

Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 95 December 2015 oplage: 190



SOCIÉTÉ DES CYCLES ET MOTOS

” SYPHAX ”

6, RUE DE COULMIERS — NANTES (L.-I.) — TÉL. 132-65

MOTEURS SACHS

Vainqueurs du BOL D'OR en
1934, 35, 36, 37. 1610 kilomètres
à 67 kil. de moyenne pendant 24 h.

Een goeie bak vertellen

Central Classics bevallen goed

In het schuurtje van Cees

TYPE 52.

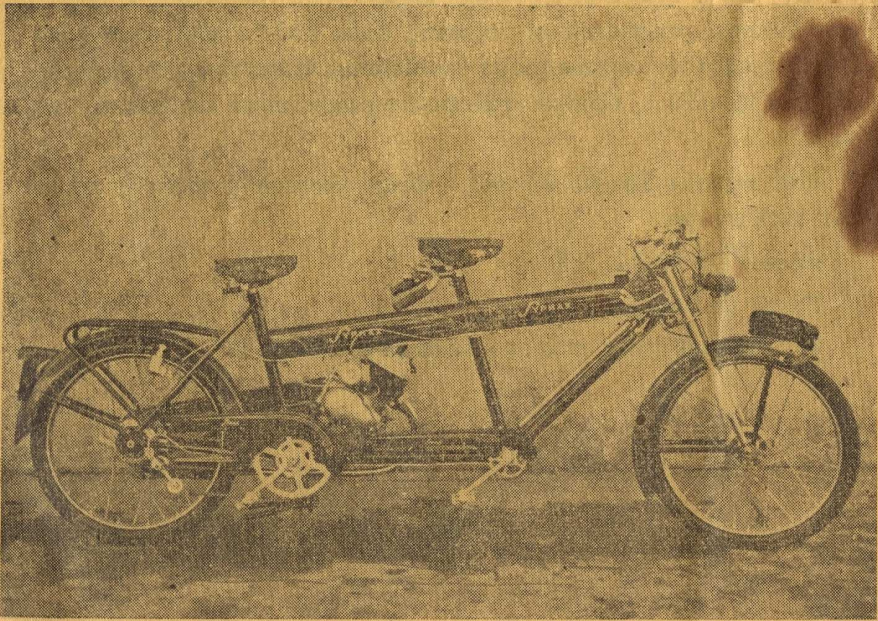
TANDEM SPÉCIAL SYPHAX en tubes étirés et réservoir formant poutre, fourche télescopique **SYPHAX**, porte-bagages renforcé, garde-boue vélomoteur, roues 600 55, freins tambours AV et AR, dérailleurs 3 vitesses, éclairage en cyclo par une dynamo montée à l'arrière alimentant 2 phares montés sur le garde-boue AV, en route par le volant magnétique alimentant un phare de 130 mm. équipé d'ampoule phare code commandé au guidon.

Guidon, béquille, catadioptré etc. . .

Email rouge **SYPHAX** ou couleurs au choix.

Moteur **SACHS** 98 cm³, bloc moteur, deux vitesses, permettant de monter les côtes sans pédaler.

Prix :



Project van Duco Bosma. Zeldzame tandem uit 1952. Rijdend gezien tijdens het Clubweekend 2015. Een smakvolle restauratie, die volgde door een rit die niet helemaal pechvrij verliep. Zie ook blz. 27.

Inhoud

Eindejaarsbespiegeling door de voorzitter.....	5
Central Classics Houten, een impressie van een nieuwe beurs	7
Wie weet er nog een goeie bak? (Wim Janssen)	11
In het schuurtje bij Cees van Alphen (Wil streep).....	17
Clubnieuws, advertenties.....	vanaf 22
Clubagenda	26

Bijlagen

- Oproep tot betalen van de contributie (of bericht dat de contributie inmiddels is voldaan).
-

Op de Voorpagina

Aandacht voor Syphax, een klein merk uit Parijs. Op pagina 2 en 27 van deze “glossy” ook aandacht voor deze bijzondere fiets.

Deze uitgave, met de kerstzegel verstuurd,

Sluiting kopij: Uiterlijk maandag **16 februari 2016**, bel of e-mail!
Kopij: Getypt of geschreven, het liefst elektronisch aangeleverd.
Email kopij: cfm.redactie@gmail.com

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
Communicatie: Daan Withagen, Elzenhof 17, 4661WC Halsteren 06-53.43.96.29

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@clubfransemotoren.nl

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

Contributie:

- De contributie bedraagt: €20,= (of € 30,= voor 1½ jaar na 1 aug van lopende jaar)
- Bankrek.nr: **NL39 RABO 03 77 32 84 80 t.n.v. Club Franse Motoren, Helmond**
- BIC: RABONL2U. **Email:** cfm.penningmeester@gmail.com **Tel:** (0492) 51.86.98

Redactie en website:

Paul Jonkman, (06) 10.12.11.48, **E-mail:** cfm.redactie@gmail.com

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

Website:

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

Mijn CFM:

Toegang tot het afgesloten gedeelte van de website. **Inloggegevens** zijn bij aanvang van het lidmaatschap ontvangen. Kwijt? Neem contact op met de **redactie**, bij voorkeur per e-mail.

Eindejaarsbespiegeling 2015

Terugkijkend kan ik wat mijzelf betreft zeggen dat 2015 spannend is geweest maar gelukkig goed is afgelopen. Een nieuwe slagader vanuit boven mijn lies tot onder mijn kuit, een stent in mijn buikaorta en daarvoor weer kunnen lopen, ik voel me een geluक्सmens. Ik hoop dat al onze leden hetzelfde kunnen zeggen. Het leven is broos. De ziekte PHPD (pijntje hier pijntje daar) steekt regelmatig de kop op, zeker als je iets ouder wordt.

Dit jaar was voor de club een memorabel jaar, ons 25 jarig bestaansjubileum. Het was jammer dat het weer een behoorlijke spelbreker is geweest. De organisatie was perfect en de camping OK en een zeer goede sfeer. Hopelijk volgend jaar in België iets meer zon bij onze Belgische leden Raoul en Wiske Belder.

Bestuurlijk is er dit jaar wel een grote wijziging. Paul Jonkman heeft het bestuur verlaten ,hij blijft echter wel de Peu verzorgen. Nieuw in het bestuur is aangetreden Daan Withagen, hij is van harte welkom. Zijn aandachtsgebied zal communicatie zijn. In 2016 zal de verjonging van het bestuur een belangrijk aandachtspunt zijn. Zoals gebruikelijk vergaderde het bestuur vier keer. Er waren geen schokkende zaken.

De beurzen waren succesvol, 10 nieuwe leden. Op dit moment hebben wij 184 leden, een lichte groei, dit in tegenstelling tot een aantal andere clubs. Daar zijn we best wel trots op, ook al is het bescheiden. Ik denk dat dit tegen de algemene trend in gaat van individualisering en “ik red mezelf wel op internet”. De vier uitgebrachte Peu’s voldoen volledig aan haar doel, te weten informatie delen en uitwisseling van kennis. Ditzelfde geldt voor ons Documentatiecentrum en de Kennisdelendag. Lees de Peu’s er maar op na. We hebben een gezonde en enthousiaste vereniging. We zien 2016 zeer positief te gemoed.

Mede namens mijn medebestuurleden wens ik eenieder alle goeds voor 2016 toe. Dat we krijgen wat we hopen, dat tegenslag of erger ons bespaard zal blijven.

Jullie allen wens ik toe: een MOOI, GEZOND en VOORSPOEDIG 2016.

Wil Streep, voorzitter.



Oud handtasje met dik leer, scherp mes, en een kwartiertje later spoelt de benzine tijdens het rijden niet meer over de pas gespoten tank. Dat had ik veel eerder moeten doen.

Het ontluchtingsgatje is trouwens groter geworden door roestvorming. Paul Jonkman

Central Classics Houten 19-20 december 2015

Op 18 en 19 december is voor de eerste maal de Central Classic georganiseerd in Houten. Redelijk centraal in Nederland en bedoeld als opvolger van de Vehikel.

Christ de Graaf, is zondag 20 december 2015, uit belangstelling, maar ook in samenspraak met het bestuur, naar de nieuw georganiseerde beurs in Houten geweest. Wim Janssen en Jan Koolen waren hem vooraf gegaan op de openingsdag. Zo kwamen snel na afloop de beelden en meningen bij de redactie binnen.

Inzendingen door: Christ de Graaf en Wim Janssen. Foto's fam. Vink



Henk Stomp, steunend op een Gnome & Rhône in een onderonsje met Ans Vink



Wim Janssen was nogal verkouden maar is toch maar meegegaan. Vervoer was immers al goed geregeld. Getuige zijn relaas heeft hij daar geen spijt van gekregen. Wim vertelt: “We waren er tegen tien uur en toen al stond er een file. Ook voor de kassa, vier dik en meer dan honderd meter. Toch viel de wachttijd mee, een tientje entree, dat rekt makkelijk en dat scheelt ook. Eenmaal binnen was er al de eerste verrassing: We werden aangesproken door Hans van der Gref met de mededeling dat hij iets voor me had. Dat bleek een apart kickstarterpedaal te zijn dat ik nog miste voor de versnellingsbak van de Magnat Debon. Dat had hij onthouden, en actie ondernomen. Omdat het pedaal nog aan een versnellingsbak vast zat, heb ik die er maar meteen bij genomen. Hans, nogmaals dank daarvoor, mijn dag was al goed. Het bleek dat ons clublid Gert Dumbar er stond met een kraam en allerlei moois van de hand deed waaronder diverse blokken en versnellingsbakken.

Rosmalen en Houten vergelijken

De beurs in Houten was volgens Wim ongeveer van de zelfde grootte als in Rosmalen maar hij miste wel de clubstands. Rosmalen heeft ook wat meer kramen buiten bij de ingang. De Duitse banden-man was er ook in Houten. Wim keek op van het aanbod. Wim zegt: “Ik vond het verrassend: lang geleden dat zoveel hele motorfietsen stonden waaronder echt bijzondere. Een Belg met enkele racers uit de jaren 20-30 bijvoorbeeld. Ik zag diverse Terrots en Magnat Debons waar ik zelf bezig mee ben en die mij op enkele details verder geholpen hebben. Op Zaterdag gaan CFM clubleden blijkbaar graag naar een beurs want ik heb er meerdere gezien. Ik denk dat er ook best wel

wat verkocht is, want ik heb ook hele motorfietsen naar buiten zien schuiven. Wat ook opviel is dat er nogal wat vaders met zonen op stap waren, zeg maar 30+ met 60+, en soms ook nog een 10+er erbij. Ze staan wat hardop te denken bij iets dat ze blijkbaar bevalt en dan heb je zo maar een gesprek van 20 minuten. Dat gebeurde meerdere keren. Nee, ditmaal geen nieuwe clubleden er bij.

Rond een uur of twaalf werd het echt erg druk en toen bleek ook dat de catering wat karig was. Meer dan twintig minuten wachten op een bak koffie is lang.

Omdat mijn verlanglijstje ditmaal kort was heb ik de rest van de beurs maar oppervlakkig bekeken maar ik denk dat dit een prima opvolger is voor wat Vehikel was.”

Zondag om 11 uur was Christ aan de beurt. Christ vertelt: “het was al gezellig druk en geen rij voor de kassa. De beurs is overzichtelijk. Er is een hal met motoren en een hal met bromfietsen. In beide hallen zitten enige verenigingen tussen de handelaren. Dat is naar mijn smaak wel een mooie mix. Verder is er van alles wat, de bekende handelaren, maar gereedschap en prullaria heeft niet de overhand. Voor de zuiderlingen onder ons waren er enige onbekende handelaren uit het Noorden. Mogelijk dat dit voor de noorderlingen ook zo was. Ook de opstelling met ruime gangpaden (althans op zondag) is goed. Er is voldoende catering aanwezig, maar dat heeft niet de overhand.

Wat zeker meespeelt in het succes is gratis parkeren en de gratis toegang voor de dames. Die waren er op zondag in ieder geval een aantal bij.”

Buitenlandse accenten

“Het aantal clubleden dat ik op zondag heb gezien was beperkt (maar ik ken niet iedereen van gezicht) , maar ik hoorde wel dat er op zaterdag veel meer clubleden zijn gesignaleerd.

Dat Utrecht toch goed te berijden is vanuit Duitsland en België was ook op zondag goed zichtbaar. Diverse buitenlandse auto's op de parkeerplaats. En ook in de hallen waren de buitenlandse accenten goed te horen.

Er was een leuk aanbod met motoren en bromfietsen en naar ik heb vernomen was er wel de nodige handel. Af en toe werd economisch herstel in Nederland zichtbaar. Geregeld zag je iemand wat grotere delen naar de auto brengen.”

Wat stond er voor ons tussen?

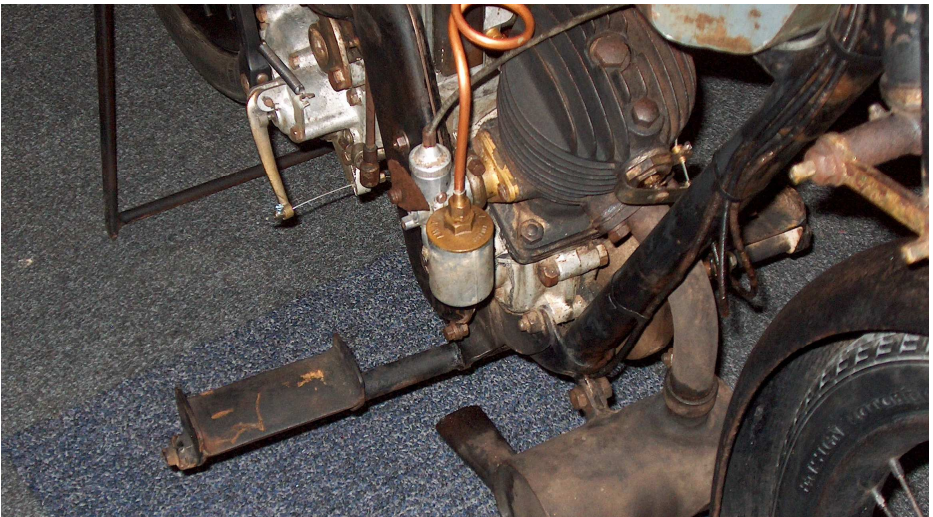
Christ zag onder ander een Dion-Bouton uit 1904, leuke lichte motor in geresatureerde staat, een paar Terrots, Magnat Debon, Peugeot, Gnome & Rhône, zowel een AX2 in burgerstaat als een 305 cc type C met een verticale dynamo: nooit eerder gezien. In de stand van Gert Dumbar waren diverse

Terrot blokken te vinden en ook een aantal mooie, maar prijzige olieblikken. Er stond ook voldoende Engels spul tussen. Duitsland verscheen natuurlijk met de onvermijdelijke BMW's, Indian en Harley waren ook goed vertegenwoordigd. Zelfs een Miele stond verdekt opgesteld. Christ denkt dat deze er stond vanwege de associatie met de wasmachine. Het is een leuk licht fietsje. Voor elk wat wils dus.

Chirst beëindigt door ons nog te vertellen dat Titus Nietsch, trouwens ook een clublid van ons, een goede organisatie op poten heeft gezet. ◀



Peugeot P102; met belangstelling gespot.



Wie weet er nog een goeie bak?

Waarschijnlijk kent iedereen het volgende verschijnsel wel: je bent bezig met de restauratie van een motorfiets en er mist een essentieel onderdeel. Eerst ga je op zoek om het te vinden om vervolgens, als dat niet lukt, over te stappen naar een alternatief. Als dat dan eindelijk klaar is, dan komt opeens het gezochte onderdeel boven water. Het lijkt wel een soort wetmatigheid waarvoor nog een passende naam bedacht zou kunnen worden.

Door: Wim Janssen

Waar gaat het over?

Toen ik mijn Magnat & Debon type EM kocht realiseerde ik me niet dat de versnellingsbak die er op zat niet de juiste was. Het bleek een Engelse Albion te zijn, uitgevoerd met twee versnellingen en geschikt voor ketting/snaar aandrijving. Een vorige eigenaar had die er onder geknutseld op een manier die me niet kon bekoren. Later bleek ook nog dat daardoor een frame buis geplet was en het ding daardoor op één “oor” er onder hing.

Op dat moment was ik op zoek naar een riem aangedreven tweetakt, liefst zo zwaar en oud mogelijk.

En daar liep ik tegen aan, eigenlijk toch een impuls aankoop.... Van de andere kant: aan een motor van meer dan negentig jaar oud zit altijd werk, dat schrikt me niet af. Dat is zelfs een deel van de pret.

De Terrot E is gemaakt van 1921 tot 1925. De Magnat & Debon EM werd verkocht tussen 1922 -1924. Daarvan was ook een uitvoering zonder versnellingsbak, maar daar zou ik niet voor gekozen hebben.

Hoe nu verder?

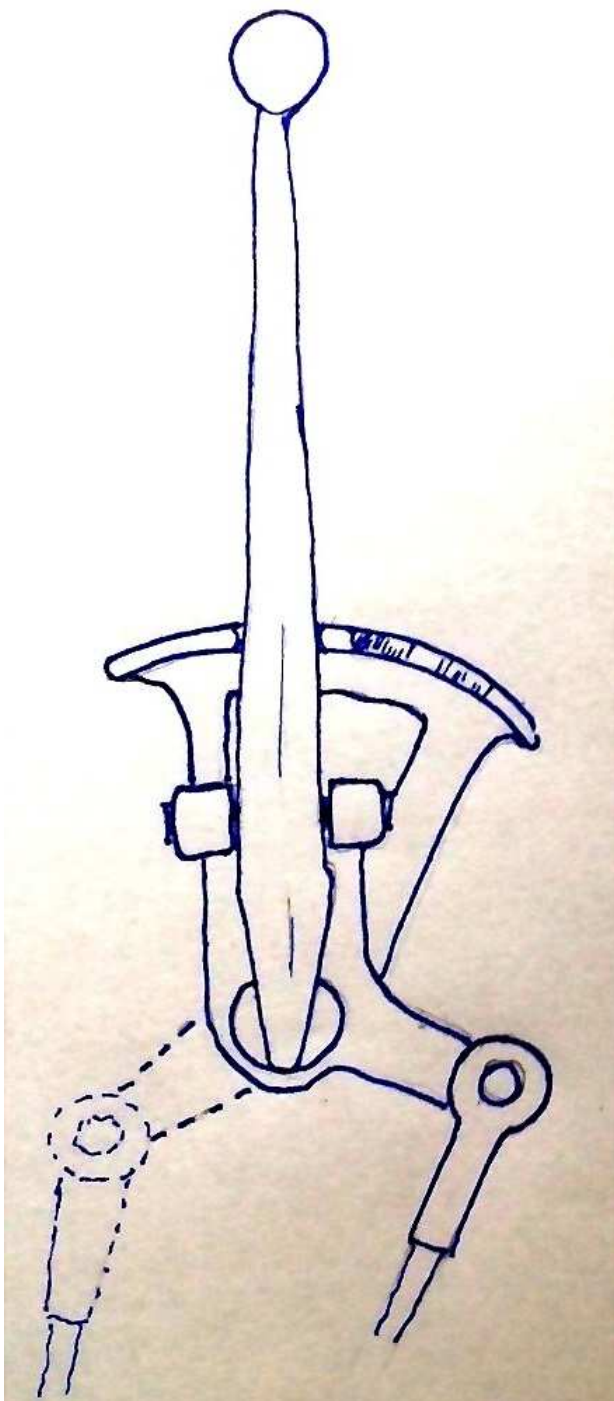
Eerst maar eens kijken wat er ooit onder gezeten kan hebben en hoe. Dat viel nog niet mee. In 1920 was er wel samenwerking met Terrot maar Magnat & Debon was nog niet overgenomen door Terrot. Dat gebeurde in 1921. Terrot bouwde wel de frames want de nummering daarvan is terug te vinden in de Terrot lijsten. Toch zijn de Magnat & Debon frames anders dan die van Terrot; de voorvork is anders, de bovenste buis loopt anders, de buismaat is wat anders, en het frame is ook wat breder gebouwd op de plaats van de versnellingsbak.

Dit heeft dan ook gevolgen voor de bevestiging van de versnellingsbak, die was nog er nog eentje met klemstukken om de onderste ronde buizen, later (1925) werd er een stevig smeedstuk in het frame verwerkt voor de bevestiging van de versnellingsbak.

Een ander belangrijk punt is de plaatsing van de schakelkwadrant naast de tank.

Anno 1919-1924 zat die veel meer in de buurt van het zadel. De modellen Terrot A, B, D en G hadden dat ook zo. Later verhuisde deze kwadrant meer naar voren op de tank.

Bij Magnat & Debon zit er een aangesoldeerde nok op het frame, bij Terrot gaat dat met een klemvuist om de framebuis. Die past niet op de Magnat &



Debon omdat de buisdiameter verschilt, deze is groter. Daarbij is er nog een belangrijk punt, namelijk de hoek die de schakelstang maakt tussen bak en kwadrant. Als die niet juist is komt er spanning te staan op delen van de versnellingsbak en kan er iets afbreken. Meestal een van de bevestigingspunten van de hevel aan de ingaande schakelpen. Soms zie je dat die daar niet al te fraai gelast zijn omdat niet iedereen de moeite neemt om de bak te demonteren en grondig te ontvetten als die gerepareerd moet worden. Begrijpelijk als dat ding steeds weer afbreekt. Een ander punt is dat er ook nog twee verschillende soorten kwadranten zijn waardoor de hoek ook beïnvloed wordt. Na verloop van tijd kan er zo het een en ander vervangen zijn en dan heb je zo maar acht mogelijkheden, waarvan de meeste ondeugdelijk zijn. Het probleem proberen te omzeilen door de schakelstang een knik te geven werkt niet. Kan niet werken zelfs. Al leg je een knoop in de stang, de plaats van het draaipunt naar draaipunt verandert daardoor niet.

Het type versnellingsbak dat Terrot destijds maakte had nog geen ingebouwd grendel om de ingeschakelde overbrenging te zekeren. Dat moest gebeuren door het kwadrant zelf. Deze manier van werken kwam bij meer merken voor, bijvoorbeeld ook bij de Gno-

me& Rhône M1 van 1929 die toch al een blokmotor had. Dat betekent dat het hele stangenstelsel soepel en vooral zonder speling moet werken, want anders zal het schakelen en de vrijstand vinden een twijfelachtige actie worden, met als gevolg afgeronde hoeken op de schakelklauwen en daardoor het nog meer uit de versnelling schieten.

Meer duidelijkheid nu

Nu wist ik in ieder geval waarnaar ik op zoek moest. Een originele bak was op dat moment natuurlijk niet te vinden. Toen maar overgestapt naar plan B wat inhield dat een versnellingsbak van bijvoorbeeld een Terrot type F (1925) ook zou kunnen mits de plaats van de kwadrant origineel zou kunnen blijven want dat is nu eenmaal karakteristiek voor dit E model.

Met de opgedane kennis zou dat alleen goed functioneren als de F bak 12 graden achterwaarts gekanteld gemonteerd zou gaan worden. Dat zou kunnen met aangepaste klemstukken die toch al gemaakt moesten worden vanwege de andere buismaat van het frame.

Maar eerst moesten de geplette buizen nog hersteld worden. Dit lukte door draaien met een stelbaar stalen klemstuk in de maat van de beschadigde framebuis en zwaar vet. Zorgen over de sterkte heb ik niet, zo erg was het nu ook weer niet. De aluminium klemstukken voor de versnellingsbak kon ik maken door mijn Myford draaibank om te bouwen tot kotterbank. Borstelen met een roterende staaldraadborstel gaf het product een mooie giet-look.

Bij het passen bleek de bak echt muurvast te kunnen zitten aan het frame. Het inwendige van de versnellingsbak werd ook gereviseerd wat inhield dat de lagers vervangen werden (gelukkig gangbare maten) en de bronzen bussen nieuw gedraaid. De conus voor de koppeling moest licht nageslepen worden. Die had iemand ooit bewerkt met een centerpunt. Ook weer zo'n actie die niet werkt. Met nieuwe bouten en moeren en wat vernikkelwerk was de bak bruikbaar en netjes.

Het vervolg

Op zich zou deze versnellingsbak best dienst kunnen doen. Waarschijnlijk was het verschil bij de meesten niet eens opgevallen. Maar toen werd het Autotron 2015. Eerder had ik clublid Hans van de Greff verteld op zoek te zijn naar een echte E bak en dat had hij onthouden want hij had er een bij zich. Deze heb ik graag gekocht, wetende dat er een herhalingsoefening zou moeten volgen.

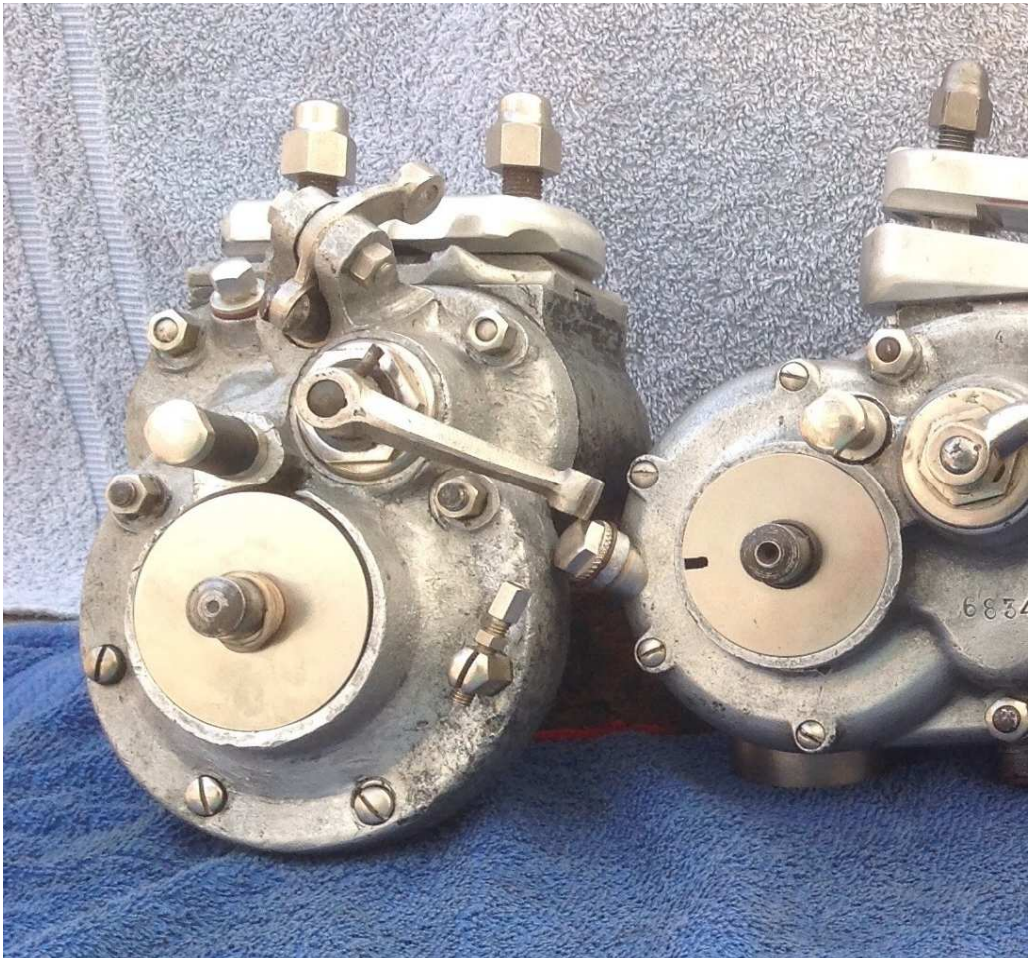
Een inventarisatie: de kwetsbare 'oren' van het schakelmechanisme waren in orde. Er waren geen andere uitgebroken stukken. De worm van het koppeling-mechanisme (3 gangen, later 5) was netjes.

Geen ernstige roest en compleet, op de riempoelie en de starterveer na dan. Er zat wel veel speling op de uitgaande as, maar je kunt niet alles hebben. Na demontage kwam het bijzondere startmechanisme voor de dag, technisch vergelijkbaar met de welbekende Torpedo fiets remnaaf, eigenlijk een één-weg lager.

De tandwielen en de schakelklauwen waren nog goed maar de lagers hadden veel speling. Ook de bronzen busen waren weg. En de uitgaande as met de spiraal smeergroeven was ingelopen. Hierop loopt het tandwiel waaraan ook de riempoele zit. (nou ja, moet zitten.) Omdat het toerental verschil klein is loopt dit staal op staal, iets dat best kan als de smering deugt. Dit was iets dat niet het geval geweest was want het vet lag er nog als een kluit in. De wanden waren van binnen zelfs nog schoon. Toch zaten alle smeerkanaalen dicht door verhard vet, te zwaar vet gebruikt dus.

De herhalingsoefening

De ingelopen as kon alleen nageslepen worden waarbij deze 0.30 mm dunner werd. Opspuiten kon niet, het lager zou er dan niet meer op kunnen met deze constructie. Het tandwiel dat op die as liep had een vetkamer die groot was, daar kon iets meer vanaf. Zo werd er ruimte geschapen voor een bronzen la-



gerbus. Het dragend oppervlak werd hierdoor ook nog tweemaal zo groot. Uiteraard komt er straks een beter geschikt smeermiddel in.

De tussenas kreeg een nieuwe geharde pen die tegen verdraaien geborgd werd (nodig!) en ook hier werden de bronzen bussen vernieuwd.

Toen de lagers: het grootste lager heeft 17 grote kogels zonder kooi en is nogal smal. Vervanging hiervoor bleek niet te vinden, ook niet bij de lagerspecialisten. Het begint met: "hoeveel moet je er hebben" en daarna blijft het steeds stil.....

Een modern lager heeft wel een kooi en dus altijd minder kogels die dan meestal ook nog kleiner zijn.

Nu zegt men wel dat moderne lagers vééél beter zijn, maar ik denk dat deze bewering meer hoop dan feit is.

Je moet wat, en vanwege de eerder genoemde wetmatigheid heb ik het volgende geprobeerd: het lager werd gedemonteerd en de kogels opgemeten.



Deze bleken nog 7.905 mm te zijn. De meest waarschijnlijke maat is dan 5/16 inch = 7.94mm.

De loopringen van het lager waren wel wat mat maar niet geput.

Er werden nieuwe kogels aangeschaft in de maat 5/16 en voor de zekerheid ook die van 8.0 mm.

Met een messing hulpstuk en heel fijne slijppasta werden de kogelbanen nabewerkt en steeds werd er gepast of de kogels er in konden en óh wonder opeens liep het lager licht en met heel weinig speling. Dit zal niet altijd lukken, en eigenlijk is het ook een twijfelachtige oplossing. Als ik iets beters vind komt dat erin.

Voor het andere lager, dat veel minder belast is, werd wel een modern lager met een verloopring gebruikt. Als het haalbaar is kies ik voor een verloopring die in de binnenring zit, dat kan een of twee kogels meer schelen om de last te dragen. Op zeker moment kon de bak weer geassembleerd worden waarna bleek dat die netjes functioneerde. Het uiterlijk van de versnellingsbak is wat grof want die werd nog in zand gegoten. Terrot loste dat op door het carter zwart te lakken. Misschien ga ik dat weer doen, in ieder geval niet polijsten, dat vind ik jammer.

Wat ik nu nog zoek is een kickstartpedaal en de riempoelie.

Dilemma: moet ik nu aan het alternatief hiervoor beginnen of niet?

Drie generaties Terrot versnellingsbakken

De linkse is de E bak (1921-1924), de middelste is de opvolger (1925) met de gemaakte verloopstukken die de bak 12 graden laat kantelen, de rechtse is de drierversnellingsbak die de tweebak opvolgde. Dat zijn nu dus drie goeie bakken, waarvan een schuine... ◀



Kop van een factuur van een Frans bedrijf. Het levert van alles. Waarom krijg ik niet meer dergelijke facturen te betalen? Het is toch mooi? (begin 1900).

In het schuurtje bij Cees van Alphen

Deze keer op weg naar Cees en Petra van Alphen te Moerdijk. Een plaats waar iedereen wel van heeft gehoord. Het industrieterrein en de bruggen kun je op een afstand zien liggen. Desondanks is het een landelijk gebied dat aan het Hollands Diep ligt. Moerdijk telt ongeveer 1200 inwoners.

Door: Wil Streep



Cees en Petra zijn 33 jaar getrouwd en hebben twee dochters die het thuis nog veel te goed hebben. Petra zit regelmatig bij Cees achterop de motor. Zij is bijvoorbeeld ook aanwezig bij het Clubweekend en gaat dan mee met de Jaarrit.

Cees voert het woord. Het enige dat ik moet doen is de vele informatie in letters op papier te krijgen.....

Ik kan rustig zeggen dat ik op motoreng gebied veel ervaring heb opgedaan. Toen ik 10 jaar was knutselde ik al brommers. Logisch dus dat ik naar de LTS ging de afd. machinebankwerken + avondschoon Be metaal. Toen ik 18 was, heb ik mijn motorrijbewijs gehaald en toen ben ik gestart met Engelse motorfietsen. Toen was het probleem vooral om de motoren rijdend te houden. Dat lukte goed. Daarna kwam het Japanse tijdperk en die motoren bleven heel. Toen met de Harley's begonnen, dat waren Liberators, die heb ik ook gerestaureerd en gereviseerd. Ik heb ook een Electra Glide. Met deze motorfietsen heb ik grote afstanden afgelegd, onder andere naar het eiland Man en diverse ritten in Europa. Als voorbeeld noem ik ook nog maar het



Elefantentreffen, altijd in het koudste deel van de winter in Oostenrijk en Duitsland. Ik word in januari 64 jaar en ga twee dagen werken. Ik heb dus nog meer tijd voor de hobby. Petra en ik rijden nu veel ritten zoals VMC-ritten, de jaarlijkse CFM rit (dit jaar helaas niet) en met de plaatselijke club OMG uit Galder.

Rond de jaren 90 kwam ik in contact met een Franse motorfiets, de Peugeot 107. Ik vond het wel leuk om de P105 ook te hebben. Deze heb ik dan ook gevonden en toen ook gerepareerd en gereviseerd. Op een gegeven moment zijn die verkocht. Er kwamen andere motorfietsen voor in de plaats. Om een rijtje te noemen: Indian, meerdere Norton's, Velocette, Motobécane en een Terrot. 350 cc zijklepper. De laatste moeten nog gerestaureerd en/of gereviseerd worden. Ik wil in de Terrot een 350 cc kopklepblok hangen (wie heeft er nog een?). Ik houd me aanbevolen.

Ik heb een garage van 6 x 6 meter en daar bovenop een zolder. Ik heb een goed uitgeruste werkruimte met een hefbrug, lasapparatuur, een draaibank en natuurlijk veel gereedschap. Toch heb ik nog een wens, en dat is dat er nog eens een klein freesbankje komt. Vanuit mijn beroep kan ik al het nodige werk doen, zoals ook spuiten behalve tank en biezen want die klussen worden uitbesteed. Als clublid maak ik gebruik van het Documentatiecentrum en ontmoet clubleden.

Jullie weten nu wie ik ben en kan ik iemand helpen dan probeer ik het. ◀





Dit is een kap en een aanzuigbuis (met schoepenrad) die op een carburateur geplaatst wordt. Vermoedelijk heeft dit op een auto gezeten. De creativiteit is verbluffend, hoewel ik het vermoeden heb, dat het hier vooral om commerciële creativiteit gaat. Kan iemand iets meer over de werking vertellen? Ik betwijfel of de kostbare investering vermogenswinst oplevert. Merk en andere informatie ontbreekt. Op de achterzijde van dit blad nog een kleurenfoto.



Johan Oldtimermuseum stuurt ons een groet en vertelt:

Het museum heeft voor volgend jaar wanneer we 20 jaar motorhotel en 17 jaar museum hebben gedacht na ons NL boek ook een Engelstalige versie te maken. We hebben immers 80 % Engelstalige gasten. Wie weet tot ziens?

Prettig eindejaarsfeest,

www.oldtimermotorenmuseum.be

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.



Bereikbaar per e-mail

Bijna alle leden hebben nu een werkend e-mailadres bij de CFM. In het laatste kwartaal is er één keer gebruik gemaakt om snel contact te leggen met de leden. Het bleek dat bij de verzending van de Peu een blad ontbrak ter informatie van de Jaarvergadering. Tot onze verrassing kwamen de meeste leden met een printje naar de vergadering. Het werkt !



Verouderd e-mailadres?

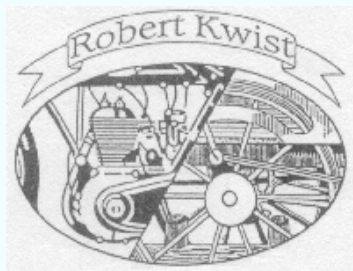
Bij verzending van de laatste e-mail kregen we van zes adressen het bericht onbezorgd terug. In de meeste gevallen is het oude e-mailadres niet meer in gebruik door wijziging van internet-leverancier. Het gaat om: **wgraaf; u.helsen; heers1340; kristiaan-marjon; mark.nijhoff; jnotten.** Graag even contact opnemen via cfm.redactie@gmail.com. Dan hebben we meteen het goede e-mailadres te pakken.

(commerciële advertentie)

Atelier Rob Kwist

**Laarstraat 80
7201 CG Zutphen**

**tel/fax: (0575) 54.47.61
mobile: 06-24.99.84.49
email: robert.kwist@hotmail.com**



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

Artikelen in “Mijn CFM”



Je hebt als lid van de CFM toegang tot een stel extra mogelijkheden en artikelen. Let op dit beeldmerk en ga naar www.clubfransemotoren.nl en log in met je inloggegevens. Gegevens kwijt? Neem contact op via cfm.redactie@gmail.com of bel Paul Jonkman!

Advertentie

Te Koop

Terrot BMA framenummer 209326

Voorzien van kenteken voor: “Fiets met hulpmotor”

De BMA is rijdend

De prijs € 850,00

Magneet gereviseerd

Wielen: naven verchromd, nieuw spaken, velgen, banden.

“Dans Son Jus”

Rien Neels

mhneels@tele2.nl

06-36.20.00.14

(0416) 31.20.01



NIEUWE
DE OLDTIMER BEURS VOOR MOTOREN, BROMFIETSEN EN ONDERDELEN IN 'T HART VAN NEDERLAND

19 EN 20 DECEMBER 2015

OLDTIMER MOTOR EN BROMFIETS BEURS

CENTRAL Classics

EXPO HOUTEN • HARTJE NEDERLAND

GRATIS PARKEREN

t/m bouwjaar 1980

Gemakkelijk bereikbaar langs de A27 (bij Utrecht). Meer dan 5.000 m² beursruimte. €10,- entree. Locatie Expo Houten, beursadres Meidoornkade 24, 3992 AE Houten.

2x PER JAAR

VOOR INFO EN STANDRUIMTE: WWW.CENTRALCLASSICS.NL

Dames en kinderen tot 12 jaar gratis toegang. Van 10.00 - 17.00 uur (zo. tot 16.00 uur.) 2x per jaar, ook op 2 en 3 april 2016. Central Classics, Postbus 22, 3700 AA Zeist, info@CentralClassics.nl, tel 06 305 425 28.

Verslag van deze beurs elders in dit blad. Eerste reacties zijn zeer positief.

Oproep redactie

Lange tijd heeft de redactie voldoende materiaal gehad om interessante artikelen te plaatsen. In maart 2016 moet er weer een dikke *Peu de Tout* verschijnen maar met de huidige hoeveelheid kopij gaat dat (nog) niet lukken. Dat is wel "très peu". Neem je contact op met de redactie? Vind je het moeilijk om een verhaal te maken, maar je hebt wel wat te vertellen? Bel me maar. Ik maak er wel een leesbaar verhaal van.
Redactie CFM; Paul Jonkman cfm.redactie@gmail.com 06-10.12.11.48

Advertentie

Te koop gevraagd voor Terrot:

Kettingscherm voor over secundaire ketting bij achterwiel (kettingkastje), een sierlijk scherpje, een onmisbaar attribuut maar lastig na te maken....

balhoofdplaatje met frame-nummer Terrot type HLG HST

Cees van Alphen

ceesenpetra@kpnmail.nl

(0168) 41.28.25 of 06-57.03.47.49

Advertentie

Herhaalde oproep:

Ik heb een Motobécane type : Monobloc 1939 dit is een erfstuk van mijn Vader en Opa. Na heel wat omzwervingen is de motor nog steeds niet rijdend.

Ik heb er twee motorblokken bij waarvan 1 origineel 98 cc en 1 als reserve 125cc geloof ik . Ze zijn echter door een (technische) vriend en ikzelf uit elkaar gehaald om te gaan reviseren echter dit is door drukte van de technische man

niet meer van gekomen. Nu is eigenlijk de vraag of er iemand in de buurt van Dordrecht mij sowieso kan helpen met de motorblokken. Het kan zijn beide te reviseren of van 2 blokken 1 te maken (indien mogelijk) Ik ben zelf niet helemaal onhandig en zou kunnen assisteren waar mogelijk, maar motorblok technisch ben ik niet.

Financiën

Veel financiële middelen heb ik niet dus dit alles zou in goed overleg (zo min mogelijk kosten) of als tegenprestatie het kunnen gebruik maken van de motor wanneer hij klaar is voor ritten of tentoonstellingen.

De motor is helemaal compleet ...

zelfs de originele aankoopfactuur en kentekenbewijs zijn aanwezig en het onderhoudsboekje ook. Ik hoor graag van belangstellenden om te helpen.
Hartelijk Dank.

Edward Timmerman
Dubbelmondestraat 4
3312 NB Dordrecht
(078) 843.87.59
06-40.41.44.70

Advertentie

Te koop gevraagd,een **kickstarter** voor Peugeot P 107.

Hein Moes
hein-jose@home.nl
(0522) 47.20.12
06-50.80.91.34

Clubagenda



Rosmalen Oldtimerbeurs motoren & airbrush show

16 en 17 januari 2016

Club-presentatie en ontmoetingspunt leden. Loop even aan bij de stand en maak een praatje. Vooral voor de nieuwe leden een prima gelegenheid om kennis te maken met de club. Hapje en drankje staan klaar.

Kennisdelendag Oosterhout CFM

9 april 2016

Inschrijfformulier volgt in Peu 96

Open Dag DC

18 juni 2016

Inschrijfformulier volgt in Peu 96

Clubweekend met Jaarrit zaterdag 10 september 2016

9 september—11 september 2016

Organisatie: Raoul en Wiske de Belder

Plaats van handeling Mechelen en omgeving (België)

Nadere gegevens en inschrijfformulier volgen later dit jaar

Jaarvergadering CFM Kootwijkerbroek

29 oktober 2016

Streefdata Verzending Peu de Tout's

5 maart, 2 juli, 8 oktober, 30 december 2016

Sleuteldag CFM Hattem (oktober 2016)

Nadere gegevens volgen

Bestuursvergaderingen in 2016

10 februari, 18 mei, 24 september, 8 oktober 2016



Syphax type 52 van Duco Bosma na restauratie. Sturen, bekabeling, zadel, (grappig, die meervoudswoorden), banden Meer informatie op de omslag van deze Peu en op blz. 2.



Waar hebben we hier mee te maken? Dit is een onderdeel dat aan de achterzijde op een carburateur wordt geplaatst. Het linker gedeelte zit in het filterhuis. Door de aangezogen lucht gaat het schoepenrad draaien en zal de lucht wervelend in de carburateur terecht komen. Naar mijn mening zal dit geen verbetering van het vermogen opleveren. Meer informatie is van harte welkom. Het onderdeel is gezien in Kootwijkerbroek 2014 bij de stand van Hans van der Gref (www.hanstt.nl).