouwt de snelheid aardig op, we kunnen mee in het verkeer. Km-teller doet het niet, kabel defect, dus we rijden op gevoel van “snelheid”. Vele koppen draaien onderweg nog even om als je door de straten ploft, lachende gezichten en duimen omhoog als je de baltoeter een kneep geeft. Ik geniet, mijn achterblijver niet. Tja, van 0-80 km/uur in 3 minuten vergt enig geduld (ook als achterblijver, maar dat wisselt snel). Overigens weer een ritje zonder gebreken als je de losgetrilde standaard niet meetelt, weer vastgezet met de kabelbindbandjes (hoort inmiddels bij gereedschap).

### **Wat er aan vooraf ging.....de eerste toelating**

De Terrot is gekocht zonder papieren. Het krijgen van kenteken was uiteindelijk een zegen, na 3x bij de RDW te zijn geweest. Techniek was niet het probleem, je scoort al goed als je haar zelf naar de RDW rijdt. Bij de 1e keer blijkt het frame te zijn omgenummerd. Dus de week erna naar het PAT team, daar treffen ze twee chassisnummers aan, oorspronkelijk nummer zou uit 1929 zijn (klein lettertype). Het nieuwe nummer uit 1930 (nieuwer lettertype). Verder stond op het frameplaatje weer een heel ander nummer. Met deze gegevens terug naar de RDW. Uitspraak RDW: vroeger niet ongebruikelijk, tegenwoordig heet dat omkatten. Met andere woorden: zonder papieren is dit afkeur, kenteken op dit frame wordt onmogelijk. Dus een nieuwe taak: op zoek naar een ander HST frame.

Wat een eeuwige zoektocht leek te worden was eigenlijk heel snel in kunnen en ruiken. Op Leboncoin werd op dat moment een HST frame aangeboden, met passend frameplaatje, bouwjaar 1932. Met een collega clublid had ik eerder afgesproken dat we elkaar op de hoogte zouden als er een frame aangeboden zou worden, we zouden de buit delen. Hij de achtervork, ik het hoofdframe. Hij was op dat moment in Frankrijk om Terrot onderdelen op te halen maar te ver van waar het frame werd aangeboden. Ik heb het frame laten opsturen naar de camping waar hij verbleef. Best spannend want de vraag

was of dit op tijd ging lukken, zaterdagmiddag moest hij aan de terugreis beginnen. Zaterdagavond om 21.30 uur stond hij bij mij aan de deur met het frame. Direct de achternok eraf geschroefd, dat ging verbaasd goed ondanks dat alle bouten en moeren verroest waren. Hij blij, ik blij. Nogmaals bedankt voor je inzet Ruud. Dat geldt ook Patrice en Jean Pierre in Frankrijk. De maandag daarna direct begonnen met de ombouw, eerst natuurlijk het frame een beetje opknappen. In verband met de nodige spikkelroest toch maar besloten om het opnieuw te spuiten. Welgeteld na 8 avondjes werk stond de motor weer in elkaar. Inmiddels vier weken na de eerste RDW keuring een eerste testritje gemaakt. Helemaal blij, gelijk een nieuwe afspraak gemaakt met de RDW. Na controle van het frame nummer (ik moest het oude meenemen maar hoefde niet vernietigd te worden), het opmeten van de wielbasis en weging werden de papieren in orde gemaakt. Geen remmentest, geen geluidsmeting, geen proefritje, alleen maar kijken. De keurmeester was wellicht onder de indruk.



**Bezoek aan de beurs van Reims (oktober 2013)**



**Terrot motor 1933 folder frans moto**

€ 36,00 10 dec. '13 Historica

Terrot moto leaflet van 1933. Les 2 temps et les 4 temps. Bieden vanaf euro 36,00. Formaat 21 x 27 cm. Verzendkosten koper 1,80 euro ...

Zwolle, OV  
34 km

Ophalen of Verzenden

**Uit: Marktplaats 24 dec 2013**

Nu, zeven maanden na aanschaf, staat er weer een Terrot meer in het kentekenregister, model HST, eerste toelating 30 juni 1932.  
Mooi hé.....

## 2eme Reims Rétro Picés

**Van: Marcel Bruls**

In het weekend van 26 en 27 oktober 2013 was in Reims een oldtimer-onderdelenbeurs voor zowel twee- als vierwielers. Via insiders al gehoord dat het niet zo'n grote beurs als in het voorjaar maar ik wilde toch graag eens gaan kijken, maar alleen voor deze beurs naar Reims?

We maken er een stedentrip van zei mijn vriendin. Zaterdag stappen in Reims en zondag naar de beurs. Zo gezegd, zo gedaan.

Reims is een prachtige stad, de rit er naar toe is al de moeite waard (door de Ardennen in de herfst) Natuurlijk ook even naar Circuit de Reims – Gueux. Verder is de kathedraal prachtig, vooral als het buiten donker is. Andere verrassende aanbieder: Cimitière du Nord (in de schemering)

De beurs was zoals ik het verwacht. Het aandeel motoren en motoronderdelen viel tegen maar er was na enig speuren toch van alles te vinden (Terrot gerelateerd dan). Een origineel Terrot olieblok, collectorsitem, werd te koop aangeboden. Nieuwsgierig wat zoiets nou moet opbrengen....de verkoper nipt nog even aan zijn wijn en zegt.....550 euro (slik).

Bij Chambrier de onderdelenbakken doorgespit en mijn verlanglijstje ingeleverd waaronder een nieuwe standaardsteun. Niet geslaagd voor machoire de frein, leviërs inverse en un cadre de bidon maar wel nog wat 6V lampen meegenomen. Wel gezien maar niet gekocht: carburateurs, Mikro oliepompen, versnellingsbakken, schakelmechanisme, olietanks, zadels, etc..... Kortom, een kleine maar toch wel interessante beurs, op z'n Frans, en dat is altijd de moeite waard maar dat geldt alleen als je daadwerkelijk bent geweest. Misschien gaan we in maart 2014 weer terug. A bientôt.....

**Note:** PAT team: Permanent Auto Team, doet onderzoek naar voertuigcriminaliteit, omkatten enzo.



*Ook op de beurs gezien: een Terrot olieblok, een gewild object. Toch maar laten staan (vraagprijs € 550,= !)*

# Nationaal Veteranen Treffen Woerden 2013

Van: Christ en Riet de Graaf



*Clubstand op het NVT in Woerden. Blikvanger: De 100 jarige Terrot van Henk Stomp.*

Ook dit jaar was onze club weer vertegenwoordigd. De weergoden waren het treffen weer goed gestemd, want na een vochtige week was het op zaterdag zonnig en droog. De stand was snel opgebouwd en dit jaar was de 100 jarige Terrot van Henk Stomp de blikvanger.

Het NVT is in drie gedichten treffend verwoord door een clublid en als volgt omschreven:

Ik sleutel als een bezetene  
M6, M8, M10 rechtsom vast  
Nog een aantal keer  
Ik repeteer  
Voor mijn ogen verschijnt  
Een mooie glimmende  
stalen tweewieler  
Ik start  
Ik rij

1 bocht nog een bocht  
Ik repeteer  
Alle ogen zijn op ons gericht  
Wij zijn er weer  
Nationaal Veteranen Treffen  
Woerden

Exercitie op het veld  
Rust, .....

Wind beweegt de eikenbladeren  
Geruis zwelt aan.  
Mensen bewegen, tenten verrijzen.  
De stad ontwaakt.  
Geruis op de singel.  
Gebrom op het veld.  
Veteranen exerceren op het veld.

Nationaal Veteranen treffen  
Elkaar midden in de Nederlanden  
Het betreft geen bejaarde mensen  
Het is een treffen van lieden met een passie  
Het treft geen blaam, het zit in de genen  
Wat hen betreft moet het zo zijn  
Proef, ruik of hoor het  
Nationaal Veteranen Treffen  
In Woerden.

Met dank aan Mark Peeters



# Route Nationale

Van: (web-)redactie van de CFM



**ENTREE**   **CARTES**   **PHOTOS**   **PUBLICITE**   **ALBUM**   **BLOGS**   **DEJA VU**   **LA VOTRE**   **EXPO**   **EN ROUTE**   **MINI**

# ROUTE NATIONALE

Bienvenue

**Bienvenue**  
Frankrijk. Land van ruimte, natuur, cultuur en een verfijnde culsine.  
Frans klassiek vervoer loopt als een rode draad door deze website, waar u eindeloos kunt rondwalen en genieten. Waar u steeds nieuwe ontdekkingen zult doen. Net als in Frankrijk zelf.  
Uw bijdragen en reacties zijn welkom. Neem hiervoor even **contact** op. Bouw mee aan Route Nationale.  
Bonne Routel  
*Henri Vermeer*

**carte de la semaine**

Nostalgiech  
Bijdragen

Henri Vermeer stuurde het secretariaat van de CFM een bericht waar we graag wat aandacht aan besteden. Hij schrijft ons: in november 2010 ben ik de website [www.routenationale.com](http://www.routenationale.com) begonnen, gewijd aan Frans klassiek vervoer. Bijna 100.000 bezoekers, ook uit Frankrijk, België en andere landen bezoeken dagelijks de website, maar bouwen ook mee, bijvoorbeeld door hun eigen Franse klassieker te presenteren in de rubriek La Vôte.

Tot nu toe zijn het, op één enkele Terrot na, alleen klassieke auto's. Ik zou het leuk vinden om ook wat meer motoren op Route Nationale te verwelkomen. Zijn er onder uw clubleden misschien mensen die het leuk vinden hun Franse klassieke motoren te presenteren?

De webmaster van de CFM heeft een link toegevoegd bij "Franse Internetsites: ALGEMEEN". Hoewel het een Nederlandse site is, gaat het volledig over Franse transportmiddelen. Veel plezier met klikken. En neem je contact op met Henri als je ook in "La Vôte" (Die van jou, vrij vertaald) wilt komen?

Website: [www.routenationale.com](http://www.routenationale.com)



# Gratieux 1919 –1921

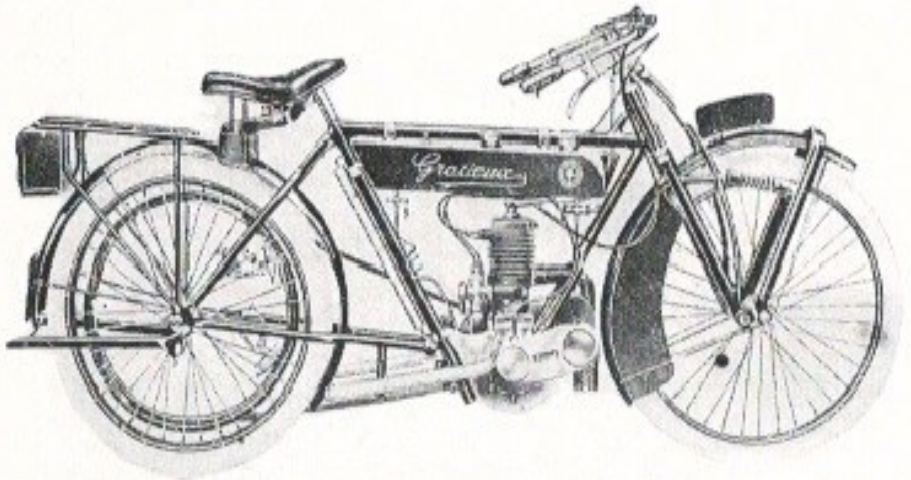
**Vertaling: Henk Kaajan**

De firma Gratieux is ontstaan tijdens de Eerste Wereldoorlog, waarin haar activiteit bestond uit de voorziening van diverse onderdelen voor de luchtvaart.

De beste manier om het machinepark over te schakelen naar de teruggekregen vreedstijd en de arbeiders aan het werk te houden, was het fabriceren van iets anders. Waarom geen motorfietsen ?

Nadat de wapenstilstand was getekend stortte Gratieux zich op het ontwerp van een basale motorfiets om zo een zo groot mogelijk publiek te kunnen bereiken.

De geschiedenis van Gratieux roept die van Andre Citroen voor de geest, zijn activiteit gedurende de oorlog was de aanzet voor het type A, welke het oertype werd voor de populaire auto. De gelijkenis houdt daarna op. De bestuurders van Gratieux hadden niet het gevoel voor publiciteit van de grote Citroen, want het spoor van de firma uit Billancourt houdt al op aan het einde van 1920.



**La Gratieux 2 ½ HP de 1920.**

**Gratieux 1920**

**Eencilinder tweetakt met gescheiden smering, cilinder 250 cc, boring 62 mm, slag 70 mm, Zenith carburateur, overbrenging d.m.v. riem, starten d.m.v. aanduwen, hielbanden 600 x 55 , twee achterremmen op de riempeolie, snelheid 55 km/uur.**

# Advertenties

## Gezocht:

Wie heeft er een Peugeot P210, gebouwd 1934 en 35 ? Ik ben bezig met revisie en heb enige vragen. Voor zover ik weet is er een binnen de CFM en daarom wil ik in contact komen met alle eigenaren om te kijken hoeveel van deze motoren er zijn in Nederland en België.

Christ de Graaf

Email: [c.m.de.graaf@kpnmail.nl](mailto:c.m.de.graaf@kpnmail.nl)

## Gevraagd:

Afgebroken project, motor in onderdelen of motor waar je niet meer aan toekomt. Liefst vooroorlogs en compleet.

Cees van Alphen

Email: [ceesenpetra@kpnmail.nl](mailto:ceesenpetra@kpnmail.nl)

Tel: 0168 412825

---

## CFM-evenementen

**11 en 12 januari 2014**

Oldtimer beurs Autotron Rosmalen

Clubstand CFM



---

## Beurzen/evenementen 2014

**Elke DERDE Zondag van de maand.**

Le Club du Vieux Guidon

Verplicht lidmaatschap €5.00 per jaar. Lidmaatschap van 1 augustus tot en met 31 juli. Replonges - 4km van Mâcon (F)

**19 Januari 2014, 15e Ruilbeurs Famenne Ardennes (B)**

Rue de 2 Provinces, Wex

Internet: [www.mrfa.be](http://www.mrfa.be)

**11 en 12 januari 2014, Oldtimerbeurs Rosmalen**

Geopend van 10:00 uur tot en met 17:00 uur.

E mail: [info@oldtimerbeurs.net](mailto:info@oldtimerbeurs.net)

Website: <http://www.oldtimerbeurs.net>



### 8 en 9 februari 2014, Moto Retro Wieze (B)

Oktoberhallen Wieze, België.

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

Tel:(00.32) 2 381.08.87

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

E-mail: [bema.bvba@pandora.be](mailto:bema.bvba@pandora.be)

### 15-16 februari 2014 Ruilbeurs 'T ECHAPPEMENTJE, Roeselare (B)

FABRIEKSPAND, veldstraat 59, Roeselare, Entree € 4,00

Entree € 4,00, Tel: 0032-51 724725-051725581

### 8-9 maart 2014, Bourse D'Echanges, Reims (F)

Open: 10.00 hr - 18.45 hr

Website: [www.bce-reims.com](http://www.bce-reims.com)

### 15-16 maart 2014, Technorama Kassel (D)

Zie ook: [www.technorama.de](http://www.technorama.de)

---

### Overige beurzen Frankrijk

Voor een compleet overzicht  
van Franse beurzen:

zie de website van

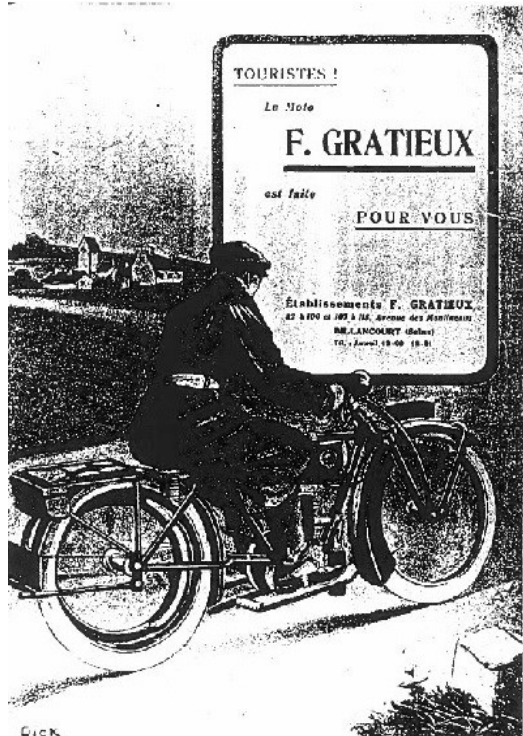
La Vie de Moto:

[www.lva-moto.fr](http://www.lva-moto.fr)

(Tab: Agenda)

Nog een handige site:

[www.appeldephare.com](http://www.appeldephare.com)



Reclame voor de Gratieux, slechts twee jaar gefabriceerd van 1919 –1921.

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

**MONNERET**

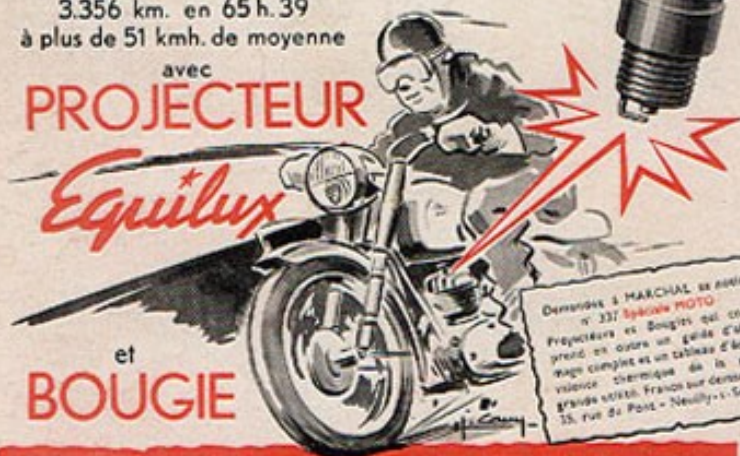


a réussi  
sa magnifique performance  
3.356 km. en 65 h.39  
à plus de 51 kmh. de moyenne  
avec

**PROJECTEUR**

*Equilux*

et  
**BOUGIE**



Demandez à MARCHAL, sa notice  
n° 337 **Spécialité 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 du Port - 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.