

# Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 96    Maart 2016    oplage: 190



Opmerkelijke nieuwe leden - Clubagenda - Beurzen



**Kees-Jan Smit: “de twee Panhards mochten niet verkocht worden”, maar wat dan wel? lees blz. 33**



**Terror op Wieze, ieen mpressie op blz. 24 door Daan Withagen**

# Inhoud

Voorwoord (Daan Withagen) .....	5
Het grote verhaal over “Aly” (Peter Leers) .....	7
Open Dag Documentatiecentrum .....	13
Op een eenvoudige manier koelribben repareren .....	14
Nieuw bestuurslid (kennismaking met Daan Withagen) .....	21
Onbekend onderdeel (vervolg) .....	23
Wieze en Rosmalen .....	24-25
Trots op mijn vader (Arianne van Osenbruggen) .....	26
De reis met de Mandille et Roux .....	29
‘Garage’ vondst 1929 Terrot 250 OS .....	33

---

## Op de Voorpagina

Bergougnan, Frans bandenmerk, later opgeslokt door Michelin, zie ook blz. 39. (Foto Musée de la Moto Marseille-provence: P.Jonkman 1995)

---



### Ledenlijst CFM

De nieuwste ledenlijst is te vinden op “Mijn CFM”. Als inloggen niet lukt, neem dan even contact op: **06-10.12.11.48**. Samen komen we er wel uit. Een e-mail naar de redactie kan ook: [cfm.redactie@gmail.com](mailto:cfm.redactie@gmail.com)

---

**Sluiting kopij:**  
**Kopij:**  
**Email kopij:**

Uiterlijk maandag **13 juni 2016**, bel of e-mail!  
Getypt of geschreven, het liefst elektronisch aangeleverd.  
[cfm.redactie@gmail.com](mailto: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](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)

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](mailto: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](mailto:cfm.redactie@gmail.com)

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

## **Website:**

[clubfransemotoren.nl](http://clubfransemotoren.nl) (email: [info@clubfransemotoren.nl](mailto: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.

## Sleutelaar, beurzenreiziger of rijder?



Wanneer ik op mijn werk iets vertel over restauratie van een oldtimer motorfiets, dan krijg ik stevast de vraag of ik ze daarna verkoop. Het begint te wenen die vraag, maar het antwoord is stevast nee.

Sleutelen is leuk. Kacheltje en radio aan in het schuurtje. Geen mens die aan je hoofd zeurt en het genot is groot wanneer dat beschadigd onderdeel weer werkt en je stap voor stap weer wat ziet opbouwen.

Net voor het weekend kijk ik vaak waar in de omgeving een beurs is om iets te vinden is of gewoon omdat het leuk is. Je ontmoet altijd wel iemand die om een praatje verlegen zit.

Bijzonder is dat moment wanneer de motor compleet is, er goed uitziet en weer werkt. Als het zonnetje weer

schijnt, dan een paar keer trappen en na een proefronde in de wijk steeds verder weg en af en toe een evenementje. Een gelijk gestemde ontmoeten, showen, leren, gewoon genieten wat wil je nog meer?

Heel bijzonder is het om de motor op de aanhanger mee te nemen naar Zuid Frankrijk. Gereedschap achterin de kofferbak. Onderweg af en toe een lokaal beursje bezoeken in de hoop dat ene onderdeel wat thuis maar niet gevonden wordt, te scoren en vooral ook om te bewonderen. Zoals vorig jaar die Carlton 350cc gebouwd rond 1930 in de buurt van Clermont Ferrand, wat een machine.

Wat is jouw verhaal? Heb je een tip? Of wil je een ervaring delen? Doe het via de Peu, want gedeelde passie is dubbele pret. Denk niet dat jouw verhaal niet interessant is.

Het warme weer is weer in aantocht. Het CFM programma is goed gevuld. Geniet van de ritjes, beursjes, CFM activiteiten en het sleutelen.

***Salut et bonne chance, Daan Withagen.***

***Daan Withagen is bestuurslid vanaf oktober 2015 en is in de vereniging verantwoordelijk voor "Communicatie". Nadere kennismaking, zie blz. 21***

## Kennisdelendag 9 april 2016 in Oosterhout

Ook in 2016 zetten we de traditie voort om in het voorjaar een Kennisdelendag te houden, en wel op zaterdag 9 april in Oosterhout. Het museum van Rien is net als de voorgaande jaren het toneel van vraag en antwoord. De dag wordt gevuld met afwisselend theorie en praktische proeven. Vanaf **9:00 uur** staat de koffie klaar, om **10:00 uur start het programma**.

**Wim Janssen en Jan Koolen** doen verslag van de restauratie van “de” Gnome & Rhône.

**Wim** zal een magneetopsterker meebrengen zodat de aanwezige leden eventueel een eigen magneet op kunnen sterken. Ook de berekening van de juiste tandwielen voor je oldtimer komt aan bod. Verder zal **Henk de Bruijn** ingaan op enige metaal-technische onderwerpen.

**Wim Janssen en Henk de Bruin** zullen samen het bewerken van verenstaal proberen toe te lichten. Dat zal ook in de praktijk getoond worden, want **Rien Neels** heeft al testmateriaal aangeschaft.

### Tijd voor uitwisseling van kennis en ervaring

Uiteraard is er nog tijd, net als voorgaande jaren, voor uitwisseling van kennis: ervaringen en problemen die je tegengekomen bent bij het restauratieproces. Een blok, onderdelen of een hele motor, maakt niet uit. Breng het mee en samen met de aanwezige clubleden zoeken we naar de oplossing.

Er is plaats voor ongeveer 18 deelnemers, zodat we met onze gastheer en de gastsprekers op een totaal van 20 deelnemers komen. Meer plaats is er helaas niet.

De ingekomen aanmeldingen worden genoteerd op datum en tijd en de eerste 18 deelnemers zijn welkom bij de Kennisdelendag in Oosterhout, op het adres: Wetering 69, 4906 CT Oosterhout.

Vorig jaar was de bijeenkomst overtekend. Dat betekent dat vroeg aanmelden noodzakelijk is, wil je zeker zijn van een plekje.



**U kunt zich aanmelden bij de secretaris**  
**Christ de Graaf**  
**(0168) 45.30.57**  
**info@clubfransemotoren.nl**  
**onder vermelding van Kennisdelendag**

Vrijdag 1 april 2016 volgt nog een herinnerings-email. En dat is geen grap.

# Het grote verhaal over “Aly”

## Werk-Toeval-Geluk-Liefde-Vriendschap

*Hoeveel van de factoren werk, toeval, geluk, liefde en vriendschap in onze hobby een rol spelen, dat weet iedereen wel. Dat een restauratie een massa werk is, dat het toeval is dat je aan oude motoren verslingerd raakt, dat je het geluk hebt dat je liefde daarmee akkoord gaat en dat je hiermee best wat vriendschappen oploopt, toucher, allemaal waar.*

*Bij mijn verhaal is het werk het labeur van alledag, dat je in de bouw vaker op hoogte werkt speelt ook mee en dat je dan inkijk hebt op plaatsen waar je normaal geen toegang hebt is hier ook van belang.*

**Door: Peter Leers**

Het begint op een zonnige voorjaarsdag op een steiger, je kunt vanaf hier aan de overkant van de straat door de deels geblindeerde ramen van een oud huis naar binnen kijken, door de op oud spul getrainde ogen zie je dan in een hoek van het raam een deel van een autovoorraad met spiegel toeval is dat je dit herkent als zijnde een A Ford uit de 20er jaren.

's Middags bij het eten wordt de zon op gezocht en zitten we naast de bouw in het zicht van de overbuurman die aangetrokken door het goede weer een praatje komt maken en al spoedig gaat het gesprek richting het uitzicht vanaf de steiger en wordt hem gevraagd

“Is dat een oude auto?”

“Ja!”

“Kan het zijn dat dit een A Ford is?”

“Ja!”

“Heb je verstand van oude auto’s?”

“Nou dat niet direct, maar mijn interesse heeft het wel”.

En dan komt het gehoopte

“Wanneer je wil kun je meelopen, dan nemen we even een kijkje”.

Dit is natuurlijk niet aan dovemans oren gericht en samen steken we de straat over er worden wat grendels en sloten open gemaakt en dan blijkt dat er niet alleen een Ford huist maar ook een Delage, een Peugeot Bébé, een Citroen C4 en een hele vracht onderdelen. Een geluk is, dat ik bij binnenkomst niet gelijk verblind werd door al dat moois, anders was me die deur aan de linkerkant, die op een kier stond, niet opgevallen.

Na het bewonderen van meneers auto’s en een praatje over al zijn spullen met de opmerking

“Ik heb in het buurdorp nog een paar schuren met spullen, mooier dan dit”, dorst ik eindelijk te vragen

“Heeft U ook motorfietsen?, ik zag een paar voorwielen door de spleet van die deur daar”.

“Verdorie, jij hebt je ogen niet bepaald in je zak, moet ik zeggen. Ja, daar staan inderdaad enkele motorfietsen, maar dat is jammer genoeg niet veel zaaks meer. Die hebben een paar keer onder water gestaan bij overstromingen van de beek”.

# ALCYON

Zien mocht ik ze ook, een Frans tweetaktje waar inderdaad weinig van over was. Een NSU Max in een nauwelijks betere staat. Daarnaast een ding met een 98 cc Sachs blokje waar het merk absoluut niet meer van te herleiden was. Allemaal spul van rond de oorlog, vredig aan elkaar geroest en dan stond er noch een ding, duidelijk ouder, met een riempoelie en voor mij onbekend. Hij zag er wel weinig beter uit, maar was wel dubbel zo interessant: viertakt, op het oog alle delen nog aanwezig ook al is veel niet meer bruikbaar, maar wel als voorbeeld te gebruiken en wanneer de eigenaar me nog eens vertelt dat dit jammer genoeg niet meer op te knappen valt.

De VRAAG “Wat ga je er dan mee doen?”

“Nou weet ik nog niet.”

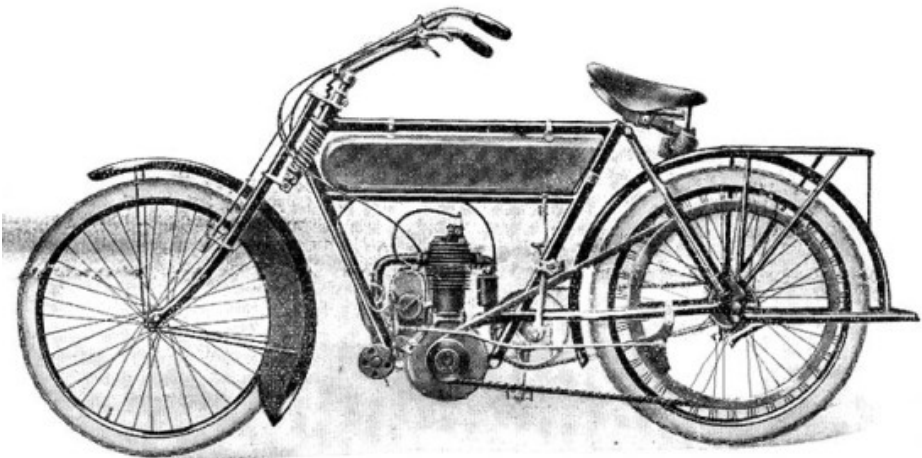
“Zou je er iets van willen verkopen?”

“Voor zover er nog iets van te verkopen valt misschien wel, hoezo, kun je er iets van gebruiken?”

“Dat niet direct maar dat fietsje daar dat lacht gewoon naar me en vraagt regelrecht om wat liefde.”

“Ja, ja, je bent nog jong en enthousiast, maar dat ding gaat nooit meer lopen, dan moet je er nog zoiets bij kunnen kopen, dan heb je nog wat extra onderdelen, voor de rest wil ik je niet ontmoedigen”.

Het einde van het liedje is dat we het toch eens worden over een prijs voor het motorfietsje waarvan ik niet wist wat het was, of oud het was, maar wel dat het uit Frankrijk kwam. Met het wrakje aan de hand en draaghulp van de eigenaar lopen we even later over straat en gaat alles in de bus om op weg te





gaan naar huis. Dan blijkt dat je wel liefde nodig hebt, want mijn vrouw kan er met geen mogelijkheid iets zinnigs in zien, maar bedekt mijn onbezonnen handeling met de mantel der liefde.

### **De motortest op zolder**

Wanneer je dan begint schoon te maken, en de details begint te ontgraven, dan staat er op het motorblokje “Alcyon”. Nou zei me dit op dat moment niks. Ik ben dan ook volledig analfabeet, daar waar het om Franse motoren gaat. Het woord Internet kon je toen nog niet eens in de Dikke van Dale vinden. Ik deed dus navraag bij vrienden en bekenden die wel documentatie hadden in die richting. En met het verder te voorschijn halen van het fietsje kwam er ook info over wat het zijn kon. Het zou een Alcyon kunnen zijn van rond de eerste wereldoorlog, ervoor of erna is zelfs vandaag de dag nog niet duidelijk, ofschoon wijlen Willem Pol het hield op voor-oorlogs. Het verhaal dat dan volgt is bij iedereen wel bekend, dit moet gedraaid, dat moet gefreesd, dat opgelast, hier een nieuw stuk er in, daar moet een onderdeel voor worden gezocht, enzovoort. Omdat het in mijn optiek zinloos is om iets te restaureren wanneer je het niet lopend kunt maken, werd het blokje op zolder, waar het samen met het frame verbleef, op orde gebracht. Iets dat wonderwel lukte, zeker toen na weet ik hoeveel kruipolie, het laten weken in petroleum met diesel, en het experimenteren met warmte, alles uit elkaar was. Bleek dat er niets kapot was en de slijtage zelfs binnen de grenzen lag. Alles kon dus gemonteerd worden met wat nieuwe lagers en busjes, zuigerveren, het gebruikelijke hoonwerk en de pakkingen moesten gemaakt worden. Het magneetje was bij een goede kennis al tot leven gewekt, zodat er op een avond laat weer een bruikbaar motorblok stond. De vraag was natuurlijk: ”loopt ie?” Dat probeer je toch gewoon. En omdat het veel makkelijker is om benzine en olie de trap omhoog te dragen dan motor en frame in de andere richting, wordt het experiment op zolder uitgevoerd, Zoals vaker met ideeën op hoger niveau gaat het net iets anders dan verwacht en start ze al bij de tweede keer.

### **Schokkende gebeurtenis**

Al om euforie, natuurlijk geweldig. En het blok loopt nog lekker ook, kon niet beter tot ega-lief zegt dat het wel erg mistig wordt op zolder. Da kan ook niet anders, alles is met rijkelijk met olie gemonteerd, voor alle zekerheid. Geen normale benzine maar een mager mengsel tweetakt benzine als extra smering. Wat er uit het uitlaatje komt, dat lijkt dan ook wel alsof iemand watten naar buiten trekt en die over zolder verdeelt. Stop die handel, eh ja eh dat kortsluitcontact was eerst voor later gepland, dan maar hand voor de inlaat. Niets. Dan hand om de hele carburateur, weer niets, Rukken aan de bougiekabel, zelfde resultaat. Ik Heb zelf het oogje netjes gesoldeerd en dit zit fijn met een moertje vast. Benzinetoevoer staat al een hele tijd dicht maar ze heeft er echt zin in en geeft geen krimp. Ten einde raad maar een lap tussen de vingers genomen en toen het moertje los gedraaid o de bougie. Een geluk

dat er toen ook nog geen pacemakers bestonden, en ik er sowieso niet mee uitgerust was, anders was dit beslist het einde van het avontuur geweest. Al met al een heel schokkende gebeurtenis. Zeker wanneer je later bedenkt dat je met een schroevendraaier gewoon kortsluiting had kunnen maken. Enfin, de familie heeft die nacht met alle ramen wijd open kunnen genieten van de geur van goede verbrande motorolie. Het enige dat ik erbij opgelopen heb, dat is dat mijn verbanning van de zolder met een duidelijk "dit nooit meer hè" een voldongen feit was.

Er waren daarna nog wel wat kleinigheden te doen, zoals een nieuwe tank maken, een uitlaat maken, een spatbord maken en wat onbeduidendheden.... Toen was "Aly" klaar, want dat is de naam die ze inmiddels heeft gekregen.

Je kunt er nu verlekkerd naast zitten en genieten door alleen maar te kijken, iets dat natuurlijk kan, maar niet de bedoeling is. Er werd dus een afspraak bij de RDW gemaakt. Daar leef je naar toe als naar een bevalling, vol angstige verwachting. Wordt het met je zelf gemaakte uitlaat? Hoe gaat het met de papieren rompslomp? Ik heb alleen maar een aankoopbewijs. Wat zullen ze zeggen van dat blokje op de aandrijfpoelie? Dat is bedacht om er snelheid mee weg te gummen! Als overmaat van ramp komen daar dan ook alle horrorverhalen nog bij, die al dan niet als waarheid verteld worden. Ik werd er niet vrolijk van. Grijs haren had ik toch al, want tussen het begin van het verhaaltje en nu zitten al een jaartje of 16. Om het niet onnodig lang en spannend te maken: de RDW-er was ook een liefhebber. Hij was helemaal stapelgek van het fietsje en vol hulp totdat we bij de controle van het frame-nummer kwamen. Dat kon volgens zijn computer (we zijn 16 jaar verder en iedereen heeft nu zo'n ding) niet kloppen. Hij neemt hiervoor contact op met een speciaal team van de politie en we spreken af dat die bij mij thuis komen kijken. Thuis het plekje van het nummer nog eens goed schoon gemaakt maar het blijft onveranderd. Zit dus niks anders op dan afwachten wat het lot nog in petto heeft. En dat blijkt later alleen maar veel goeds te zijn. De mannen komen, zijn onder de indruk van Aly en luisteren belangstellend naar mijn verhaal en zeggen: "nou zullen we dan maar?" Er komt een Sherlock Holmes koffertje tevoorschijn. Ze gaan aan de slag met wattenstaafjes en vloeistoffen, lapjes om te poetsen. Kijk, daar waar niks te zien is, daar blijkt toch noch een lettertje gestaan te hebben. Dat komt met hun magie weer tevoorschijn. En met deze toevoeging aan de computer gegevens blijkt dat er nu wel een bruikbaar nummer te bestaan en krijgt mijn kenteken groen licht. Het is natuurlijk onnodig om te zeggen dat die mannen eerst na rijkelijk koffie en vlaai weer op weg konden.

## **Rijden**

Dat er in de tussentijd al wel eens gereden was, dat mag even duidelijk als illegaal zijn. Hier gaat dan voor een op leeftijd gekomen jongeling een heel andere wereld open. Je bekijkt het verkeer met heel andere ogen. Alle mede-



weggebruikers zijn, zonder het zelf te weten, potentiële vijanden want zij hebben er geen enkel idee van wat jij allemaal moet doen om rijdend te blijven, nergens tegen aan te rijden, en ook nog tijdig te stoppen wanneer dat nodig is. Dat laatste is een actie die veel tijd en veel meters vergt. Maar ondanks alles een geweldige belevenis, zeker nu het ook nog eens legaal is en je geen nekkrampen meer krijgt van het rond kijken naar de gendarmerie. Als dan ook nog een tijd later een kennis een motorshow organiseert en vraagt of hij een paar fietsen kan lenen is zijn eerste keuze “Aly”. Ze wordt dan ook mooi uitgedost en is de ster van de show wordt gekozen tot mooiste van allen door zowel het publiek als door de “vakkundigen”.

### **De oude eigenaar...**

Als klap op de vuurpijl bezoekt de oude eigenaar, die ik in al die jaren nog één keer gezien, ook de show en wanneer hij langs wandelt aan de tafel waar we gezellig zitten te ouwehoeren, trek ik hem aan zijn jas met woorden:

“Hallo Tjeu, ken je me nog?”

“Ja, natuurlijk!”, is het antwoord en hij schuift aan, nadat we een stoel erbij geschoven hebben. Het gesprek gaat natuurlijk over de aanwezige motoren en wanneer hij dan hoort dat er ook een paar van mij bij zijn, dan moeten die natuurlijk bekeken worden. Als we dan bij glimmende Aly en haar maatjes aangekomen zijn, dan is het natuurlijk:

“Jong, wat mooi hè, welke zijn van jou?”

“Nou, deze hier en die, en die daar”.

“En hier deze ook”.

“Wat, is die mooie ook van jou? “

“Getverdrie, wat een beauty. Hoe vind je nou nog zoiets in deze staat?”

Hij loopt er likkebaardend omheen en vraagt nog eens:

“En hoe?”

“Nou ja Tjeu, zo vinden doe je dit niet. Het zag er bij aankoop heel anders uit. Maar dat is ook alweer heel lang geleden”.

Hij loopt er nog eens omheen en blijft ineens staan kijkt me aan en zegt:

“Nee hè?”

Ik knik ja, waarop hij uiteindelijk zegt:

“Niet die van mij hè?”

“Ja, toch wel Tjeu”.

Tjeu kan het gewoon niet geloven, maar hoe langer hij kijkt hoe meer hij van de motor herkent en rolt van de ene verbazing in de andere. Hij komt er ook na nog enkele biertjes - en uren kletsen - niet over uit, dat dit mogelijk was. Hij vertelt aan iedereen die het horen wil, wat dit voor een hoopje roest was toen het bij hem vertrok. Hij vertelde erbij dat hij had gedacht dat hij me eigenlijk had opgelicht door me daar nog geld voor te vragen.

Meer lof kun je na een restauratie niet wensen en ook niet krijgen. Aly neemt het allemaal heel gelaten en geeft ook, nu jaren later, geen enkele krimp. Ik moet wel zeggen dat de make-up hier en daar wat begint na te laten maar dat mag na een jaartje of twintig ook wel weer.

Jammer genoeg heb ik van de restauratie waarschijnlijk wel nog ergens dia's maar geen foto's dus jullie moeten het doen met een hedendaagse foto van Aly.

Mocht dit geleuter jullie verveeld hebben, dan snel nog een goede raad tot slot. Kom nooit bij ons op bezoek want ik kan nog wel een paar van zulke verhalen vertellen en heb daar nu na mijn pensioen ook nog de tijd ervoor. ◀



**Voxan “La Wattman”. “Autonomie” 180 km, 0-100 in 3,4 s, top 170 km/h. Bron: Sport et Moteur 22 april 2014. Richtprijs € 100.000,-.**

# Le Boisseau Ouvert 18 juni 2016



Op zaterdag 18 juni 2016 is er de jaarlijkse Open Dag van het documentatiecentrum van de CFM in het museum van Rien Neels, **Wetering 69, 4906 CT Oosterhout**. Het programma start om **10 uur**, koffie vanaf **9 uur**.

## Nieuwe naam

Het evenement is meer dan een open dag, dus een andere naam is op zijn plaats. En het museum heeft de naam “le Boisseau”, dus vanaf nu spreken we over “Le Boisseau Ouvert”.

Net als vorig jaar is het geen open dag meer, maar in de voormiddag is het een verlengstuk van de Kennisdelendag. We gaan enige technische problemen ontrafelen, we kunnen daarbij direct documentatie overleggen en gezamenlijk oplossingen bespreken.

**Heb je een probleem met iets?**, breng het mee, want de oplossing is dichterbij dan je denkt !!. Natuurlijk blijft het mogelijk om zelf documentatie te zoeken en in te zien. Tussen de middag serveren we een broodje en na de middag, zo rond 13:30 uur, rijden we gezamenlijk een regio-ritje van ca 50 km in de omgeving. Bij voorkeur op de oude Franse plof, maar iedereen is welkom. Ook met een klassieker of moderne motor. Het gaat immers ook om de gezelligheid.

## Inschrijven

Wil je aanwezig zijn in de voormiddag, of de hele dag, of alleen na de middag meerijden, laat dat dan s.v.p. even weten. Dan kunnen we zorgen voor voldoende versnaperingen. Vorig jaar heeft was deze nieuwe, meer technische, opzet een succes. We hopen ook dit jaar wederom een aantal van jullie tijdens Le Boisseau Ouvert te ontmoeten.

**Christ de Graaf (0168) 45.30.57 [info@clubfransemotoren.nl](mailto:info@clubfransemotoren.nl)**  
**Grraag vermelden: Le Boisseau Ouvert (of Open dag DC)**

Er volgt nog een herinneringsmail op vrijdag 10 juni 2016

# Op een eenvoudige manier koelribben repareren

*Aanleiding van dit artikel is een bericht uit het tijdschrift "Motor Revue Maart/april 2011". Christ de Graaf kwam tijdens een bestuursvergadering hiermee binnen lopen. Het leek hem bijna te mooi om waar te zijn. Koelribben zouden eenvoudig aan te lassen zijn met een CO<sub>2</sub> MIG-lasapparaat. Aan de bestuurstaafel was iedereen sceptisch maar waarom niet de test uitvoeren? De schrijver in Motor Revue was enthousiast en benadrukte dat je met veel geduld en bij het opvolgen van zorgvuldig uitgevoerde procedures een prima resultaat kunt bereiken. Maar wie is echt ter zake kundig?*

*Door Paul Jonkman en Hans van der Gref*

Op naar Hans in Wageningen. Hij heeft de lasdiploma's op zak, heeft veel motorkennis, had een verrabbezakte cilinder, zeg maar rustig schroot, en was bereid om het voor alle leden uit te zoeken. Daar gaan we.....

## Onderzoeksdoel:

**bewijzen dat met eenvoudige CO<sub>2</sub> lasapparatuur koelvinnen met succes cosmetisch zijn te repareren met een optisch bevredigend effect.**

## Wat hebben we ingezet voor de proef:

Lasapparaat: Tyco 160 A-MIG-lasapparaat; gebruikte stroomsterkte ongeveer 130 A, draaddiameter 0,8 mm.

Cilinder: Terrot 350 zijklepper; de koelvinnen op enkele plaatsen afgebroken

Gereedschap: digitale thermometer (meetbereik tot 1150 graden C);  
Kraftwerk griptang met dunne bekken; haakse slijper; 1 mm doorslijpschijf, 3 mm doorslijpschijf, lamellenschijf korrel 40 of 60 (anders wordt het te glad), een goed arsenaal normaal gereedschap.

Materiaal: platte strip staal (meestal zal 3 mm voldoende zijn).

## Volgorde van werken:

Eerst **het breukvlak vetvrij maken**. Bij de testcilinder hebben we de vin eraf geslagen. Breukvlak dus schoon. Op de foto's zie je de enorm toegetakelde cilinder (verticaal aan de voet doorgeslepen). Trek je daar niets van aan. Het heeft niets met het experiment te maken. Overigens zorgt de verticale spleet er wel voor dat de warmteafvoer rond die plek maar naar één kant plaats kan vinden.

**Dan en aantal lasdruppels aanbrengen op het breukoppervlak van de cilinder.** Zoals in Motor Revue geadviseerd wordt, houden we de temperatuur rond de 55° Celsius. De thermometer registreert dat zeer nauwkeurig. Dus ontdekken we ook dat dat een cilinder boven 55 graden niet goed is vast te houden. Motor Revue klopt op dit punt als een bus. Op die manier heb je de dure thermometer dus eigenlijk helemaal niet nodig. De blote hand is de

thermometer..... als je het aandurft.

Met onze lasapparatuur lukt het niet om twee druppels per seconde te plaatsen. Het maken van een druppel duurt ongeveer anderhalve seconde. Hans doet er ongeveer vijf à zes achter elkaar. De temperatuur loopt daarbij op tot 70°C. Dat is zeer lokaal. Enkele cm's verder is de cilinder handwarm, precies de bedoeling. Deze manier van lassen spettert behoorlijk. Dat is wel iets om op te letten.

Kort na het lassen is er een getik te horen. Duidelijk is te "horen" dat de las krimpt. Later zien we tijdens de werkzaamheden ook enkele keren kleine scheurtjes in





een lasdruppel ontstaan. De kleine krimpscheurtjes worden al snel weer dichtgelast als de volgende druppels worden aangebracht. Nu kunnen we naar fase 2: een plaatje staal eraan lassen. Wij gebruiken daarvoor een strip staal van 40 cm lengte. De reden daarvoor is dat die niet korter of langer was ☺. Als de strip veel te dik is, dan moet er later veel afgeslepen



worden. Een te dunne strip is geen optie. Let op: we gebruiken het advies uit het artikel: niet een oud stukje gietijzeren koelvin maar een fris stukje staal gebruiken. Voordeel is dat het staal makkelijker te lassen is en je de druppeltechniek van zojuist niet twee keer moet doen. We voelen ons goed op ons gemak: het loopt prima. Eigenlijk is de enige beperkende factor de oplopende temperatuur.

**Nu wordt de strip uitgeslepen in de vorm van de afgebroken vin.** Op de foto is de groene lijn te zien. Deze wordt weggeslepen. Met de griptang wordt daarna de vin in de juiste positie gebracht. Door de lengte van de strip en het tweede paar handen gaat dit heel gemakkelijk.

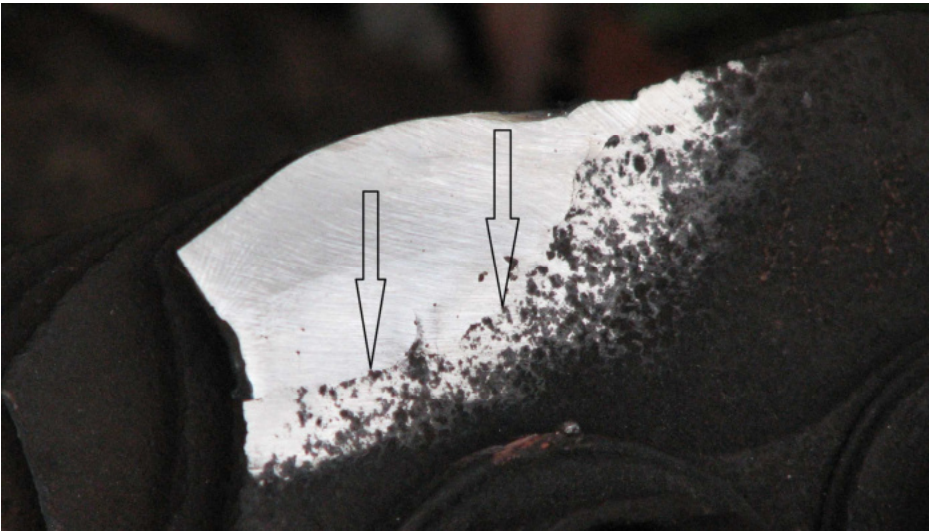
Er wordt ongeveer 2 mm ruimte tussen cilindervin en strip gehouden. Dat is



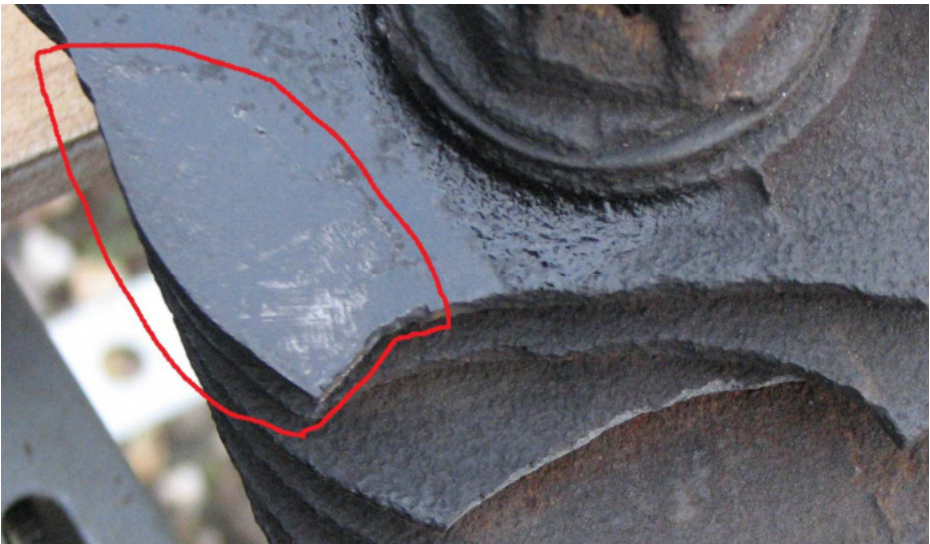
nodig om de soldeerdruppels de ruimte te geven. Na het leggen van de eerste druppel zit de strip al onwrikbaar vast.

Met steeds enkele minuten pauze (goed om bij te praten over de hobby, gezin en de wereld) is de spleet opgevuld en kan het overtollige materiaal worden weggeslepen.

We hebben het oppervlak van de nieuwe vin aan het oppervlak wat ruw gemaakt en daarna zwart gespoten. Het resultaat mag er zijn. Door het snelle werken is de dekking van het verflaagje niet helemaal “je van het”. Maar dat was ook niet onderdeel van dit experiment. We gaan gauw verder.



*Bijgeslepen: op de zwart-witfoto is dat dus het lichte gedeelte. Op de plek van de pijl zit de lasnaad*



*Zo, en toen zwart gespoten: het rood omlinjnde gedeelte is aangezet. Zoals je ziet, is er nog voldoende werk om deze cilinder weer netjes te krijgen.*

### **De tweede uitdaging is complexer**

We wijzen met de kwast bij de witte punt de afgebroken vin aan. Een plaatje staal aanlassen is onmogelijk omdat je niet boven of onder het staalplaatje kunt komen met de toorts.

Eerst zoeken we het smalste lasmondje op. Later zal blijken dat een smal lasmondje handig is totdat die zichzelf dicht gaat lassen ☹️



***En nu een diep liggende vin repareren. Deze is veel moeilijker door z'n diepe ligging. De vin wordt aangewezen door de witte kwastpunt.***

Op de foto (zie digitale editie in “Mijn CFM”) met drie lasmonden is de “gebruikte” mond duidelijk een stukje smaller.

Eigenlijk is de klus eenvoudig. Druppels plaatsen, wachten, druppels plaatsen, wachten, en zo een dik half uur doorgaan. Het wachten tussen de behandelingen duurt het langst.



***Oplassen van de vin, druppeltje voor druppeltje. Een geduldwerkje. Maar het resultaat valt helemaal niet tegen.***

Omdat dit een test was, waren we aan het einde iets ongeduldiger en lasten we iets langer door om wat sneller de goede hoogte te krijgen. We keken elkaar tevreden aan en . . . . hoorden een harde tik. We hebben geen krimp-scheur kunnen vinden maar dit was duidelijk niet de bedoeling.



*Op deze foto is het resultaat van de ultieme test te zien. Zit het opgelaste stuk wel vast? We kunnen je garanderen dat het moeite kost om de vin af te breken. Om precies te zijn: net zoveel moeite als het afbreken van de andere vinnen. Bij analyse van het breukvlak is dat ook geen wonder. De opgezette vin is afgebroken op een nieuwe breuklijn..... door het gietijzer heen. De hechtlijn van de las heeft het goed gehouden.*

We hebben de vin niet meer geslepen maar met goede dunne schijfjes is dat geen enkel probleem.

### **Conclusie:**

Naar onze mening zijn we erg goed geslaagd in het oplassen van de vinnen. De twijfelaar zal zich nog afvragen of de cilinder niet beschadigd is door het lokaal opwarmen bij het lassen. Wij achten dat zeer onwaarschijnlijk omdat er nauwelijks warmte in is gekomen.

Tip: het is raadzaam om niet al te mooi (precies) te lassen. Een klein butsjevalt weg in de oneffenheid van het totaal van het gietijzeren voorwerp. Genoeg is genoeg, vast is vast.

Voor een ervaren MIG-lasser met geduld en wat goede bijkomende gereedschappen is dit prima te doen. Reken voor het gemak op een uur per opgezet stukje vin. Het helpt natuurlijk als je meerdere cilinders tegelijk onderhanden neemt of aan twee zijden door kunt werken. Het bijslippen is niet heel veel werk indien je de goede schijfjes voorhanden hebt en het opgezette plaatje niet al te dik is.

De cilinder houden we nog in het oudijzerhoekje. Als je dus eerst wilt oefenen, dan is een telefoontje of mailtje naar Hans of Paul ([www.hanst.nl](http://www.hanst.nl)) voldoende. (Wageningen zaterdag 28 december 2015) ◀

## Nieuw bestuurslid

*Wil je jezelf als nieuw bestuurslid in de Peu voorstellen, luidde het verzoek van Wil Streek in de bestuursvergadering eind 2015. In 2014 had ik als nieuw lid al iets over mezelf geschreven. Dat verhaal herhalen leek mij niet zo handig. Dan kon je weer lezen hoe ik op 12 jarige leeftijd stiekem op de Kaptein Mobylette van mijn moeder reed. En toen volgde mijn motor geschiedenis tot nu toe.*

*Door: Daan Withagen (bestuurslid)*

### Nou en of, de motoren lopen bij de eerste trap hoor...

Sinds ik mijn Franse motoren heb, is er wel wat gewijzigd in hun en mijn toestand. Het was toch spannend om drie motoren in Frankrijk te kopen waarbij ik moest geloven dat ze alle drie liepen! Dat vertrouwde de kennis, waarvan ik ze overnam me toe. Alleen natuurlijk niet op het moment van aanschaf.



Inmiddels zijn we aardig wat stappen verder. De Griffon 676AS van 1956, voor velen een jonkie, maar wel een super leuk fietsje, is in middels vrijwel volledig gerestaureerd. Via een door middel van [www.leboncoin.fr](http://www.leboncoin.fr) gevonden nieuwe Franse kennis, heb ik mijn kickstartertandwiel voor een prikkie kunnen kopen. Op de beurs in Malmedy heb ik via een gereedschapshandelaar een donor TC4 gevonden voor onderdelen. Van verschillende clubleden heb ik wat adresjes gekregen. Zo kon ik wat mechanisch werk en spuitwerk uitbesteden. Bij Simon Poelma zijn de gezwarte velgen opnieuw gespaakt. De bedrading is door mijzelf vernieuwd. Er staat inmiddels een heel mooi fietsje wat door mijn echtgenote is geconfisqueerd en het stempel “háár motor” ►

heeft gekregen. Er moeten nog wat kleine dingen worden verbeterd, maar er zijn inmiddels al heel wat plezierige kilometers gereden in Nederland maar ook in Frankrijk.

Het is fijn om te kunnen sleutelen met advies of hulp van clubleden of van hun netwerk gebruik te kunnen maken. Wanneer passie ook nog met het gezin gedeeld wordt, door samen te rijden, dan is het plezier compleet.

De Monet Goyon MG24 van 1931 is na de revisie van de magneet ook weer technisch in orde. Met een nieuwe uitlaat van Marius Brouwer is de eerste stap ook gemaakt om ook voor het oog wat te verbeteren.

### **“Kwast-spuitwerk”**

Toen de Z56C Motobécane uit 1956 eind 2015 zijn eerste brul gaf, bleek de verkoper gelijk te hebben. Al de motoren liepen, al moet her en der wel wat hulp gegeven worden. De Z56C zweet flink langs de kieren en door het Franse kwast- spuitwerk en andere aanpassingen, valt er nog heel wat te doen voordat hij weer origineel oogt. Bij een via Leboncoin.fr in Normandië gevonden adres heb ik genoeg donormateriaal gehaald om van twee één te maken.

Afgelopen zomer heb ik een leuke HD FLH1200 uit 1976 op de kop kunnen tikken. Niet Frans, maar wel jeugdsentiment. Hij komt weer geheel terug in originele staat. Dat is heel wat werk want vrijwel al die shovels zijn wel verbouwd. Er zijn gelukkig nog wel veel onderdelen te vinden.

In het bestuur heb ik de communicatie-rol gekregen. Daarmee heb ik niet het beheer van website of redactie van de Peu van Paul overgenomen. De precieze invulling van de rol moet zich nog vormen.

Ik heb al met veel plezier kunnen genieten van de contacten met- en van andere leden. Dat is erg fijn, maar vooral een heel belangrijke reden om lid te worden van een club als de onze.

Halen en brengen

In de ledenvergadering heb ik mijn vinger opgestoken bij de bestuursverkiezing omdat het belangrijk is dat leden in een vereniging niet alleen halen maar ook delen. Het zou fijn zijn wanneer de onderlinge verbondenheid, het met elkaar delen, verder groeit. In een Landelijke club, met zelfs een behoorlijk aantal leden over de grens, die op heel verschillende manieren met de club en elkaar communiceren, is dat best een uitdaging.

Ik ben heel erg benieuwd wat leden van de onderlinge verbinding verwachten! Wat doe je daarvoor? Wat wil je doen? Bel of mail me, laat weten wat je vindt of verwacht. Dat kan via 06-5343 9629 of daan.withagen@gmail.com, dan zal ik beginnen met de uitslag daarvan te delen.

Veel plezier in het schuurtje, op de beurs of op de weg. ◀

## Onbekende onderdeel

*Er zijn enkele reacties binnen gekomen op de vraag wat de functie was van het onderdeel op onderstaande foto. Hier wat reacties:*



### **Peter Vink, Bommel**

Naar aanleiding van het 60 jarig bestaan van de Veteraan Motor Club ontving ik een prachtig boekwerk over Motorrijders in Nederland 1913-1919.

Bij het doorbladeren van dit boek zag ik een foto van een Pope met een V-twin die voorzien was van een verwarmingsinrichting op de carburateurinlaat.

Omdat de benzine in die tijd schaars was werd het brand-

stofmengsel vermengd met petroleum. Door het brandstofmengsel via het uitlaatsysteem voor te verwarmen kon men toch blijven rijden. Toen ik de foto in dat VMC boek zag moest ik meteen denken aan het onbekende deel met schoepenrad dat in Peu 95 stond afgebeeld. Zou het misschien ook een inrichting zijn geweest om de lucht voor te verwarmen? Benieuwd of er nog andere ideeën zijn!

### **Michael v Asten**

De foto's tonen een afdekking van de carburateur met geschubde luchttoevoerspleten en een schoepenrad. Het eerste dient mn vooral om "grof vuil" buiten te houden voor zover dat mogelijk is. Het tweede dient om turbulentie in de carburateur te bevorderen, inderdaad misschien om commerciële redenen. Het ziet er wel indrukwekkend uit, een dergelijk turbineachtig onderdeel. Feit is wel dat VW na ontdekking van de sjoemelaffaire ook rooster(s) in de gasstroom plaatst met schuinstaande schoepen van kleine afmeting voor zover ik kon zien. Dus?... Maar ik weet het ook niet.

### **Hans van der Greff**

Dit is een "cyclon" en dient vermoedelijk om het vuil en steentjes naar buiten te slaan. Het heeft gezeten op een stationaire motor of misschien bijvoorbeeld op een "Eendje". Het is een 25 mm Zenith HKG. Voor motoren te groot maar het is een relatief kleine carburateur.

Voor aanvullende informatie is nog altijd belangstelling. Nou willen we het ook precies weten ook. (redactie)

## Wieze

**Zondag 14 februari is Daan Withagen naar Wieze geweest. Hij stuurde de volgende impressie.**

Er waren wel wat leuke motoren te zien. Zo stond HD Classics weer met enkele leuke Franse motoren waaronder enkele race motoren. Leuk is dat ik ook ook diverse clubleden heb ontmoet.

Een **Monet Goyon MG24** uit 1929 250cc tweetakt racer. Hij is ook verkocht



aan een Nederlander die er mee gaat racen. Anders dan de normale MG24 heeft dit model andere uitlaten een benzinetank in twee helften. Wielen met een snelsluiting. Ondanks dat het hier om een tweetakt gaat, is er een extra handpomp om olie rechtstreeks in de cilinder te spuiten. Een race carburateur



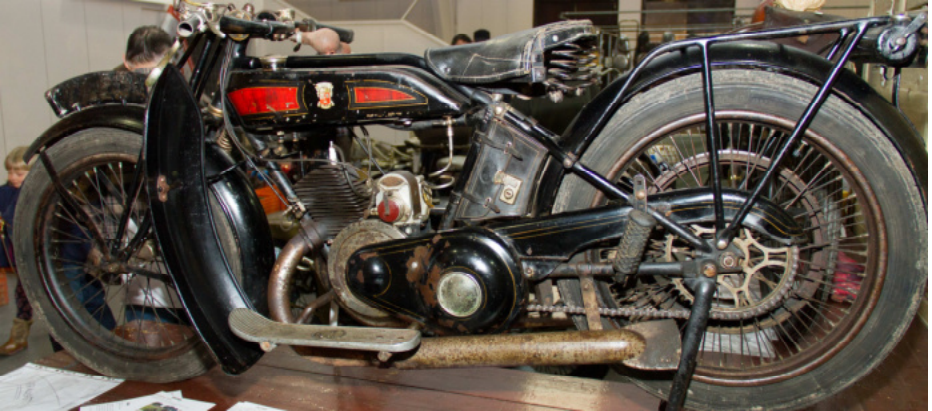
*Een eindje verder stond een Rovin 175cc uit 1922 geweldig te pronken.*



van Villiers. En dat allemaal nog dans son jus.

Erg indrukwekkend was de **Peugeot type D racer uit 1904 330cc** en ook helemaal dans son jus. ►

Uiteraard was er veel **Japans, BMW en Engels** spul. Wieze is toch nog steeds wel een beurs van formaat. De Triumph hoofdstand met veel oude motoren was erg mooi van opzet. ◀



*Ook de Alcyon en Terrot type L waren mooie motoren om te bekijken.*

## De CFM presenteert zich in Rosmalen

*Geheel objectief stelt de redactie van dit clubblad vast dat we weer de mooiste stand hadden. Mannen en vrouwen, het was prima voor elkaar. De foto is in dit geval een zwakke afspiegeling van de prachtige presentatie en de goede sfeer. Knap gedaan.*



## Trots op mijn vader

*Ik ging vroeger altijd met mijn vader mee naar beurzen (oude tractoren, machines, onderdelen en zo), nu gaat hij regelmatig mee met mij naar oldtimer motorbeurzen waar we dan samen echt genieten van al dat moois. We zien vaak nog van die aparte en zeldzame machines. Je kunt wel zeggen dat ik de interesse voor van alles wat bijzonder is, en oud is, van mijn vader heb overgenomen.*

**Door: Arianne van Osenbruggen**

Mijn vader heeft zelf een motorfiets gebouwd van een oude diesel Kubota motor (een melkmachine motor), de tank en het stuur van een tuinbouwfrees, het zadel van een tractor. Hij heeft verder allerlei andere onderdelen her en der verzameld.

### Privé-museum

Mijn vader kan echt van alles maken hij is bijna 70 maar werkt nog steeds super hard op zijn eigen eenmansbedrijf, vroeger groentekwekerij en nu al jaren bomen- en rozenkwekerij! Ik ben dan ook ontzettend trots op mijn vader. Met Sinterklaas

kreeg ik van mijn vader het woord Peugeot uit ijzer gemaakt, de waardering is dus wederzijds, dat blijkt wel.

Hij heeft door de jaren heen heel veel verzameld voornamelijk tuinbouw-





**De Kubota**

machines en -gereedschappen en heeft dan ook een museum (privé), dat is een grote schuur vol.

Een aantal clubleden zullen me natuurlijk inmiddels kennen van mijn **Peugeot P108 uit 1929** maar ik heb ook nog een DKW RT 175S uit 1956 ,een Moto Guzzi Nevada 750 uit 1994 en een Honda Hornet 600 cc uit 2002, hoewel deze laatste twee motoren natuurlijk niet in de Peu thuis horen. Maar ik doe het lekker toch even! ◀

## 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](http://www.clubfransemotoren.nl) en log in met je inlog-gegevens. Gegevens kwijt? Neem contact op via [cfm.redactie@gmail.com](mailto:cfm.redactie@gmail.com) of bel Paul Jonkman!



# 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.

## De reis met de Mandille et Roux

*Op welke wijze kom je in het bezit van een oldtimer en wat brengt dat teweeg? Ik heb op basis van een foto bij een advertentie op Marktplaats in februari 2011 een interesse ontwikkeld voor een Frans merk BMA (redactie: Bicyclette Moteur Auxilaire = fiets met hulpmotor, maar daarentegen in Frankrijk 100 cc). Wat ik zag op die eerste foto, dat was een deel van de verroeste tank en een voorvork van een voor mij bijzonder uitziende oldtimer motorfiets. Ik maakte een afspraak met de verkoper.*

*Door: Fred Bravenboer (Ede)*

Op zekere dag ging ik dus de motorfiets in Rotterdam ophalen. Nou ja, het was een frame met wielen en voorvork. De tank bleek niet origineel, maar die was wel van hetzelfde model. Het meest bijzondere vond ik de afmetingen van, wat later bleek, de **Mandille et Roux Passe-partout**, oftewel type **D2**. De zithoogte is ongeveer **60 cm** en de totale lengte van de **BMA is 170 cm!**

Nu was ik dus de eigenaar van een deel van een Franse oldtimer. Het aanwezige typeplaatje vermeldt de merknaam en het adres van de fabrikant. Dat was meteen de beste zoekoptie om hopelijk tot een complete en ► blz. 31



### Moto-Retro Museum

Waar te doen?

Jos Nuyts,

Hellestraat 4, 3670 Ellikom-Meeuwen. 0032 11634588

U bent van harte welkom na een afspraak.



## Bereikbaar per e-mail

Bij de onderstaande e-mailadressen kwam het laatste bericht (begin januari 2016) onbezorgd terug bij de redactie. Vaak betekent het dat het e-mailadres niet meer bestaat. Als je inmiddels een ander e-mailadres gebruikt, wil je de redactie daar dan even een berichtje over sturen via onderstaand adres? Dan passen we het gewijzigde e-mailadres aan.

**cfm.dactie@gmail.com**

rappe@wishmail.net

u.helsen@home.nl

kristiaan-marjon@wanadoo.nl

wgraaf@kpnmail.nl

heers1340@lijbrandt.nl

j.n.otten@wanadoo.nl

Mocht ten onrechte je e-mailadres hier staan, wil je dan toch ook even contact opnemen?

E-mailadressen wijzigen vaak als klanten de overgang maken van KPN naar Ziggo enzovoorts.

*(commerciële advertentie)*

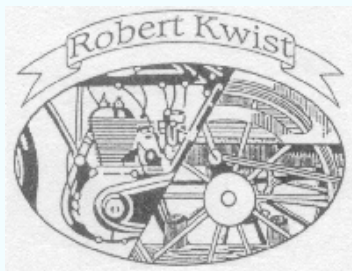
### *Atelier Rob Kwist*

**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***



**Mandille et Roux D2 op een foto uit 1937. Zoals je rechts in de hoek kunt zien, niet met zomaar een jongeman, maar eentje van een bekende vader (Georges Monneret), een echte motorkampioen. Jean is de helft van een tweeling. Beiden jongens krijgen dus ook een D2 onder de kont. Daar zijn ook foto's van. De MR heeft een Sachs 98 cc mororblok, twee versnellingen en heeft geen kickstarter. Meest opvallende detail zijn de kleine wielen met dikke banden.**

misschien wel rijdende motorfiets te komen.

De eerste insteek is natuurlijk om 'm compleet te maken. Door de kleine afmetingen komt een oude wens in reikwijdte. Mijn vrouw en ik wilden al lang een motorfiets in huis neerzetten. Dit zou die motorfiets wel eens kunnen zijn. Na enig overleg blijkt dat mijn vrouw het ook nog steeds een leuk idee vindt. Echter, de BMA komt pas in huis als hij toonbaar is. Dit is vertaald: als de BMA in showroom staat is.

Dan begint dus de zoektocht. Internet is daarbij onmisbaar. Ik Google me een slag in de rondte op zoek naar alles wat er te vinden is van het merk Mandille et Roux (MR). Dat blijkt trouwens niet veel te zijn. Ik raak bekend met de Franse sites als Leboncoin. Daar vind ik een advertentie waarin oude Franse motorbladen worden aangeboden. Een daarvan heeft een artikel met de geschiedenis van MR.

Toen het blad binnen kwam ben ik meteen het artikel gaan vertalen met Google translate als mijn grote steun en toeverlaat. Die hulp in combinatie met mijn twee jaar Franse les op de MAVO zorgt voor een leesbaar artikel. Dit artikel wordt daarmee de basis van verdere zoekopdrachten op internet. Mede hierdoor vind ik in de jaren daarna onder meer nog drie betaalbare MR frames van diverse types, waarvan er twee redelijk compleet zijn, een voor Frankrijk gebouwd 98 cc Sachsblokje, eentje met kickstarter en een het andere blokje zonder. Ik heb echter nog een hele lijst onderdelen die nauwelijks te



*Daar zal je ze hebben: Jan en Piet. De linker (Jean) kijkt ontspannen en vrolijk. Rechts kijkt Pierre een stuk serieuzer. Zo te zien staat de motoren beiden nog in de vrijstand.. Als ze nou maar niet vergeten de versnelling in te schakelen. Of is dit toch vooral voor de foto gedaan. Daar lijkt het wel op.*

vinden zijn. Dit ondanks de constatering in het vermelde artikel, dat dit onderdelen zijn van toeleveranciers die bijna op iedere motorfiets van die tijd te vinden zijn.

Het genoemde artikel is dus de reden om te reageren op je vraag naar kopij.

### **Nog niet klaar!**

Ik ben nu bezig om een Frans blog, waarin de twee zonen van Monneret met hun MR's figureren, te vertalen.

Binnenkort moet ik ook maar eens beginnen aan een van de vier frames. Een mooie en liefst rijdende MR te hebben, dat was het eerste doel. Ik ben nu vijf jaar verder en heb niet veel meer dan een stapel verroeste onderdelen. Dat laatste is de samenvatting die mijn vrouw af en toe geeft als iemand vraagt wat er eigenlijk allemaal in de garage staat. Ik antwoord daarop dat de reis misschien wel leuker is dan het eindpunt halen. Ik heb geen haast en ik heb veel geduld. ◀

### **Gevraagd**

**Terrot 350 cc kopklepblok met losse versnellingsbak** jaren 1930/1933.

Cees van Alphen (0168) 41.28.25 [ceesenpetra@kpnmail.nl](mailto:ceesenpetra@kpnmail.nl)



## ‘Garage’ vondst 1929 Terrot 250 OS

*Al sinds 2009 stond deze verroeste motorfiets bij de in Citroën ID en DS gespecialiseerde garage Auto Renaissance in Amsterdam. Hij stond er eigenlijk ook prima, in de hoek van de werkplaats tussen veel Snoeken. Telkens als ik mijn DS bracht voor onderhoud of reparatie stond ik bij de motorfiets te kwijlen. Welk merk zou het zijn? Wat zou het bouwjaar zijn en het verhaal er achter?*  
Door: Kees-Jan Smit

Omdat dat natuurlijk helemaal niet opviel (ahum...) kwam ik in gesprek met de eigenaar van de garage die mij het verhaal van zijn motorfiets vertelde. Ze hadden een paar jaar terug de tip gekregen van een boerenschuur in Avignon waarin zes DS'en en twee Panhards stonden. De twee Panhards mochten niet verkocht worden, de delicate techniek en de eigenzinnige vormgeving, daar kon het Franse boertje geen afstand van doen. Die zes DS'en, dat vond hij maar tractor techniek en die mochten best aan die gekke Nederlanders verkocht worden. Dus afgesproken werd dat alle voertuigen behalve de Panhards op transport naar Nederland werden gezet. Het was een beetje een verrassing toen al het spul in Amsterdam aankwam, dat er ook een motorfiets bij zat. ‘Alle voertuigen’ had de boer heel eerlijk geïnterpreteerd. Maar de motorfiets straalde zo’n goede Franse sfeer uit dat ‘ie een leuke plek in de garage kreeg. Gewoon, omdat het zo mooi is tussen de oude Citroëns.

### Woonkamer

Sprongetje in de tijd. Ik leer Jorn kennen, een liefhebber van oude Franse voertuigen met bijzondere vorm en techniek. Jorn rijdt in de allermooiste Citroën 2cv en heeft een Terrot motorfiets uit 1928 in zijn woonkamer staan. En toen ik die motorfiets voor het eerst zag, toen viel het kwartje. Hetzelfde merk als de verroeste motorfiets die ze in de DS garage hebben.

De volgende keer dat ik weer met mijn DS bij de garage was, hengelde ik eens voorzichtig naar wat de plannen voor die roestige Terrot waren. Blijkbaar op het goede moment want ze waren net tot inzicht gekomen dat de geplande volledige restauratie van de Terrot er wegens tijdgebrek niet van zou komen. Ik heb toen gevraagd of ik het als eerste mocht weten als de Terrot verkocht zou worden. Ik had namelijk stiekem al plek gemaakt in mijn kantoor voor de Terrot. Het leek mij prachtig om zo’n oude motorfiets in mijn kantoor te hebben staan, net zoals Jorn zijn motor in de woonkamer had staan. Een tijdje later was het zo ver. Ik moest maar eens langskomen om te kletsen. Nog diezelfde middag stond de Terrot op een aanhanger richting kantoor. Daar stond hij prachtig, af en toe ging ik er even op zitten. Bezoek viel in katzwijn van die mooie motor en ik had een mooi verhaal om erbij te vertellen. Missie dus geslaagd!



*Terrot OS 250 cc van 1929 voor de studio van Kees-Jan Smit.*

## **Dromen**

In gedachten heb ik al flink rondgescheurd op de N7 bij Avignon, waar mijn Terrot zijn leven heeft doorgebracht. En het dromen ging verder... hoe leuk zou het zijn als de Terrot er weer mooi bij zou staan. Onder 'mooi' versta ik niet volledig gerestaureerd, gespoten en verchroomd. Ik hou van het patina dat de motor in zijn leven heeft opgebouwd. Bijna negentig jaar heeft 'ie erover gedaan om zo mooi te worden als hij nu is, ik kan het niet over mijn hart verkrijgen om dat onherstelbaar weg te restaureren.

Ondertussen kon Jorn aan de hand van het framenummer herleiden dat het een Terrot 250 OS is van het bouwjaar 1929. Het motornummer klopt bij het type en bouwjaar, dus ik geloof wel dat hij 'matching numbers' is. De motor zit los, met de kick kan ik 'm voorzichtig ronddraaien. Na een keer ronddraaien valt er een dikke druppel heldere olie uit het carter op de vloer, dus hij heeft niet droog gestaan. De versnellingen laten zich inschakelen en het geheel is 99% compleet. Daar moet wel bij gezegd worden dat ik twijfel aan sommige onderdelen. De carburateur is een Dell'Orto en dat klopt niet, inmiddels heb ik de correcte Amal erbij gevonden. De koplamp is ook van een ander type, veel kleiner dan wat er oorspronkelijk op hoort. Maar hij past mooi in de lijn van de motorfiets, dus mag hij blijven.

## Plannen

Het idee is dat de Terrot uiteindelijk weer moet kunnen rijden. Het is tenslotte een vervoermiddel. Het uiterlijk moet zijn patina behouden, de techniek moet goed werken. Dat het over een jaartje nog niet klaar is, dat spreekt



*Zo trof Kees-Jan de motor aan in de DS-garage.*

voor zich. De laatste stand van zaken is dat ik de hele Terrot heb gedemonteerd. Er staat nu een kaal frame voor me, ik noem het de 'naked bike'. Ik zie met het blote oog al dat de voorvork scheef is, dus wil ik graag het frame laten controleren of het recht is. Daarvoor moeten de wielen er in, maar daarvan zijn de naven versleten. Dus de werkwijze dient zichzelf aan, de wielen moeten als eerste gedaan worden, dan het frame, dan de inwendige techniek. Als dan ook al het plaatwerk geconserveerd is, kan de opbouw weer beginnen. Ik ben onlangs lid geworden van de CFM om over de ervaringen van anderen te lezen en te leren. Ook is het fijn idee dat ik de club als kenniscentrum kan gebruiken. En natuurlijk kijk ik bij de adverteerders om de juiste adresjes te vinden om de diverse werkzaamheden die ik niet zelf kan uit te besteden. ◀



(commerciële advertentie)

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

**2 EN 3 APRIL 2016**

**GRATIS PARKEREN**

**OLDTIMER MOTOR EN BROMFIETS BEURS**  
**CENTRAL Classics**  
**EXPO HOUTEN • HARTJE NEDERLAND**

t/m bouwjaar 1980

Gemakkelijk bereikbaar langs de A27 (bij Utrecht). Nu 10.000 m<sup>2</sup> beursruimte. €10,- entree. Locatie Expo Houten, beursadres Meidoornkade 24, 3992 AE Houten.

**2x PER JAAR**

**VOOR DE NIEUWSTE INFO: 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 17 en 18 dec 2016. Central Classics, Postbus 22, 3700 AA Zeist, info@CentralClassics.nl, tel 06 305 425 28.

### Oproep: zelfklevende stickers

Ik ben lichamelijk gehandicapt en verzamel onder meer zelfklevende stickers van motor-, scooter- en bromfietsclubs in Nederland en België. Heeft u wellicht – kosteloos - dergelijke stickers voor mij?

Bij voorbaat dank, met vriendelijke groet,

**Jos Walraven, Merwe Donk 51, 4207 XA Gorinchem**

### Oproep kopij

De oproep in de kerstvakantie voor kopij heeft fantastisch gewerkt. Dank daarvoor. Binnen enkele dagen na het verzoek had ik meer dan een hand vol artikelen. Later druppelden er nog wat binnen. Voor de Peu van deze zomer kan ik daarom nog vooruit. Maar!!! Dit worden de maanden dat je weer verhalen opdoet. Vaak leuk, misschien een keer een grote teleurstelling. Aarzel niet om daarvan wat op te schrijven en het toe te sturen. De redactie maakt er wel een soepel lopend verhaal van. Een foto is wel wenselijk, maar niet altijd mogelijk. Reacties naar [cfm.redactie@gmail.com](mailto:cfm.redactie@gmail.com). (Paul Jonkman)

**“Eetfestijn” met ribbetjes, streekbieren in bruine kroeg  
(en als nabrander een beurs en en motorritje?)**

**Zaterdag 2 april**

Om **18 uur** eetfestijn aan 12,5 euro PP ,ribbetjes of vegetarische burger , frieten en koude groenten .

Inschrijven door storting op rekening BE07 3770 5449 7566 met vermelding aantal personen ribben of veggio . inschrijven kan tot 26/03

Om **21 uur** start de beursdrink , wij serveren streekbieren waarbij, net zoals op de beurs, de prijs afhankelijk is van vraag en aanbod . Plezier verzekerd in onze bruine kroeg .

**Zondag 3 april**

Om **8 uur** brom- en motorfietsonderdelen beurs in en om de schuur.

Standhouders gratis , tafels beschikbaar voor de eerste inschrijvers.

Inschrijven via: **6volt@hotmail.be**

Om 13 uur start van de bepilde 60 km rit voor oldtimer brom en motorfiet-sen. Inschrijven vanaf 11u. Een bezemwagen brengt pechvogels terug naar de startplaats .

Dwarschuur van't Goet ter Wynckele ( nabij de sporthal)

Peperstraat

8560 Gullegem

Mail: **6volt@hotmail.be**

Meer info: **facebook.com/6volt**

**Wie heeft documentatie in kleur over de Gnome & Rhône 804cc AX?**

Ik heb de GR, die in Rosmalen stond, maar ik vermoed dat het kleur niet het juiste is, alhoewel je weet nooit....

Ieder GR heeft natuurlijk zijn verhaal, de ene is voor burgergebruik geweest, of voor het Franse leger, of door de Duitsers aangeslagen en hebben in Polen tegen de Russen gebruikt geweest, of waren voor de Franse gendarmerie. Ik heb dus mijn oor te luisteren gelegd en ook mails naar de club “Amicale Gnome & Rhône”.

Het is wel een fantastische motor die reeds lang op mijn verlanglijst stond maar niet altijd betaalbaar was.

**Johan Schaeverbeke oldtimermotorenmuseum.be**

Telefoon: **00.32.50.59.90.56**

# Clubagenda



## **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

## **Nationaal Veteraan Treffen Woerden**

24 september 2016

Met club-presentatie

## **Jaarvergadering CFM Kootwijkerbroek**

29 oktober 2016

## **Sleuteldag CFM Hattem (oktober 2016)**

Nadere gegevens volgen

## **Streefdata Verzending Peu de Tout's**

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

## **Bestuursvergaderingen in 2016**

10 februari, 18 mei, 5 oktober, 23 november 2016



### **Ledenlijst CFM**

De nieuwste ledenlijst is te vinden op "Mijn CFM". Als inloggen niet lukt, neem dan even contact op:

**06-10.12.11.48.**

Een e-mail naar de redactie kan ook:

**[cfm.redactie@gmail.com](mailto:cfm.redactie@gmail.com)**

**Arianne van Osenbruggen** is een relatief nieuw lid (febr. 2015) maar bezoekers van onze evenementen zullen haar al vast hebben ontmoet. Enthousiast voor de hobby, inspireert ze velen, niet in de laatste plaats haar vader, die aan kwam met dit stukje huisvlijt. Het moet toch heerlijk zijn om zo'n vader achter de hand te hebben.

(Foto: Rosmalen 2016)



**Rassig vorwärts  
mit Bergougnan !**

**PNEUS  
MOTOS  
VELOS**

**BERGOUGNAN**

**Erste Französische Marke**

**HIER ZU HABEN**

D'APRÈS G. FAVRE

FABRIQUE-RECI-ANG. MARQUE DÉPOSÉE - BELGIUM

**Raymond-Célestin Bergougnan** (1858 - 1942) was een Franse bandenfabrikant van wie de onderneming was gevestigd in Clermont-Ferrand, tevens de stad van concurrent Michelin.

In 1889 richtte hij het bedrijf Bergougnan et Cie. op en in 1898 volgde de *Société de Caoutchouc brut ou manufacturé, anciens Établissements Bergougnan et Cie.*, en ging zich toeleggen op het produceren van autobanden. Tijdens de Eerste Wereldoorlog was Bergougnan leverancier van volle banden aan het Franse leger, nodig voor zware voertuigen. In 1923 werd het bedrijf overgenomen door Michelin vanwege oplopende verliezen.

(Bron: Wikipedia.nl)



**Zo kwam Jaap Stipdonk † naar de beurs in Mannheim najaar 1995. Hij is in de jaren tachtig uit Nederland “gevlucht”. Hij heeft zijn geluk gezocht in Frankrijk door een huis te kopen in de buurt van Dijon. Jaap was een bekend gezicht bij de verzamelaars en motorliefhebbers van het eerste uur. Bescheiden, eenvoudig, maar met grote kennis en prachtige spullen. De presentatie van dat moois was soms wat bescheiden. Deze foto is daar getuige van. De chauffeursstoel ontbreekt, de tuinstoel, die daarvoor diende, die staat een eindje verder op. (niet op de foto zichtbaar) Wim en Nel Faber vertelden, dat “Japie” op de terugweg wel vier keer is aangehouden. Ongelofelijk, maar hij mocht steeds door. Waarschijnlijk was de aanblik van het ensemble zo ontwapenend, dat lieve Jaap het steeds gegund werd om door te rijden. Buitenstaanders zullen hem voor zwerver versleten hebben. Maar in de juiste entourage werd hij hogelijk gewaardeerd.**