

# Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 89 Juli 2014 Oplage 180



... LINKSE SCHROEFDRAAD WAS  
TOCH BETER GEWEEST...

**Sleuteldag 11 oktober - Schroeven en moeren**

**Kettingwielen - In het schuurtje van Jos Nuyts**

**Jaarrit Almelo (inschrijven!) 13—14 september**

# 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 (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

## 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 ½ 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:

Paul Jonkman, (06) 10.12.11.48, **Email:** cfm.redactie@gmail.com

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

## Website:

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

# Inhoud

Mijn eerste voorwoord .....	5
In het schuurtje bij Jos Nuyts.....	6
Sleuteldag Hattem.....	10
Kent u de ouderdom van uw banden?.....	11
21e Jaarrit Raalte .....	12
Kettingreacties .....	13
Kennismaking met Gerard van der Grift .....	20
Agenda.....	21
Les Vieux Clous en Ballade (verslag van een Bourgondisch festijn).....	23
Magneetontsteking repareren.....	25
Alle Jaarritten op een rij .....	26

---

## Bijlagen:

- **Inschrijfformulier Jaarrit Almelo**
  - **Inschrijfformulier Sleuteldag**
- 

## Voorpagina:

door Wim Janssen

**Sluiting kopij:** Uiterlijk zaterdag 30 september 2014 of bel!  
**Kopij:** Getypt of geschreven, het liefst elektronisch aangeleverd.  
**Email kopij:** [cfm.redactie@gmail.com](mailto: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.

# Mijn eerste voorwoord

Deze keer is aan mij, als nieuwe secretaris van de club, de eer en ook de taak om een voorwoord voor de Peu te schrijven. Ondanks dat ik vanuit mijn werk best wel gewend ben wat op papier te zetten valt het schrijven van dit voorwoord om een tweetal redenen toch nog niet mee.

Ten eerste, omdat het tot een paar weken geleden nog onduidelijk was of de Peu wel gemaakt en verzonden kon worden nu Jan gestopt is als redacteur. Maar nu ik dit schrijf weet ik zeker dat de Peu van juni in ieder geval uitkomt. Maar hoe zal de volgende eruit zien? Welk clublid staat er op om mee te helpen?

En ten tweede valt het niet mee om in deze tijd van het jaar binnen te gaan zitten om te schrijven als er 's avonds weer volop activiteiten zijn in en om het huis.

En natuurlijk rijden op de oldtimer. De hele winter is er gesleuteld om te kunnen rijden en nu is het na het rijden weer sleutelen om te kunnen blijven rijden. Zo blijven we bezig! En op momenten als deze besef je maar al te goed wat het in stand houden van ons historisch erfgoed kost.

Maar ook wat het oplevert: Voldoening over het resultaat en over de opgebouwde kennis en vaardigheid die nodig waren om tot een goed eindresultaat te kunnen komen.

En de vriendschap met clubleden en liefhebbers van oude motoren en- technieken in binnen- en soms zelfs buitenland. Alleen geldt voor een groot aantal leden (inclusief mijzelf) allemaal hetzelfde: die vervelende Franse taal, en praten ze ook nog zo snel!

En dan denk ik weer aan de nieuwe Peu want er moeten toch wel een aantal clubleden zijn die redelijk goed een artikel kunnen vertalen en zo mee te helpen om ons clubblad in stand te houden en daarmee de verbinding en vriendschap tussen de clubleden in stand te houden.

Een mooi voorbeeld van de onderlinge vriendschap is overigens ook te vinden op de diverse clubdagen. Leden doen hun best om iets te organiseren of te presenteren en andere leden genieten daar volop van. Lekker informeel, zo op z'n Frans.

Ik hoop dan ook dat ik vele clubleden dit jaar mag treffen bij de Jaarrit die door Cor & Joke met veel liefde en plezier wordt uitgezet in het prachtige Overijssel. Tot ziens en de groeten uit 't zuiden, Christ de Graaf

## Wat er nodig is om Peu's te blijven maken?

Kopij, kopij en nogmaals kopij.

Dat kan binnen komen in de vorm van een kopie van een interessant artikel (technisch of over Franse motoren), een link van een website met een artikel (technisch of over Franse motoren), een telefoontje om je te laten interviewen, een vertaling, aantekeningen en foto's van een restauratie (bezig of afgerond), een verslag van een beurs of een rit.

## In het schuurtje bij Jos Nuyts

... aldus opgetekend door Wil Streep

Deze keer ben ik bij een van onze Belgische vrienden op bezoek geweest. Onze groep Belgische CFM-ers groeit gestaag, reden om naar het zuiden te gaan en wel naar Ellikom-Meeuwen, een klein plaatsje onder Valkenswaard (Brabant) in België. Vanaf Valkenswaard is het ongeveer 39 km.

Wim Jansen ging met mij mee omdat hij op dit moment een Maginat Debon 1924 type E aan het restaureren is en Jos een compleet exemplaar van 1925 heeft staan. Samen een bezoek afleggen is natuurlijk ook gezelliger.

Jos woont aan de rand van Ellikom met een garage onder het huis waarin geklust wordt. Zijn hobby is het museum waarvoor hij een aparte gemetselde ruimte heeft gemaakt. Jos is een echte Belg zoals ik ze ken, gezellig en goeddelijk, een spraakwaterval. Je moet ze af en toe afremmen anders heb je geen kans te vertellen waarvoor je kwam. Het is me toch gelukt om Jos iets te laten vertellen over zijn hobby namelijk het museum. Hieronder zijn verhaal:

Ik ben 56 jaar oud en nog maar 10 jaar bezig met bromfietsen en motoren als hobby. Mijn brood verdien ik als monteur in een productiefabriek van houten ramen en deuren, dus totaal iets anders.

### Hoe ben ik in de motoren verzeild geraakt?

Op 16 jarige leeftijd een Mobylette 50cc bij de plaatselijke fietsenmaker aangekocht in 1974. Daarna als 18 jarige een 2<sup>de</sup> hands rijklare Vauxhall Viva en vervolgens een Honda Accord. En dan in 2004 de grote ommekeer. Een bruikleen motor, een MZ RT 1950, gevolgd door een zelf opnieuw gespoten scooter NSU Prima en dan voor de eerste keer naar de beurs in Hamont geweest. Het virus heeft toen toegeslagen. Als eerste een rijklare CZ 150cc uit 1950. Daarna een Gillet Herstal 500 cc -1950 gekocht en daardoor geïnteresseerd geraakt in Belgische motoren. Er zijn ongeveer 100 Belgische motormerken geweest. En nu dus het grote probleem om onderdelen te vinden van al deze oude modellen. Mede hierdoor ben ik me vooral gaan richten op Franse motoren en enkele Engelse motorfietsen. Mijn interesse gaat vooral uit naar rijdende exemplaren want restaureren is niet echt mijn hobby. Het liefste zie ik ze in originele rijdende staat.

Vanaf 2004 heb ik veel motoren gekocht en verkocht met als eindresultaat dat ik op dit nog moment 13 rijdende exemplaren in mijn museum heb staan

waaronder Gillet - FN - Douglas Triumph - Magnat Debon - Matchless en nog meer. Soms moet men al iets verkopen om iets anders te kunnen kopen en daarom ben ik afgezakt naar 13 oldtimers waar regelmatig mee gereden wordt. Ik ben dan ook erg druk op "Marktplaats" met het zoeken naar aanbiedingen en onderdelen en waar ik soms tegen interessante dingen aanloop. Gevolg van dit zoeken is dat je veel contacten opdoet en je daardoor ook veel spulletjes krijgt aangeboden. Mijn hobbyruimte werd te klein en dus maar een geheel nieuw gemetseld onderkomen gebouwd van 6x12 meter. Deze is voorzien van water, elektra, een houtgestookte kachel, professioneel



alarm en een gezellige zithoek met een koffiezetapparaat en muziek en dit alles in een retro-look aangekleed. In het midden onder het vloervloertapijt zit verzonken in de vloer een hefbrug zoals te zien is op de foto voor als er gesleuteld moet worden. Het weinige draaiwerk dat ik soms nodig heb laat ik doen, daar ik er niet toe kom om dit aan te leren, ben immers een houtworm en dat is heel wat anders !!!!

Je zult wel begrepen hebben dat ik niet echt een sleutelaar ben maar meer iemand die graag contact legt met mensen en dat ik graag verzamel. Mijn museum is daarvan een uiting waar ik dan ook 365 dagen per jaar van geniet. Jammer is dat de prijzen de pan uit rijzen, vooral voor de oudere typen. Mijn liefste wens, een motor uit 1903/1904, dat is financieel voor mij onbereik-

## IN HET SCHUURTJE VAN...



...MYN ECHTGENOTE HEEFT NU OOK EEN HOBBY...

baar daar er zulke waanzinnige prijzen voor worden gevraagd. Wel rijd ik per jaar meer dan 2000 km op mijn motoren bij o.a. de VMC, Alt Weert en met vrienden uit de streek. Dat doe ik dan het liefst op mijn Gillet De Luxe met riem uit 1923. Ik was blij verrast met het telefoontje van Wil met de mededeling dat de CFM op bezoek kwam om in mijn museum een interview af te nemen.

Op de foto's kun je mijn motoren in volle glorie zien staan .

Wil je ze in de praktijk zien, dan kan dat uiteraard. Echter gaarne telefonisch een afspraak maken via 0032/497604276-0032/11634588 liefst na 20.00 uur of een mail naar [Jos.gillet@gmail.com](mailto:Jos.gillet@gmail.com).

Mijn adres is Hellstraat 4 Ellikom-Meeuwen . Voor alle duidelijkheid: ik werk nog de hele week dus op ik ben via de mobiele telefoon bereikbaar na 15.00 uur.

Ik hoop dat jullie een indruk hebben van mijn hobby en hoop jullie t.z.t. te mogen begroeten in mijn museum of anders bij een rit.

Groetjes uit Limburg België van Jos





*Een T-shirt van de Veteran Moto Club Belge, Moto-Retro Museum Ellikom*

*Jos Nuyts bij zijn motoren*

# Sleuteldag 11 oktober 2014 in Hattem

Zoals u allen weet is in 2012 de laatste Sleuteldag geweest. Omdat het aantal deelnemers hieraan zo laag was dat dit niet in relatie stond tot de inspanningen en de kosten, is toen besloten om de Sleuteldag om de twee jaar te organiseren, mits er 20 deelnemers zijn.

U kunt nu dus inschrijven voor de Sleuteldag op 11 oktober 2014.

Wederom bestaat de mogelijkheid om speciale laswerkzaamheden uit te voeren, materiaal te polijsten, slijpen; ook plaatbewerking/plaat lassen hoort tot de mogelijkheden, denk hierbij aan koelribben, spaborden, frames e.d. Ook kunnen uitlaten en dempers worden gefabriceerd. Indien het product niet op dezelfde dag gereed is (bijv. i.v.m. verchromen) kan het later worden opgehaald.

Er is voldoende personeel om diverse werkzaamheden in goede banen te leiden. U kunt ook een complete motorfiets meenemen. Belangrijk voor u is dat er op die dag natuurlijk veel ervaring en kunde aanwezig is.

We beginnen om 09.00 uur en stoppen om 15.00 uur.

De materiaalkosten worden natuurlijk verrekend. De kosten van deelname zijn € 16,- per persoon, incl. lunch en koffie.

U mag 1 introducee meenemen. Die betaalt dan ook €16,=.

Graag lezen wij op het inschrijfformulier welke werkzaamheden u wilt (laten) uitvoeren.

**De peildatum voor het wel of niet laten doorgaan van de dag is op 3 oktober. Uw inschrijving dient dus vóór deze datum binnen te zijn. Vermeld op het inschrijfformulier uw e-mailadres/telefoonnummer in verband met de berichtgeving.**

## Het adres is:

Metaalморfose

Burgemeester Moslaan 20

8051 CR Hattem (opzienbarende website: [metaalморfose.nl](http://metaalморfose.nl))

## Routebeschrijving vanaf de A28:

0. Neem op de A28 afslag 18: Zwolle-Zuid richting Hattem.

1. Vertrek in NO richting op de afslagen 18-Zwolle-Zuid (550 m)

2. Neem op rotonde 1ste afslag naar IJsselallee/N337 (260 m)
  3. Sla rechtsaf naar de Spoolderbergweg (1,4 km)
  4. Weg vervolgen naar Zuiderzeestraatweg (400 m)
  5. Sla linksaf naar de Geldersedijk Ga rechtdoor over één rotonde (2,5 km)
  6. Weg vervolgen naar Schipperswal (350 m)
  7. Weg vervolgen naar Nieuweweg (600 m)
  8. Neem op de rotonde de 2e afslag naar Hoopjesweg (550 m)
  9. Sla rechtsaf naar de Burgemeester Moslaan. U vindt uw bestemming rechts v.d. weg. (250 m)
- 

## Kent u de ouderdom van uw banden?

**Dat is te controleren !!!** Banden hebben een diensttijd en sommige ongelukken konden vermeden worden indien de eigenaars hun “oude” banden hadden vervangen. Ook de leeftijd van de band bij aankoop is belangrijk genoeg om op te letten, zeker als het een aanbieding betreft.

Rubber verhardt met de tijd en ontbindt gemakkelijk. Bij aankoop denkt men aan “nieuwe banden”. Onderzoek heeft uitgewezen dat sommige verkopers, zelfs ketens, banden verkopen die niet meer veilig zijn. De redactie beschikt niet over gegevens welk onderzoek dat betreft, maar laten we dat maar aan-nemen. Er bestaat een middel om de ouderdom van een band te bepalen.

Op de band staat de naam van de fabrikant, de grootte en andere details en ook 3 of 4 cijfers die de ouderdom van de band aanduiden.



- |        |          |  |
|--------|----------|--|
| = 237  | betekent | – vervaardigd de 23ste week van 1997,        |
| = 463  | betekent | – vervaardigd de 46ste week van 1993,        |
| = 1402 | betekent | – vervaardigd de 14e week van 2002,          |
| = 5107 | betekent | – vervaardigd de 51ste week van 2007, enz... |

Uw banden mogen niet ouder zijn dan 6 jaar.

## 21e Jaarrit 13-14 september 2014 Raalte

*Ook dit jaar organiseert de CFM weer een Jaarrit in een ander deel van het land. Elk jaar meldt zich bij de club weer een organisator die het mooiste moment van het clubjaar vorm weet te geven. Familie Seesing laat niets aan het toeval over en presenteert u een prachtig weekend, zelfs het weer schijnt goed te worden ....*

*Over de opkomst hebben we niet te klagen maar laat dit geen reden zijn om u zaterdag of zondag met de motor te laten zien. Dit jaar is dat ook weer puik voor elkaar. Er is veel mogelijk, zo kunt u vrijdags al aankomen en langer verblijven.*

### **Zaterdag: rit ca. 100 km**

10.30 uur korte uitleg, 11.00 uur motoren aantrappen.

Museumbezoek en lunch onder weg op eigen kosten.

16.00 - 16.30 uur terug op camping,.

18.00 uur de kolen worden aangestoken: BBQ.

Afsluiting met gezellige avond.



### **Zondag : korte rit ca. 50 km**

10.30 uur korte uitleg, 11.00 uur vertrek

Bezoek museum en of lunch onderweg op eigen kosten

15.00 uur terug op camping, Daarna afsluiting van het weekend

**Kosten** BBQ € 14,= per persoon.

Camping € 7,50 per persoon per nacht inclusief stroom en toeristenbelasting.

Het verblijf en de betaling op de camping moet rechtstreeks met de eigenaar geregeld worden. Zeg even dat je van de club CFM bent.

Er is eventueel drank aanwezig maar zelf meebrengen mag ook.

### **MINICAMPING "De Zwerver"**

Martin Hondeveld

Nieuwe deventerweg 32, 8101 PL Raalte (ov)

(0572) 32.00.31

informatie@zwerver-raalte.nl

06-29.26.82.21

zwerver-raalte.nl

### **Ben and Breakfast in de buurt:**

B&B Pleegste

Hofmeijersweg 13

8102 PB Raalte

(0572)35.81.75

06 - 34.14.65.55

B&B de Twicky`s

Nieuwe Deventerweg 54

Broekland (gemeente Raalte)

### **Boerderij appartementen:**

Erve Klijnevink luxe

Broeklanderweg 4, 8124 PT Wesepe

Tel (0570) 53.11.03

## Kettingreacties

**In de Peu du Tout nr 87 werd verslag gedaan van perikelen rondom een Salmson magneet behorende bij een Magnat Debon type E. Daarin werd gezegd dat er meer onderdelen waren waarover wat te vertellen zou zijn. In dit geval gaat het over de aandrijving van de magneet.**

**Wim Janssen**

Aangezien de Magnat Debon type E een tweetakt is, draait de magneet met hetzelfde toerental als de krukas. Als dit niet rechtstreeks kan, dan moet er dus een overbrenging zijn. Veel motormerken doen dit met een tandwielrein. Het voordeel is dat dit in een behuizing kan waardoor de smering van tandwielen en de lagering hiervan goed te waarborgen is. Het nadeel is het kostenplaatje: de asafstanden moeten nauwkeurig gemaakt worden, en tandwielen produceren is ook kostbaar. Draaien, frezen, harden, eventueel slijpen.... Een goedkopere methode is het gebruik van ketting en kettingwiel, hoewel



*Gallse ketting, nu nog gebruikt bij hijsconstructies, sluizen, kranen.... Kortom, voor lang-*

daar ook nadelen aan kleven.

De eerste kettingen waren volgens het systeem Gall. Hierbij waren de schakels aaneen geklonken met een vaste pen en liep het kettingwiel op die pen met als resultaat veel herrie en een grote slijtage van pen en kettingwiel.

Daarna kwam de rolketting waarbij om de vaste pen een extra rol zat die smeermiddel kon opnemen. Met veel minder lawaai en veel minder slijtage als gevolg.

Als iets populair wordt, dan komt er snel een vorm van normering. Hierin werden de afmetingen van de steek ( de lengte van de schakel ) en de breedte van de ketting bepaald en ook, heel belangrijk, de grootte van de rol.

Bij onze motorfietsen is de meest voorkomende steek een half inch of 12,7 mm.

De maat van de rol is voor lichte kettingen vaak 7,75 mm maar ook 8,5 mm

**Meer informatie:** [motorketting.nl/kettingen/klassiekers](http://motorketting.nl/kettingen/klassiekers). Er staan daar ook instructiefilms klaar die in enkele minuten laten zien hoe je met kettingen en modern gereedschap om gaat.

komt voor. Die grens is wat lastig. Terrot gebruikte een vrij smalle motorketting (5,2 mm) en toch een grote rol (8,5 mm) met dus ook hierop afgestemde kettingwielen. CZ en sommige lichte Italiaanse motorfietsenfabrikanten gebruikten die maat nog lang. Gelukkig zijn die kettingen nog steeds te koop, zelfs per schakel. Zorg wel voor een bijbehorende sluitschakel, dit in verband met de pendikte, die kan per merk anders zijn. Als het kettingwiel en de ketting niet op elkaar afgestemd worden, dan zal snelle slijtage het gevolg zijn. Er ontstaat dan zogenaamde haaiantandenvorming.

### **De nadelen van de ketting**

Als we een vierkantig balkje nemen en we wikkelen hierop een stukje touw door het balkje te draaien, dan zal dat wikkelen met horten en stoten gaan.

Als het balkje achtkantig geschaafd wordt zal het al stukken geleidelijker gaan, en met zestien kanten nog beter, maar het zal nooit eenparig gaan. Dit heet het polygoon effect (veelhoekigheid). Is dit heel erg?

Meestal niet omdat er altijd wat op- en neergaande beweging in de ketting zit en ook de olie- of vetlaag in de rollen dempend werkt. Een kleine steek is wel gunstiger want dan zijn er een groot aantal hoeken, dus ook veel rollen en veel demping. Maar bij slijtage is er weer veel rek. Een groot kettingwiel is altijd beter dan een klein kettingwiel.

### **Hoe zit het bij Terrot en Magnat Debon?**

De constructeurs van Magnat Debon en Terrot waren voor de magneetaandrijving tevreden met een ketting van een half inch steek met een rol van 7,75 mm. De kettingwielen kregen 11 tanden. Dat betekent dat per kettingwiel twee schakels behoorlijk moeten verdraaien om het kettingwiel te kunnen volgen (erop en eraf.) Belangrijk is dat de kettingwielen in lijn liggen en vooral centrisch gemonteerd zijn om slag in de ketting te voorkomen. Dat was nu net iets wat totaal niet meer klopte bij mijn Magnat & Debon. Een vorige eigenaar had geprobeerd drie afgebroken tanden er weer op te lassen. Twee daarvan lagen er al weer af. En het kettingwiel hobbelde als een kameel.

### **Dan moet je wat .....**

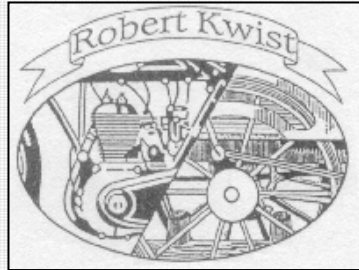
Zoeken naar een goede vervanging? ....., kleine kans.

Iets bestaands pas maken? ....., dat zou kunnen. Er zijn gehar-

## *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***

de kettingwielen te koop (Madler) die wellicht nog te bewerken zijn. Het geheel in eigen beheer opnieuw maken? ....., waarom niet?

Toevallig liep ik in een Engels modelbouwblad (Model Engineer) tegen een artikel aan, waarin de auteur beschreef hoe hij bij de restauratie van een motorfiets te maken kreeg met het probleem dat er geen vervanging te vinden was voor een verloren gegaan kettingwiel. Hij besloot er een te maken, toevallig ook met 11 tanden. Daarvoor was een hulpstuk nodig op zijn draaibank.

De methode die hij beschreef is zodanig, dat eigenlijk met wat rekenwerk en wat aanpassingen in het hulpstuk zowat elk kettingwiel te maken is. Er is dus wel een draaibank nodig met toebehoren en zeker wat handigheid en rekenvaardigheid.

### **Het principe**

Als een ketting op een kettingwiel loopt, dan is er eigenlijk maar op twee plaatsen beweging in de schakels: daar waar de ketting het kettingwiel oploopt en daar waar deze het kettingwiel verlaat. Elke schakel bestaat uit een

samenstel van twee pennen (met rol ) en verbonden met een star middenstuk. Zo gauw de eerste rol geheel onderin de tandkuil ligt volgt er een draaibeweging waardoor de tweede rol naar de volgende tandkuil gaat. Die draaibeweging heeft een radius gelijk aan de steek van de ketting. Maar de buitenkant van de rol gaat bepalen hoe de contouren van het kettingwiel moeten zijn om die beweging mogelijk te maken. **Het maakt niet uit of de ketting afgerold wordt van het kettingwiel of dat het kettingwiel over de ketting beweegt.** Van dit gegeven maakt het ontworpen hulpstuk gebruik.

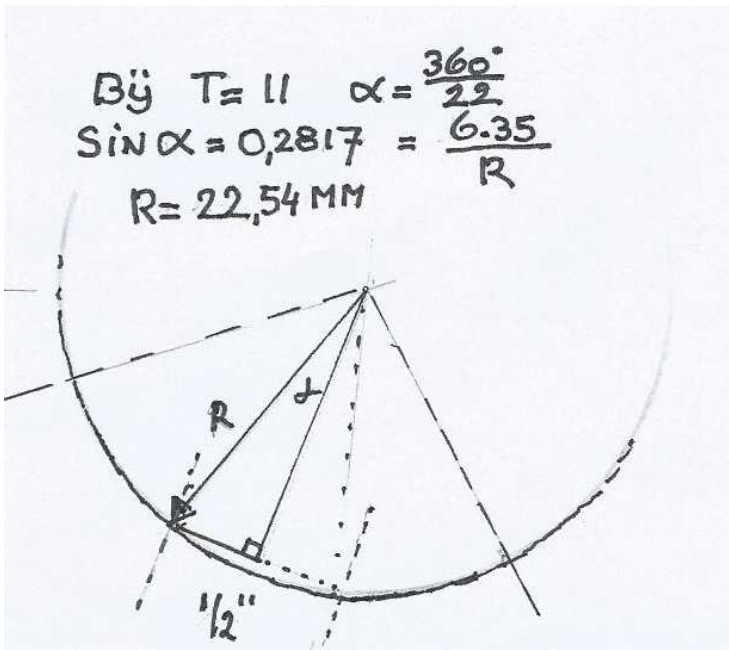
Door op de plaats van de oplopende rol een frees te plaats en kan zo exact de juiste contour verkregen worden (halve tandflank).

Er is wel een juiste maat frees nodig en dat kan een probleem zijn. Door het werkstuk om te keren kan de andere tandflank bewerkt worden. Omdat een kettingwiel meestal op een conus gemonteerd wordt is dat lastig. Beter is het om een tweede freespositie te kiezen. De tekeningen zullen een en ander wel duidelijk maken.

### Het rekenwerk en uitvoering

Zoals al eerder gezegd is een kettingwiel een veelhoek met een buitenzijde gelijk aan de steek (schakellengte) van de ketting. Hieromheen kan een cirkel getrokken worden waarvan dan weer de straal ( R ) berekend kan worden. Die is nodig om de te bewerken plaatsen te kunnen aftekenen.

Stel 11 tanden gewenst:





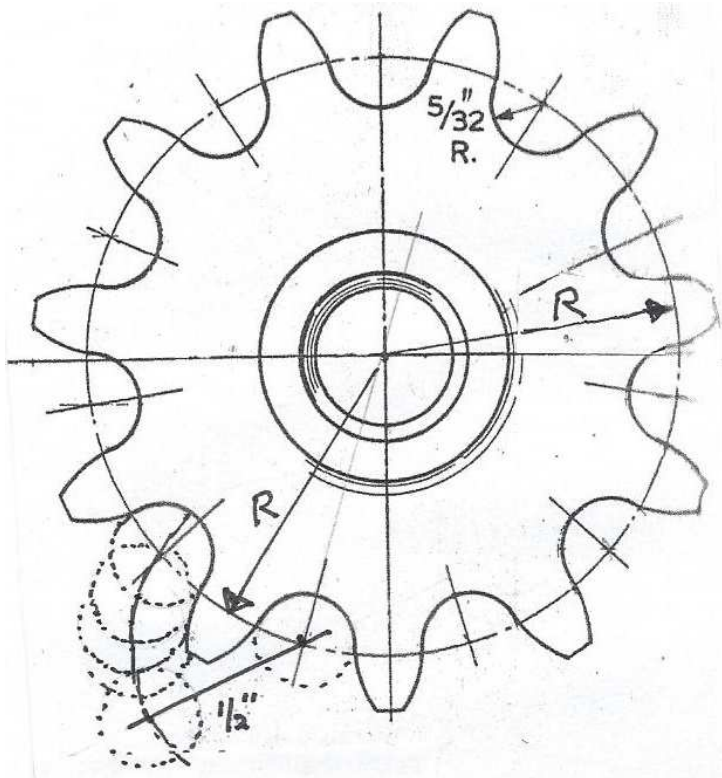
360 graden gedeeld door 22 = 16 graden 21 minuten 48 seconden.

De sinus van die hoek = 0.2817 ( tabellenboek of rekenmachine )

Dit levert een straal van 22.54 mm op .

Nu nog de gevonden cirkel in 11 gelijke delen verdelen:

Dit kan met een verdeeltafel, een verdeelschijf of met een tandwiel met een

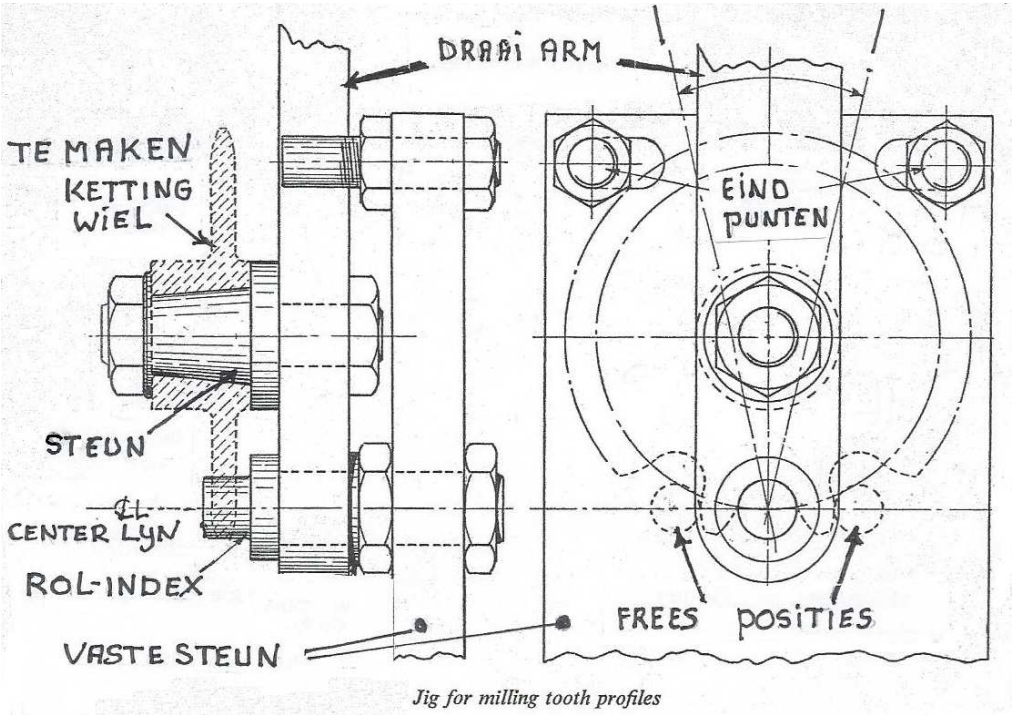


veelvoud van 11 tanden en wat geknutsel.

Nu zijn de plaatsen waar de 11 gaten moeten komen bepaald. De boor moet gelijk zijn aan de maat van de rol van de ketting die gebruikt gaat worden evenals de frees. Voordat er gefreesd wordt is het raadzaam het merendeel van het te verwijderen materiaal eerst weg te zagen.

Grotere kettingwielen kunnen op dezelfde manier gemaakt worden, alleen wordt de straal dan steeds groter. Het is dan handiger om de as-stomp waar-op de te bewerken schijf gemonteerd moet worden niet vast maar in een sleuf te monteren zodat die versteld kan worden. Bijvoorbeeld:

11 tanden	sinus 0.2817	R=22.54 mm
12 tanden	sinus 0.2588	R=24.54 mm
13 tanden	sinus 0.2393	R=26.54 mm
14 tanden	sinus 0.2223	R=28.54 mm



**Aflezen van het tandprofiel met het hulpstuk, zijaanzicht en vooraanzicht.**



# Open Dag Documentatiecentrum

's ochtends een kleine tien man op de koffie. Technisch geleuter, en wat documentatie aangereikt etc. De deelnemer met de meest afgelegde snelwegkilometers is Leen uit Deventer. Onnavolgbaar verwoord door Rien Neels

## Wie waren er 's morgens?

Wim J, Anton P, Jan K, Jan H, Leen E, Ronald K, Fam Kaasjager, Theo A, Jan-Coen D, de koffiebonenplanter maar dat kan hij niet. Liggen op hun kop en komen uit de grond in China.

**Na een beperkte lunch**, in verband met onafgeveerd gewicht een ritje van 50 km. Quatre Motard Français en deux Motoard Japonnais [Theo A en Jan H].

En volgend jaar?? Ik ga eerder koffiebonen planten, en met Jan overlegd. Hij zal het in de groep gooien, maar volgend jaar zullen we 's middags weer de dreigende regenbuien verdrijven met geknal, geweld, en goede zin!





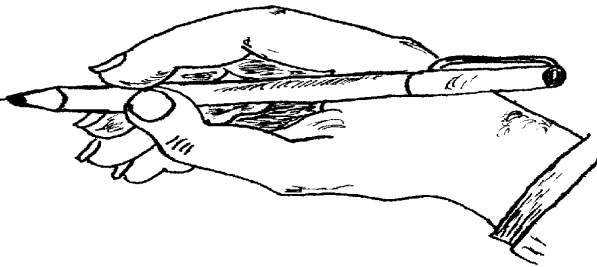
**Magnat Debon van Gerard van der Grift**



**Peugeot P110 van Gerard van der Grift**



noteer



## Agenda

### **13 tot en met 15 juni 2014**

Bockhorner Oldtimermarkt  
A29 Oldenburg - Wilhelmshaven  
Meer informatie over de Oldtimermarkt

### **20 juli 2014**

Kasteel Warmelo, Diepenheim. Toegang gratis

### **Zondag 10 augustus 2014**

AA-Beeckrit  
Geussenstraat, B-3960 Beek Bree, België  
[facebook.com/aabeeckrit](https://www.facebook.com/aabeeckrit)

### **Zaterdag 13 september 2014**

27de Oldtimer Motorbeurs 2275 Gierle, België  
Parochiezaal Sint jan, Deneffstraat 15, Gierle  
Open van 09:30 uur tot en met 17:00 uur  
Entree € 3,00

13 en 14 september 2014

Clubweekend en Jaarrit Raalte

Meer informatie blz. 12 en het **INSCHRIJFFORMULIER**



### **Zondag 14 september 2014**

14de Bromfiets Oldtimerbeurs Drunen  
"De Stulp"  
Admiraalsweg 100, 5151MR Drunen  
Open van 10:00 uur tot en met 16:00 uur  
Entree € 5,00



### **Zaterdag 27 september 2014**

24ste Nationaal Veteraan Treffen  
Exercitieterrein Woerden

nationaalveteraantreffen.nl

### **4 en 5 oktober 2014**

9de Malmedy Oldtimerbeurs, België

Malmedy Expo

Rue Frédéric Lang 5, Malmedy, België

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

malmedyoldtimerbourse.be

### **Zaterdag 11 oktober 2014**

Sleuteldag Heerde, zie **INSCHRIJFFORMULIER**



### **Zondag 19 oktober 2014**

Moto Retro Flémalle Luik, België

Spécial Moto Pays de Liège

Expo: Ecole "L'Envol

"Rue du Herdier 6

B-4400 Flémalle, België

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

motoretro.be



### **25 oktober 2014**

Jaarvergadering Kootwijkerbroek

Tevens veteranenbeurs, vroeger "de beurs van Barneveld".

Ook dit jaar weer met kortingsbon, aangeboden aan leden CFM.

Leden krijgen de kortingsbon (€ 2,00) toegestuurd met de Peu de Tout van oktober 2014.

### **Zondag 7 december 2014**

Retro Moto Beurs Aarschot, België

Stadsfeestzaal Aarschot

Demervallei 14, België

Open van 10:00 uur tot en met 17:30 uur

retromotoaarschot.be



### **Zaterdag 13 december 2014**

23ste Oldtimerbeurs Ranst, België

vetfrakken.be

### **Bestuursvergaderingen:**

8 oktober en 19 november 2014

### **Streefdata Verzending Peu de Tout:**

8 oktober 2014

19 november 2014

## Les Vieux Clous en Ballade 2014

**Naar aanleiding van een berichtje in de "un Peu du Tout" van maart 2014, heb ik mijn stoute schoenen aangetrokken en contact opgenomen met Jos de Jager. Na een gesprekje van een paar minuten was ik al verkocht, ik ga mee op 3-daagse toertocht in Frankrijk. En dat houdt in: 600 km toeren, een mooie omgeving en een houten kont met veel eten en drinken, bourgondisch genieten!**

Vrijdagochtend 16 mei om 5.00 in de ochtend ben ik met de auto vertrokken naar Frankrijk. Bij aankomst in Lambersart (een stadje naast Lille) was het "Equipe Neerlandaise" al snel aanwezig. Het team bestond verder uit Jos de Jager, Jos Beentjes, Nico Barten, Gert-Jan Pauw, Ton Spijker. De rest van de aanwezigen waren Fransen. Later op de dag werden we vergezeld door een stel Engelsen. Een grote club van ongeveer 60 mensen met dezelfde passie,



toeren met je motor door het Franse land.

We hadden het geluk dat Jos de Jager de navigator van de groep was. Mijn complimenten, want het ontcijferen van de route was zeker niet gemakkelijk. Hij deed het perfect, we zijn niet verdwaald en hebben mogen genieten van de omgeving. Het was een mooi landschap met gladde wegen en er waren geen drempels.

Het diner was voortreffelijk,. Ik kwam absoluut niets te kort. Eten en drinken voor ieder wat wils, kortom perfect.



***De rode motor, half verscholen achter de Sarolea is de Terrot 350 sv van Jan Koolen***

Voor de eerste overnachting kwamen we aan in een natuurpark met een hotel. Wij konden slapen in een trekkershutje voor 6 personen. Ik heb prima geslapen, van de rest weet ik het niet. Ik heb ze 's nachts niet horen ronken. De volgende ochtend liep de wekker om half 8 af. Na een vers ontbijtje zijn we naar een Mijnmuseum gereden. Equipe Neerlandaise had er niet zoveel animo voor maar dat veranderde pijlsnel toen de rondleiding begon, met een Nederlandstalige dictafoon aan je oor wordt het allemaal een stuk begrijpelijker. Na een afdaling met de propvolle lift naar een mijngang waar alles erg goed uitgelegd en getoond werd, bleek dat we nooit onder het aardoppervlak waren gekomen, goed opgezet bedrog de zogenaamde lift, we waren 5 meter gezakt.



Op naar de plek van overnachting, bij de borrel werd zowel de Equipe l' Angletaire alsook de Equipe Neerlandaise in het zonnetje gezet en voorzien van een aandenken en een speciaal bier.

Na het eten kwam Tim Penn, de huidige voorzitter = president van de VMCC (17.000 leden?) ons vermaken met zijn beschrijving van een of zijn ideale vrouw, te zien op de VIM-site.

Op zondag zijn we terug gereden naar het startpunt. Onderweg hebben we een orgelmuseum bezichtigd. Leuk om een keer gezien te hebben. Eenmaal aangekomen bij het startpunt/eindpunt hebben we alles ingepakt en kregen we nog een afscheidswoordje namens de gemeente Lambersart en de organisatie. Tot slot kregen we nog een uitgebreid diner met een speciale plaats. Een eerste tafel was voor de Nederlanders gereserveerd, wij zijn als VIP's

## Magneetontsteking repareren

**E-mail naar enkele clubleden binnen mijn kennissenkring:**

**vorige week was ik nog in de overtuiging dat Remi en Amie beiden**



**op een oude motor naar het examenfeest konden. Tijdens het laatste proefronde stopte de motor van Remi ermee en we kregen 'm niet meer aan de gang. Ontstekingsproblemen. Uiteraard alles goed nagekeken maar op een spaarzame vonk na, lijkt de magneet overleden. Paul Jonkman**

Ik ga 'm dit weekend uit monteren. Zou je een goed adres weten om de magneet weer op sterkte te krijgen? Ik ging altijd naar meneer Wildeboer, maar die is inmiddels overleden. Graag advies.

Ik kreeg vier reacties. De genoemde namen in de antwoorden: Henk Westerhof, Theodole IJmuiden, Peter Ritsen (vintagemotorbooks.com) Aris

## Jaarritten van de CFM door de jaren heen

0	In het clubblad van juli 1993	Eerste oproep om te organiseren
1	16 april 1994	Notter
2	13 mei 1995	Putten (i.s.m. Moto Guzzi Club)
3	11 mei 1996	Bemmel
4	6 september 1997	Wilp-Achterhoek
5	12 september 1998	Baak
6	18 september 1999	Veenendaal
7	2 september 2000	Emmen
8	8 september 2001	Monnickendam
9	23 februari 2002 (Sleuteldag)	Bussum
10	20 september 2003	Heerlen
11	4 september 2004	Garderen
12	27 augustus 2005	Hengelo (Gld)
13	26 augustus 2006	Hengelo (Gld)
14	8 september 2007	Tiel
15	6 september 2008	Kaatsheuvel
16	5 september 2009	Amerongen
17	11 september 2010	Dieden (bij Ravenstein)
18	3 september 2011	Ruinerwold
19	1 september 2012	Valkenburg (Zuid-Limburg)
20	31 augustus 2013	Liempde (Stan van Asten)

## Direct mail: twee oproepen per e-mail

Voor de **Kennisdelen dag** en de **Open dag Documentatiecentrum** heeft de CFM voor het eerst een herinneringsmail verzonden naar alle geregistreerde leden met een e-mailadres. Dat heeft goed gewerkt en ook een stel positieve reacties opgeleverd. Er is de redactie geen negatieve reactie bekend. De e-mailadressen van KPN en merknamen die aan KPN gelieerd zijn, xs4all, planet ...), konden in enkele gevallen niet bereikt worden. Geen e-mail ontvan-

# RIBCORD PANTALONS voor dames en heren

Deze week in de **WINTERSALE** met **30% KORTING**



**ZONDAGMIDDAG OPEN!**

Zondags  
**GRATIS**  
parkeren!

OPENINGSTIJDEN:  
Di + Wo: 11.00-17.00,  
Do + Vr + Za: 10.00-17.00,  
Zondagmiddag: 12.00-16.00

**THE**  
**Courtyard**<sup>®</sup>

Spitaalstraat 6-8 ZUTPHEN  
Tel. 0575-515131 | [www.thecourtyard.nl](http://www.thecourtyard.nl)

*Uit Skerker do. 5 dec. 2013*

Zien we hier een Terrot (links)? Wie is daar afgebeeld?

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

**MONNERET**



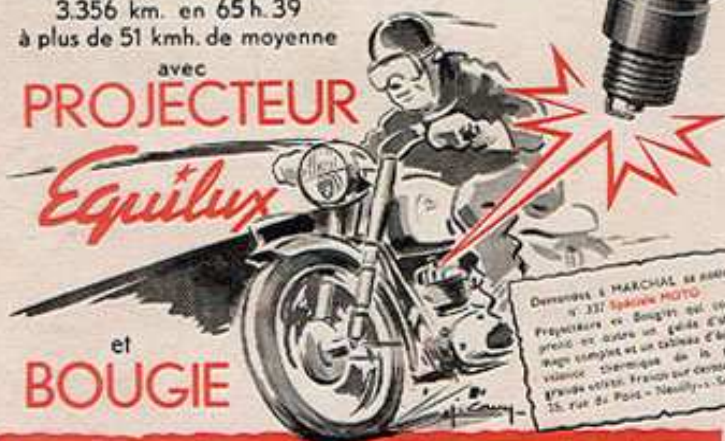
a réussi  
sa magnifique performance  
3.356 km. en 65 h. 39  
à plus de 51 kmh. de moyenne

avec  
**PROJECTEUR**

*Equilux*

et  
**BOUGIE**

**MARCHAL**



Demandez à MARCHAL le moteur  
n° 337 **Spécial MOTO**  
Projecteurs et Bougies qui com-  
prend en outre un jeu d'Alu-  
mage complet et un cache d'équi-  
page thermique de la plus  
grande valeur. France sur demande.  
75, 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 contac- ten aan over houden ook. We organiseren enkele bijeenkomsten, een Jaarrit en we beheren documentatie in een documentatiecentrum.