

Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 97 Juli 2016 oplage: 190



Herinneringen aan Wil Streep - Last van kerfwerking?

Profetie in “De Kampioen” van 1912? - MR - Veren maken!

Inschrijven Jaarrit (in België) en Sleuteldag - Reims - Raymo

MOTOBÉCANE



Motobécane, frame met lage instap, riemaandrijving, 98 cc BMA (Foto: Daan Withagen)

Inhoud

| | |
|--|---------------|
| Voorwoord | 5 |
| Info Jaarrit..... | 7 |
| Gezocht bestuursleden | 11 |
| Verbetering van het motorrijwiel (artikel uit De Kampioen) | 12 |
| Verslag Kennisdelendag | 14 |
| Over verenstaal en veren zelf maken..... | 17 |
| Metaalmoetheid (en kerfwerking) | 19 |
| Verslag beursbezoek Reims..... | 21 |
| Info Sleuteldag..... | 23 |
| Raymo: over een onbekend Frans motormerk..... | 24 |
| Mandille et Roux 8 blz. A4..... | losse bijlage |

Bijlagen

- Inschrijfformulier Jaarrit
 - Inschrijfformulier Sleuteldag
 - De productie van MR “In de schaduw van de groten” (vertaling uit La Vie de la Moto van “Ducloux”) door Fred Bravenboer
-

Op de Voorpagina

Wil Streep in Garderen, 2004. We hebben niet zoveel foto's van Wil, rijdend op zijn motor (en scherp). Vaker zagen we hem in het foto-archief als gezellige begeleider van onze evenementen, gangmaker en vooral als eindeloze criticaster met een vrolijke kwinkslag. Wil had meerdere hobby's: imker, grote tuin van ca 5000 m² en motoren, maar ook een Terrot HML zijklepper met blinde boring 350 cc uit 1933 en twee Monet Goyon's 110 cc uit 1939. Wil is voorzitter geweest vanaf de zomer van 2004.

Sluiting kopij: Uiterlijk maandag **1 oktober 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 Interim: Daan Withagen, Elzenhof 17, 4661WC Halsteren 06-53.43.96.29
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

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.

Voorwoord

Toen wij donderdag 5 mei hoorden dat Wil Streek was overleden was het heel onwerkelijk. Gaan we dan zijn gezellige discussies over van alles en nog wat niet meer meemaken?

Door: Ton Dorland, (oud voorzitter en huidig bestuurslid CFM)



Wil was een “mensenmens”, altijd heel sociaal en meelevend. Wanneer er ergens in zijn rijke vriendenkring iets ergs was gebeurd, stapte hij in de auto en kwam naar je toe om je te steunen of te helpen, wanneer dit van toepassing was. Zo heeft hij honderden kilometers gereden om de stukjes “In het schuurtje bij “. In elkaar te zetten. Meestal onttaarde dit in een gezellig gekeuvel over de hobby.

Zelf had hij vaak pech met de motoren. Zijn Terrot is vele malen uit elkaar geweest voordat hij een beetje betrouwbaar werd. En dan nog miste er weer een nippeltje van de koppeling waardoor hij niet kon starten in de Jaarrit. Hij kwam wel altijd aan de start, maar heeft verschillende malen af moeten haken. Puur pech. Hij was dan ook apentrots toen zijn dochter op zijn scooter een Jaarrit meereed. Laat dat dan ook toevallig de rit zijn die hij wèl heeft uitgereden

Zo had hij vaker pech. Onderweg naar een beurs in Bremen, terwijl ik reed, zei hij wel dat ik niet te hard moest rijden en dat de bekeuringen voor mij zelf waren. Als we dan terugkwamen in Putten, reed hij zelf weer naar huis. Om daarna bij de eerste rotonde na Putten geflitst te worden en 150 euro te moeten aftikken. Maar we hadden wel genoten op de beurs. Dit was de dag

dat we lekker mochten zondigen en we een lekkere vette frites met mayonaise en een grote bockwurst met sjasliksaus mochten eten.

We zijn in Italië samengekomen bij het meer van Trasimeno. Zo van “We zien elkaar wel de 22e op de camping in Passignano”. Daar een paar heerlijke dagen doorgebracht, waarna zij weer een deur verder gingen. Wil had altijd wat te vertellen. Een onuitputtelijke kennis van het oude Rome, oudheidkunde, de oude wijsgeren. Daar liep hij niet mee te koop, maar als het gesprek toevallig in die richting kwam. . .

Zijn bestuursvergaderingen liepen altijd in een prettige sfeer. Wil liet iedereen aan het woord, ook wanneer dit wel eens een beetje te lang duurde. Als we tijdens het bespreken van het agenda-punt Jaarrit dan weer terechtkwamen bij het afstellen van een voorrem werden we weer zachtjes teruggebracht naar het essentiële. Maar wel om 22.00 uur klaar met de vergadering.

Wij zullen hem missen. Als vriend en als bestuurder. We wensen An veel sterkte om dit verlies te kunnen dragen. Gelukkig wordt zij hierin heel goed gesteund door de kinderen en kleinkinderen. Wil, je was een “aimabel”

mens. Je kennis en kunde op bestuurlijk gebied en je positieve levenshouding maakte het omgaan met jou een feestje. Rust in vrede.



CFM Jaarrit 10-11 september in België

Ook in 2016 organiseert de CFM weer een Jaarrit, maar dit jaar wijken we uit naar België, en wel naar Putte-Beerzel, in de driehoek Mechelen-Aarschot-Lier bij St. Katelijne Waver.



De organisatie van de rit is in handen van Wiske en Raoul de Belder. Met hun rijke ervaring in het rijden van toerritten in de Benelux en Duitsland hebben ze de uitdaging opgenomen om voor de CFM-leden een mooi toerweekend in een schitterende omgeving in elkaar te steken, en de clubleden van de Belgische sfeer- en gebruiken te laten proeven. Hopelijk is de afstand naar België geen belemmering om ons mooie erfgoed ook bij de zuiderburen te laten zien en in te zetten.



De overnachtingen

We starten dit jaar niet op een camping, maar bij de kantine van een vereniging. Bij deze kantine is, naast een grote parkeerplaats, ook een overnachtingsveld met voldoende stroomaansluitingen, dames- en herentoilet (24 uur open), wasgelegenheid met warm en koud water en de mogelijkheid voor een ontbijt (€5,-). Het veld kan van vrijdag tot en met maandag gebruikt worden. Vanaf vrijdag 13.00 uur zijn Raoul en Wiske ter plaatse. Iemand die eerder wil komen moet hen even verwittigen.

GPS

De rit wordt dit jaar ook in gps uitgezet, zodat deelnemers die dat willen, de routebeschrijving ook digitaal kunnen krijgen. Uiteraard is er ook een papieren versie.

We zorgen dat de achterblijvende dames ook de juiste ritinformatie krijgen als ze met de auto ook aan museumbezoek en de lunch deel willennemen.

Zaterdag: rit ca. 100 km . Start met koffie en korte uitleg. Vanaf 10.30

uur poging tot starten en vertrek zodra alles loopt en kan rijden. Museumbezoek, en daarna lunch onder weg (op eigen kosten). Rond 16.00 - 16.30 uur terug in de kantine in Putte waar we gezamenlijk van een Belgische maaltijd kunnen genieten. Afsluiting met gezellige avond.

Zondag: korte rit ca. 50 km. Rond 10.30 uur korte uitleg en daarna vertrek. In de rit zit ook een bezoek van museum of historisch monument. Wederom lunch onderweg op eigen kosten en rond 15.00 uur terug. Daarna afsluiting van het weekend.

Kosten: Belgische maaltijd op zaterdag € 16,- per persoon. Tevoren moet op het inschrijfformulier de menukeuze bekend gemaakt worden. Het verblijf op het overnachtingsveld is gratis.

Langer in België blijven?

Voor degenen die een langer verblijf in België willen plannen zijn er diverse campings in de regio.

Inschrijven

Via het formulier in deze PeudeTout of via het te downloaden formulier op "Mijn CFM".

Wilt u controleren dat de motorverzekering in orde is, betaald is en dat u uw rijbewijs en geldige groene kaart bij u heeft? Dit is een absolute voorwaarde voor deelname aan de ritten van de CFM. Logisch toch?



Raoul en Wiske, de organisatoren van 2016

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.



Bereikbaarheid per e-mail

Bij de laatste mailing kwam het bericht bij 7% van de mensen niet aan. Dat zijn bijna allemaal leden van wie bij ons geen adres bekend is. Vaak zijn ze al lang lid, dus uit de tijd dat er nog helemaal geen e-mail bestond, of nog niet zo'n vlucht had genomen.

Alle CFM-ers zonder, of met een niet werkend e-mailadres in het ledenbestand, krijgen persoonlijk een berichtje bij deze Peu de Tout. Uiteraard tot niets verplicht!

Als je inmiddels een ander e-mailadres gaat gebruiken, wil je de redactie daar dan even een berichtje over sturen via onderstaand adres? Dan passen we het gewijzigde e-mailadres aan. **cfm.redactie@gmail.com**

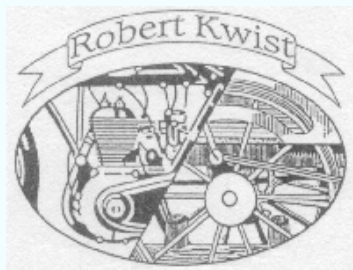
E-mailadressen wijzigen vaak als klanten een overstap maken van provider zoals bijvoorbeeld van KPN naar Ziggo.

(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.

Hardsoldeerklussen: 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



Wie willen ons bestuur versterken ?

Na het overlijden van Wil Streep is er in het bestuur van de CFM **de functie van voorzitter** vacant.

De voorzitter is de spil in de vereniging, hij leidt de bestuursvergaderingen en de jaarvergadering, maar is ook mede het gezicht van de club bij festiviteiten, binnen of buiten de club. Het bestuur zoekt verder nog een **algemeen bestuurslid** om het team te versterken.

Heb je interesse in een bestuursfunctie, durf je het aan en heb je een paar avonden per jaar tijd voor een bestuursvergadering, geef je dan op bij het secretariaat van de cfm via **info@clubfransemotoren.nl** of bel even met een van de bestuursleden.

Op de komende jaarvergadering zullen de kandidaten voorgesteld worden aan de leden en zal middels stemming door de leden een, of meerdere kandidaten gekozen worden.

Bestuur van de CFM

Daan Withagen -tijdelijk voorzitter
Jan Horsman -penningmeester
Ton Dorland -technisch bestuurslid
Christ de Graaf -secretariaat



DE KAMPIOEN

TECHNISCH BIJBLAD

REDACTEUR:
G. F. STEINBUCH, Civ. en Electr. Ing.

'S-GRAVENHAGE,
CORN. SPEELMANSTRAAT 42.

Verbetering van het motorrijwiel

Kopij: aangeboden door Henk Stomp

Het motorrijwiel heeft noodig een koppeling, en een gangwissel, een goed beschutte magneto en een automatische smering.

Een motorrijwiel is de meer of minder gelukkige samenstelling van verscheidene onderdeelen, die ten doel hebben, den waren toerist een aangenaam en soepel werktuig te geven, dat hem elk oogenblik ten dienste staat, om zonder moeilijkheden of acrobatische toeren groote afstanden af te leggen.

Wat mankeert er nog aan vele motorrijwielen? Vooreerst de koppeling en de gangwissel, die ons bespaart om bovenmenselijke krachtinspanning uit te oefenen om een motor te hulp te komen, die wegens te zwaren arbeid op het punt is stil te staan. Er zijn velen, die beweren, dat onze tegenwoordige motorrijwielen alle hellingen nemen kunnen.

Dit is zoo, als men een machine neemt met een zeer groot vermogen, dat onder normale omstandigheden te groot is. Wil men zonder bijzondere organen alle berijdbare hellingen op de machine kunnen nemen, dan moet men dus zulk een sterke machine nemen; maar deze brengt natuurlijk een zeer groot gewicht mede, dat men altijd als een dood gewicht moet medenemen, en bovendien het rijwiel lomp en onhandig maakt. Wil men bovendien kalm kunnen vertrekken, zonder een soort tigersprong uit te voeren, heeft de toerist

bovendien achterop wat bagage mee te voeren, waardoor zoo 'n sprong een acrobatische toer wordt, dan moet men tot andere hulpmiddelen zijn toevlucht nemen. Om aan het eerste bezwaar tegemoet te komen, moet men den gangwissel aanbrengen en aan het laatste de koppeling.

Het **raam** moet uiterst sterk gebouwd zijn, bevattende den motor, die tot in de kleinste onderdeelen makkelijk bereikbaar is.

De **gangwissel** stelt ons in staat, om een lichtere machine te nemen met een geringer vermogen, ca 2½ P.K., die ons op den vlakken weg de meest gewenschte snelheid geven kan, en dus voor normale omstandigheden ruim toereikend is. Op zware hellingen, waarbij dus het motorvermogen tekort zou schieten, neemt men dan zijn toevlucht tot den gangwissel, een- of tweevoudige versnellings-inrichting.

De **koppeling** stelt ons in staat den motor stilstaande in gang te draaien, op ons rijwiel te gaan zitten en kalm weg te rijden, zonder de kans te loopen over onze bagage heen te vallen of door de gladheid der wegen uit te glijden. Wil men het rijwiel doen stoppen, zonder den motor tot stilstand te brengen, omdat men dadelijk weer wil doorrijden, dan is dit mogelijk. De beide beenen worden zoo noodig uitgestoken en het rijwiel stopt. Door de koppeling weer in werking te brengen, kan men voortrijden, zonder weer de machine te moeten aanloopen. Op drukke verkeerswegen kan deze koppeling ons dus ook van groot nut zijn.

De **magneto** is dikwijls aangebracht en behandeld, alsof ze geen teere machine, maar een vuile knalpot was. Dikwijls laag bij den grond of dicht bij den heeten knalpot, is de magneto blootgesteld aan vervuiling door modder, stof, regen en aan ontoelaatbare verwarming. Kon het dan ook anders, dan dat ze dikwijls weigerde bij een dergelijke verwaarloozing door den rijwielfabrikant? De magneto, die toch een van de belangrijkste en duurste onderdeelen van de geheele machine is, behoort daarom een geschikte plaats te krijgen, en geheel beschermd te worden tegen vuil, modder, regen, enz.

Ook de **smering** is over het algemeen slecht behandeld. Nu en dan, nadat een zekere afstand afgelegd is, wordt wat olie in het motorcarter geperst, en daarmee moet de motor het voor een zekeren tijd stellen. In het begin heeft hij natuurlijk te veel olie, wat den cylinder, de gasuitlaat, en den knalpot vuil maakt. Daarna kome een periode, dan de smering goed is, maar daarna moet hij het met wat minder olie stellen. Hij wordt dan op rantsoen gesteld, omdat hij in het begin te veel kreeg. Dit is niet goed. Beter is, wanneer de motor voortdurend olie toegevoerd krijgt, evenals bij de automobiel het geval is. Dus een automatische olietoevoer. Hoe meer de motorcyclefabrikant te leer gaat bij den automobielfabrikant, des te beter za zijn rijwiel er op worden.

Nu zijn er nog sommige zaken van secundair belang, die verbetering behoeven,, o.a. het **zadel**. Dit werd meer naar achteren verplaatst, zoodat de wielrijder nu meer achter aan zijn kar hangt, hetgeen uit een aesthetisch- en comfortabel oogpunt afkeuring verdient. Men zou het raam dienovereenkomsten moeten veranderen. De veering van het zadel mag ook wel verbeterd worden.

De **voorkveering** op de wijze van de F.N. en dergelijke, is uitstekend, en behoeft geen verandering. Ook de behandeling van de gas- en ontstekingsregelingen moet handiger gebeuren. Het voorbeeld der Engelschen moet meer gevolgd worden, die die regelingen door middel van Bowden-kabels en dergelijke gemaakt hebben, zoodat de motocyclist bij hun behandeling zijn handen niet van het stuur behoeft af te nemen, wat onder omstandigheden gevaar zou kunnen opleveren.

De **voetremmen**, de **voetruisten**, de **bagagedrager** en de **standaard** zijn door den Engelschman geheel uit het oogpunt van de practijk en comfort uitstekend geconstrueerd. Een merkwaardige praktische geest straalt door uit deze Engelsche machines, en hoe meer de anderen daarvan overnemen met ter zijdestelling van hun eigen trots, des te beter zal dit voor den toerist zijn en ook voor hun eigen zaken.

Het motorrijwiel is bestemd om een populair vervoermiddel te worden, maar dit kan het ook alleen worden, als de prijs belangrijk lager zal geworden zijn. De prijzen zijn tegenwoordig zoo hoog, dat zij het motorrijwiel geheel als een luxevoertuig bestempelen, terwijl de zakenman zich dikwijls verplicht ziet om zijn toevlucht te nemen tot een tweede-handsche machine.

Uit: De Kampioen
8 maart 1912 No. 10 Zesde Jaargang
Technisch Bijblad
Redacteur G.F. Steinbuch, Civ en Electr. ING.
Corn. Speelmanstraat 42,
's -Gravenhage

Kennisdelendag 9 april 2016

Er is mij gevraagd om een artikeltje te schrijven over de Kennisdelendag voor de Peu dat wil ik wel doen maar als geen techneut zijnde kan ik geen hoogstaand technisch verslag uitbrengen, daar schiet mijn kennis voor te kort. Dus volgt er een verslagje over de indrukken van die dag.

Door: Ans Vink

Rond tien is vrijwel iedereen gearriveerd met auto. Enkelen zijn met de motor gekomen, dit om in stijl te blijven bij het CFM documentatiecentrum gevestigd in het museum / de werkplaats van Rien Neels. Onder het genot van koffie met cake wordt er al druk gebabbeld en de eerste

kennis al uitgewisseld. Er is een vol programma dus vraagt de secretaris even aandacht om uit te leggen wat we deze dag mogen verwachten en kunnen de heren technenuten Henk de Bruin en Wim Jansen van start gaan.

Veren maken

Henk start met de uitleg over verschillende soorten verenstaal en welke soorten van bewerkingen er mogelijk zijn (zie verderop in deze Peu). Wim geeft o.a. adviezen over het gebruik van hulpmiddelen voor de draaibank om veren te maken. Verder tips over verhitten, afkoelen in olie en de bijhorende temperaturen. Een belangrijk advies van hem, maak altijd een proef om te zien hoe het resultaat er uit komt te zien, evt. zijn er dan nog aanpassingen mogelijk. Een leuke tip was dat je van een ontstoppingsveer nieuwe zadelveren kunt maken. Misschien niet verwacht maar ook van pianosnaren kun je veren vervaardigen. Oefening baart kunst, is ook een advies.

Metaalmoetheid

Henk gaat verder met het vertellen over metaalmoetheid, het ontstaan en de gevolgen hiervan (Henk heeft de informatie op papier gezet die we ook nog meekrijgen. (Ook de inhoud daarvan staat aansluitend in deze Peu de Tout).

Wim laat zien dat je met een aantal gegevens die je hebt uit de bij de motor horende documentatie een berekening kunt maken voor de grootte van je voor – en achtertandwielen (komt nog in de Peu). Zo geeft hij ook nog wat tips over de oliepomp en het afstellen van het aantal oliedruppels per minuut en de invloed van het toerental hierop.

Er worden vragen gesteld en beantwoord door Henk en Wim maar ook ervaringen van anderen komen aan bod.

De klok geeft al ruim 13.00 uur aan, de pauze kan beginnen. Even de gelegenheid om de benen te strekken, een broodje te eten en wat te drinken. Buiten en binnen staan nog een aantal motoren die de nodige conversatie opleveren.

Na de pauze wordt de Gnome & Rhône van Jan Koolen, die we in de pauze al hebben horen lopen onder de loep genomen door Wim en Jan samen. De



De oude condensator, in de Gnome & Rhône is vervangen door een modern exemplaar. Functie: vermijden van vonken aan de contactpunten.

hele restauratie van het motor-en rijwielgedeelte wordt besproken, dit ging gepaard met grote en kleine probleempjes zoals het maken van nieuwe tandwielen en de reparatie van de speciale Maglum dynamo (Peu maart 2014). Maar deze twee enthousiaste sleutelaars vinden overal wel een oplossing voor en er staat dan ook een geweldige mooie machine te lonken om geweldige ritten mee te gaan maken.

Rond de klok van vieren wordt de middag afgesloten. In de wandelgangen heb ik wel vernomen dat er nog het nodige in de Peu gepubliceerd gaat worden. Maar één ding is zeker wie er niet is geweest om welke reden dan ook heeft een gezellige dag met liefhebbers onder elkaar en veel informatie gemist. Zelfs ik als niet technaut heb er nog wat van opgestoken.



Volle bak. In het midden de Gnome & Rhône M1, gerestaureerd en van voor tot achter besproken door Wim Janssen en de eigenaar Jan Koolen. Mooi koppel, die twee.



Een trapje en hij loopt (bijna). De plakkende koppeling blijkt bij het wegrijden meer problemen op te leveren. Jan vertelde de redactie later dat dit vooral kwam omdat bij het vlakken van de koppelingsplaten, magnetisme in de platen was achter gebleven. De koppeling werkt nu beter na het demagnetiseren van de platen.

Verenstaal en zelf veren (leren) maken

Door: Henk de Bruijn

Hij houdt al enkele jaren presentaties tijdens de Kennisdelendag en de Open Dag van het Documentatiecentrum in het museum van Rien in Oosterhout. Ik ben zelf bij de presentatie van onderstaande geweest. Andere aanwezigen zullen bevestigen dat onderstaande aantekeningen zeer levendig, en met een overvloed aan praktische voorbeelden, aan de hobbyisten wordt overgedragen. Ik hoor Henk alweer praten als ik onderstaande lees. (Paul: redactie)

Verenstaal komt voor in twee hoofdsoorten

De eenvoudigste soort met een te laag koolstof gehalte om veredeld te worden: $> 0,3 \% C$.

Met een koolstofgehalte waarbij wel veredeld kan worden: ca. $0,6 - 0,8 \% C$

Het eerste type

Als er niet veredeld kan worden, dan wordt het staaldraad door koud trekken flink gerekt waardoor de sterkte ook flink toeneemt. De taaiheid vermindert ook heel wat maar er blijft nog voldoende over om er een veer van te wikkelen en eventueel een haak of een oog aan te buigen. In het algemeen wordt dit weinig toegepast en dan nog alleen voor kleine en goedkope toepassingen.

Pas op met verhitten van deze staalsoort want als dit wordt uitgegloeid wordt het zacht en is het niet meer in de oorspronkelijke toestand te krijgen en heb je er niets meer aan!

Het tweede type

De staalsoorten die voldoende koolstof bevatten zijn doorgaans ook laag gelegerd en worden op een speciale manier veredeld (gehard). Dit staal wordt verhit tot 850 graden Celsius en snel afgekoeld in een loodbad of een zoutbad van tussen de 400 tot 550 graden. Het blijft daar korte tijd waarna het er uit gehaald wordt en op kamertemperatuur komt. Dit is een direct veredelingsproces er wordt niet meer ontlaten Hierna wordt het nog weer koud nagetrokken en wordt de sterkte nog eens flink opgevoerd.

Een reparatie

Aan een veer met een draaddikte van meer dan 2mm is het vrijwel niet te doen om opnieuw een haak te buigen zonder het staal te gloeien. In gloeiende toestand buigt het het gemakkelijkst al moet er wel snel gewerkt worden.

- Naarmate het staal langer in gloeiende toestand verkeert gaat dit ten koste van de kwaliteit.

- Vervolgens moet het vanuit gloeiende toestand (850 graden) snel afgekoeld worden in olie of eventueel water.

Het is nu glashard en erg bros! Door het blank te schuren, en vetvrij te maken en voorzichtig opnieuw te verhitten zullen er aanloopkleuren op komen eerst geel, bruin, violet en licht grijsblauw. Hierbij is de ontlaattemperatuur ca. 500 graden. De taaiheid is nu voldoende om weer een enigszins bruikbare veer te verkrijgen. Bedenk wel, het wordt nooit meer origineel.

Wat eventueel ook kan is uitgloeien en langzaam af laten koelen en daarna de haak koud buigen. Door het koud buigen ontstaat versterking waardoor de haak sterk genoeg kan zijn, maar zeker is dit niet!

Zelf een veer wikkelen

Dit is redelijk te doen door op een asje een stuk pianodraad te wikkelen. Dit gaat het beste op de draaibank hoewel er ook apparaatjes bestaan die in de bankschroef geplaatst met de hand gedraaid kunnen worden. Het een en ander vraagt vaak veel handigheid vooral het aanbrengen van een bevestigings-oog of een haak. Maar, oefening baart kunst. Het vastzetten van het draad gaat het gemakkelijkste door eerst een dwarsgaatje in de as te boren waar de draad doorheen gestoken wordt. De draad met een tang strak houden voor het wikkelen gaat alleen bij een zeer laag toerental en ruim voldoende draadlengte. Veiliger is het om de draad licht in de beitelhouder te klemmen tussen twee zachte materialen b.v. messing. Neem ook een flinke afstand tussen as en beitelhouder. Laat de draaibank linksom draaien zodat er goed zicht is op het wikkelen. Na het wikkelen zal blijken dat de veer terug veert naar een veel grotere diameter. Dit terugveren is bij kleine diameters veel minder als bij grote diameters. Een paar proefwikkelingen zijn dan ook zeer beslist no-

dig om de juiste as-diameter te bepalen.

WAARSCHUWING

Het verenstaal zal tijdens het wikkelen een grote spanning opbouwen en kan ernstige ongelukken veroorzaken als de draad wordt afgeknipt zonder de wikkelas eerst terug te draaien waardoor er ontspannen wordt!

Metaalmoetheid

Waarom breekt een as van een spoorwagon terwijl de dikte toch groot genoeg zou moeten zijn? Na intensief onderzoek komt men er achter. Wij kunnen er ons voordeel mee doen en snappen dan beter waarom dingen gemaakt en afgevoerd worden op de manier zoals wij ze heden ten dage aantreffen.

Door: Henk de Bruijn (presentatie tijdens Kennisdelendag)

August Wöhler, werknemer bij de Duitse spoorwegen, deed onderzoek naar het bezwijken van de assen van spoorwagens. Zowel in Engeland als Duitsland werd aan de hand van de staalsterkte de asdikte berekend en toch trad er breuk op die niet zonder meer verklaarbaar was. Wöhler ging proeven doen met een belasting op een draaiende as. Toen bleek dat door de wisselende buigrichting die zo optreedt in de as, er veel eerder breuk optreedt dan wanneer er de as stil staat. Ook was er geen vervorming te zien na de breuk, iets wat normaal is bij een breuk na overbelasting. Kennelijk treden er in het materiaal kleine veranderingen op die niet zichtbaar zijn maar op de lange duur toch tot breuk kunnen leiden. De term vermoeiing werd hierop van toepassing verklaard. Maar dat wil niet zeggen dat er sprake van uitrustend herstel kan zijn (vertelt Henk met een glimlach: redactie). Verder is gebleken dat bij lage belastingen er geen breuk optreedt.

Nu rijst de vraag: waar ligt de grens van de vermoeiing?

Dat blijkt lastiger dan gedacht. Het hangt namelijk af van de soort wisselbelasting. In het bovenstaande geval is er sprake van een gelijke belasting in alle richtingen. Maar het kan ook zo zijn dat een constructiedeel constant in een richting wordt belast en er tijdelijk nog wat extra bij komt of juist af gaat. Zo zijn er heel veel combinaties mogelijk. Er kan ook nog wringing en trek- of drukbelasting bij komen.

Duidelijkheid

Wat uiteindelijk duidelijk is geworden is het volgende; als een stalen onderdeel tien miljoen belastingswisselingen kan doorstaan dan zal dit aam een dergelijke belasting niet bezwijken mits er geen beschadigingen optreden. Bij andere metalen gelden andere waarden. Bij aluminium is geen duidelijke vermoeiingsgrens vast te stellen. In feite kan iedere beschadiging de levensduur bekorten. In de praktijk komt het er vaak op neer dat de sterkte van veel onderdelen slechts tot op een derde of zelfs maar een kwart worden belast van

wat er eigenlijk mogelijk zou zijn als er geen vermoeiing zou zijn.

Herkenning

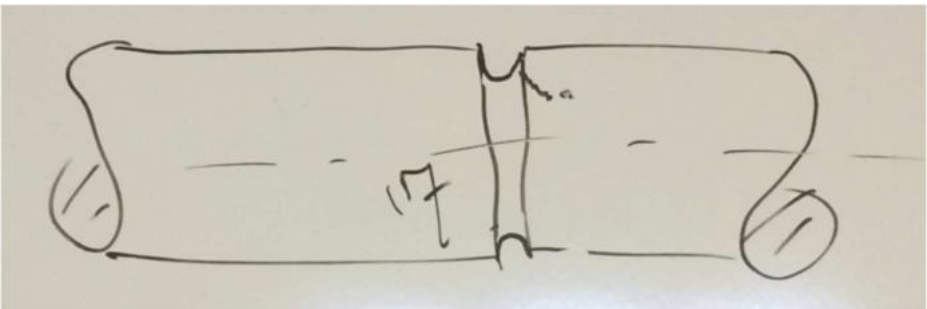
Een vermoeiingsbreuk vertoont meestal een vlakke breuk vanaf het punt waar de breuk is begonnen met verdere ontwikkeling. In dit deel zijn ook "groeiringen" zichtbaar zoals bij de jaarringen van een boom. Dit wordt veroorzaakt doordat de scheur stapsgewijs voortgaat tot dat het laatste deel in zijn geheel bezwijkt. Het laatste deel vertoont een wat ruwer kristallijn oppervlak.

Oorzaken

Een oorzaak kan zijn te zwak materiaal maar dit komt niet vaak voor. Vaker gebeurt het dat er overbelasting is. Mensen verlangen soms meer van hun machine als waarvoor deze bestemd is. Aanleiding kan ook zijn dat er in het ontwerp kerfwerking optreedt. Dit is een speciaal verschijnsel dat extra spanning verhogend werkt.

Kerfwerking

Voorbeeld: Twee assen zijn beide op twee steunpunten geplaatst. Een as is in het midden voorzien van een groef waardoor de diameter ter plaatse nog maar 17 mm is. Een tweede as is over de gehele lengte 16 mm. Wordt er nu in het midden een bezwijklast op gezet dan zal de as met de groef (kerf) als eerste bezwijken. De dunste as buigt gelijkmatiger als de as met de groef



Kerfwerking op een as van 17 mm. Op de plek van de insnede is de as 16 mm dik. Henk vertelt dat een dunnere as van 16 mm over de hele lengte beter tegen doorbuigen bestand is. Dit terwijl de 17 mm as (bijna) over de hele lengte dikker is.

waardoor de dunne een gelijkmatiger spanningsverdeling krijgt en de gegroefde as juist een spanningsconcentratie krijgt. Kerfwerking treedt overal op waar scherpe inspringende hoeken zijn bij gleuven, uithollingen, groeven etc. Het gaat zelfs zover dat alleen al een ruw oppervlak kerfwerking kan veroorzaken. Motorracers polijsten niet voor niets hun drijfstangen. Ook in vliegtuigmotoren wordt dit gedaan. Dit zijn wat speciale gevallen maar ook diep indringende corrosie, roest of accuzuur kan aanleiding zijn voor kerfwerking.

Preventie

Wat betreft de vervaardiging van onderdelen is het van belang om daar waar het maar mogelijk is bij inspringende hoeken enz. zoals eerder genoemd , te zorgen voor zo groot mogelijke afrondingen voor zover de functie van het onderdeel dit toelaat. Zelfs bij schroefdraden wordt dit principe toegepast. Ook het stoppen van de voortgang van een scheur door aan het einde hiervan een gaatje van ca. 3 mm te boren is een methode om kerfwerking te verminderen.

Bezoek beurs Reims door een stel clubleden

*Elk jaar bezoekt een trouw groepje CFM-ers de beurs in Reims, dit keer 12 maart 2016. Het is een tweedaagse beurs. Onze grote voorkeur gaat uit naar de eerste dag. Het stramien van deze dag is tot op de minuut uitgedokterd. Alleen tegenslag kan ons daar vanaf helpen. Nou, pech hadden we bepaald niet.
Door Paul Jonkman*

Bij aankomst (iets over acht uur 's morgens) werden we bij het uitstappen direct aangesproken door een Fransman die nog toegangsbewijzen voor ons had (als standhouder). Dat betekende dat we bijna een uur voor de opening al liepen te snuffelen. Hier haal je de echte speurkip uit de toom. Elke maiskorrel werd onmiddellijk opgepikt. Voor opening bleek het reisje al rendabel. Wat vonden we zoal? Veel kleine onderdelen die dit keer goed in de ruzzak



pasten. Denk aan manettes, dynamo's, kettingtandwielen (nieuw en origineel Terrot-logo).

Vanwaar mijn bewondering? De een kijkt een uur in de stapel en vindt niets. De ander loopt er op af en pakt meteen het onderdeelje dat er uitspringt qua zeldzaamheid of verzamelaarswaarde. Dit vereist wel grote kennis van de motoren waarvoor de onderdelen gezocht worden. Bedenk dat de gewilde onderdelen vaak een fikse prijs hebben en listig zijn tentoongesteld. Het is de kunst om tussen de bende nog de waardevolle spullen op te pikken. Zoals elke kip eerst met de mais begint en eindigt met de tarwe, zo begint deze speurder met Terrot onderdelen van de zwaardere modellen vanaf eind dertiger jaren. Selectief winkelen.

Als je nieuwsgierig bent wat er zoal gevonden is, kijk dan eens op **www.hanstt.nl**. Je kan tenslotte niet alles zelf houden. Een leuke manier om een dure reis enigszins te bekostigen. Dit jaar prima gelukt. En ik was blij dat ik niet met een motorblok moest slepen, laat staan een hele motorfiets (die we ooit nog eens ter plekke gedemonteerd hebben). Maar dat waren andere tijden.



Terrot RATT (met drie rollen onder het motorblok). Een 500 cc zijklepper uit 1936 met een vermogen van 11,5 pk en een maximum snelheid van 90 km/h.

Er zijn grote hallen in Reims, vol met glimmende auto's en motoren, clubstands en onvermijdelijke champagne (centrum van dit bubbeltje). De motoronderdelen, die wij zochten, worden vooral buiten verkocht. Een kort bezoek binnen is zeker de moeite waard. En als het regent, dan levert dit veel vertier.

Sleuteldag 8 oktober 2016 in Hattem

Zoals u allen weet is in 2014 de laatste Sleuteldag geweest. Omdat het aantal deelnemers hieraan zo laag was dat dit niet in relatie stond tot de inspanningen en de kosten, is toen besloten om de Sleuteldag om de twee jaar te organiseren, mits er 15 deelnemers zijn.

U kunt nu dus inschrijven voor de Sleuteldag op 8 oktober 2016.

Wederom bestaat de mogelijkheid om speciale laswerkzaamheden uit te voeren, materiaal te polijsten, slijpen; ook plaatbewerking/plaat lassen hoort tot de mogelijkheden, denk hierbij aan koelribben, spaborden, frames e.d.

Ook kunnen uitlaten en dempers worden gefabriceerd. Indien het product niet op dezelfde dag gereed is (bijv. i.v.m. verchromen) kan het later worden opgehaald.

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

We beginnen om 09.00 uur en stoppen om 15.00 uur.

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

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

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

De peildatum voor het wel of niet laten doorgaan van de dag is op 2 oktober. Uw inschrijving dient dus vóór deze datum binnen te zijn. Vermeld op het inschrijfformulier uw e-mailadres/telefoonnummer in verband met de berichtgeving.

Adres

Metaalmorfose

Burgemeester Moslaan 20

8051 CR Hattem (opzienbarende website: metaalmorfose.nl)

Tot ziens in Hattem, Ton Dorland, Veldstraat 15, 3881 JM Putten.
(0341) 36.13.52

Graag de inschrijvingsformulieren tot 27 september opsturen of mailen naar Ton Dorland.

Vrijdag 23 september volgt nog een herinneringsmail met deze aankondiging.

Raymo

*Beste redactie, Ik kan je met blijdschap laten weten dat ik vandaag het toegestuurd document heb vertaald over het Franse merk Raymo, waarvoor mijn oprechte excuses worden aangeboden voor het "lange wachten", dus werd jullie geduld tot het uiterste gedreven...., maar er is een spreekwoord dat spreekt over "GEDULD IS EEN SCHONE DEUGD", aldus Jo Vercaemst.
Vertaling uit: Motocycltiste No. 60*

voorgeschiedenis van de werkplaats

Met de naweeën van de Eerste Wereldoorlog nog vers in het geheugen, opende Raymond Desmaillies zijn zaak in de "Rue Teynière" Bourg en Bresse in het Departement "Ain". Hij is al fabrikant van de "Cycles Raymo" en tevens distributeur van motoren en naaimachines. In 1922 komt zijn jongere broer Léon bij hem in de zaak.

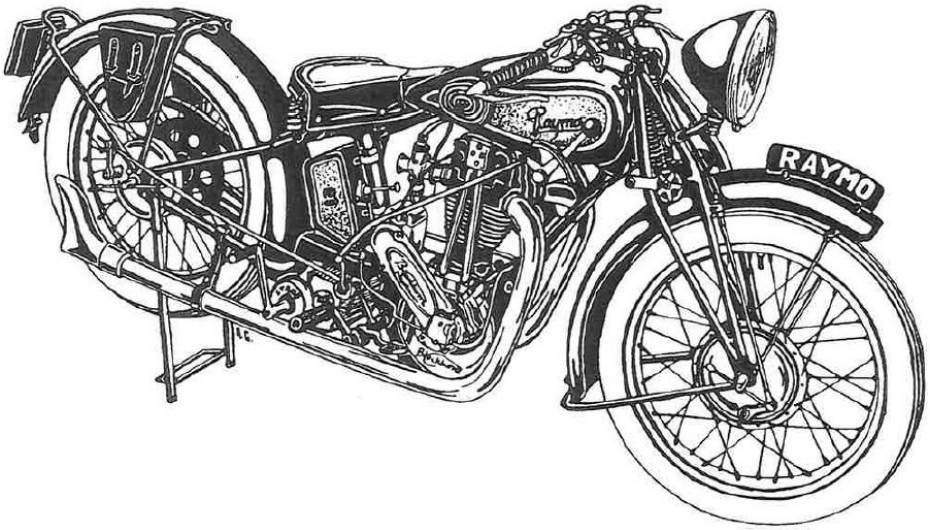
In 1923 wordt de motorfiets "Raymo" voorgesteld, deze schittert vooral in de wedstrijd van de "Côte d'Oyonax in juli van 1923 en later ook op het "Circuit de l'Ain" in augustus van datzelfde jaar met Noël Desmaillies als rijder, die als eerste eindigt en daar de 204 kilometer te hebben afgelegd, zonder ook maar één enkel strafpunt. Deze machine zal worden gepresenteerd op de 18e "Salon de L'Automobile" als de "gemotoriseerde fiets Raymonette" in november 1923.



In 1926....

In 1926 laat Léon Desmaillies een moderne werkplaats in de "Rue du Peloux" in Bourg bouwen en vraagt er een Statuut aan voor "Les Etablissements RAYMO", een N.V. Hij specialiseert zich in het vervaardigen van fietsen en als grossist van fietsonderdelen. Pas in 1928 verschijnen de eerste motorfietsen en het is vooral in 1929 waar het hoogtepunt van de "Raymo-productie" komt. Deze machines zijn exclusief voorzien van een 4-takt motorblok : "Moser" in een 175 en een 250 ccm³ uitvoering, "Voisin" in een 350 ccm³ en een "Blackburne" in 350 ccm³ voor de "High End". "Raymo is feitelijk slechts een assembleerder zoals er zo vele waren in die periode....

Het gamma omvat zes verschillende modellen. Een reclamecampagne werd lokaal gevoerd en er wordt niets gepresenteerd op de Salon in Parijs. Een maandblad werd, in wezen reclame, zelfs nog steeds in 1929 uitgebracht. Een "Raymo" 350, van het type R11, komt als eerste over de finish in ex aequo en dit na 330 kilometer op het "Circuit de l'Ain", deze motor werd bereiden door Henri Bedaud.



Raymo 350 cc type R11 met Blackburne kopklepmotor Serienummer 422.

In 1930....

zakt de prijs en het model voorzien van een "Voisin"-motorblok verdwijnt. Reclame verdwijnt dan ook uit de regionale krant "Le Courier de l'Ain". De aandeelhouders worden vervolgens bijeengeroepen op een Algemene Vergadering want het lijkt er op dat er problemen zijn ontstaan.

In 1931 en 1932....

lijkt het niet dat de fabriek motoren is blijven produceren, maar enkel bezig is met de onverkochte materialen in uitverkoop te plaatsen....

Begin 1933....

wordt aangekondigd dat de nieuwe fietsen worden uitverkocht wegens een faillissement. Dit betekent het einde van "Raymo". Het materieel en de fabriek werden geveild in maart van datzelfde jaar. De productie van motorfietsen zal dan slechts drie jaar hebben geduurd, met uitzondering van de "Raymonette". Er zijn geen afbeeldingen terug gevonden van de "Raymonette".

De diverse modellen

A. De gemotoriseerde "Raymonette" fiets

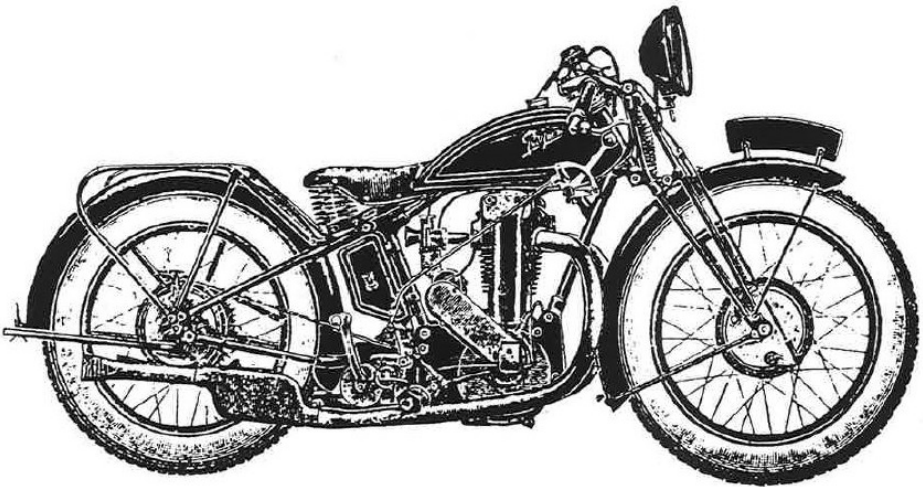
Moto Revue maakte de volgende omschrijving in nummer 135 van de 18e Salon, uitgebracht op 1 december 1923 : "2-takt motor met 3 lichten, een boring van 54 mm, een koppel van 54, een cilinderinhoud van 125 ccm³, een smering door een 10 % olie/benzine verhouding, een automatische carburateur, magneet ontsteking. Van grootte verschillende tandwielen voor de snel-

heid, versterkte Dunlop-banden maat 650 x 45, speciale spatborden, laterale remmen, een speciaal verlaagde en versterkt verend kader, met het prijskaartje van 1750 FF, indien men er een extra versnelling bij wil: + 50 FF., twee extra versnellingen : 300 FF (zoals eerder vermeld: geen enkele illustratie).

B. de motorfietsen

De advertentiebladen van "Le Courrier de l'Ain" stellen in juli 1929 een gamma bestaande uit 6 modellen voor.

- het type R2 : met "Moser" 175 ccm³ motorblok, kopklepper, type A : 3450 FF
- het type R6 : met een "Moser" 250 ccm³ motorblok, kopklepper, type C : 4500 FF
- het type R8 : met "Voisin" 350 ccm³ motorblok, zijklepper : 4850 FF
- het type R9 : met "Blackburne" 350 ccm³, zijklepper : 5150 FF
- het type R11 : met "Blackburne" 350 ccm³, kopklepper : 6450 FF
- het type R12 : met "Blackburne" 250 ccm³, zijklepper : 4850 FF



Raymo R11 350 cc met Blackburne kopklepper (Moto Revue juli 1929)

Moser

De grootste afnemer van de "Moser" motorblokken was zonder twijfel "Dollar", die deze van 1924 tot 1927 inbouwde. Het totale gamma (125 tot 350 ccm³) van deze constructeur uit Pontarlier was, uitgezonderd het 175 ccm³, een type D motorblok met halffrond kleppendecksel. Onder de overige afnemers van deze "Moser" motorblokken, bevond zich "Radior" (Bourg), "Maître" (Besançon), "LSN" (Louisson nabij Saint- Etienne), Tendil" (Alès), "DEMADE" (Bruay-sur-Escaut), "Moto Monté" (Chambon-Fugerolles),.... Met uitzondering van het 175 ccm³ motorblok van het type "D".

Alle "Moser" blokken zijn kopkleppers met een vlak kleppendecksel vervaardigd uit goede materialen met verwijzing naar de beste grondstoffen (SKF - lagers, "gallets Hoffman", en zo meer...). "Moser" blokken gingen door als uiterst betrouwbaar en genoten van een flatterende reputatie van goede "grimpeurs". De "Moser" productie lijkt te zijn stopgezet in 1928, in het jaar dat "Dollar" het "Chaise" blok monteerde in haar modellen.

Een meer diepgaande studie laat ons toe te vermelden, (zonder enig bewijsstuk uit een catalogoog) dat nog andere modellen werden vervaardigd:

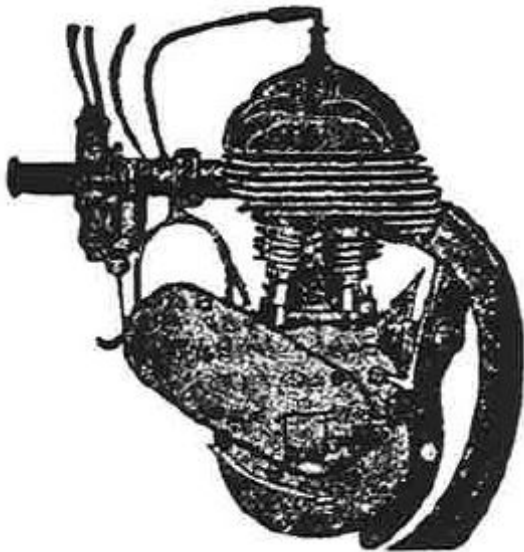
- het type "R 32": waarschijnlijk voorzien van een 175 ccm³ "Moser"-blok
- het type "D" : met dubbele uitlaat en een "culasse hémisphérique"
- het type "R 5" : met 3 PK, waarschijnlijk voorzien van een 250 ccm³ "Moser" blok
- het type "D", dat evenwel enkel verschil toont met de 250 ccm³, type "C", bij de montage van de kleppen. De bevestigingen van de kleppen van het type "B" zijn "gerapporteerd" bij levering uit de gieterij met dezelfde nokken als type "C"
- het type "R 7" tot slot, met een 4 PK en een 350 ccm³ blok "Moser" van het type "C".

De motorblokken "Moser" waren vanzelfsprekend van Franse makelij, vervaardigd te Pontarlier in het departement "Doubs". Het heeft nog een ganse tijd geduurd vooraleer het in Saint-Aubin (nabij Neuchâtel) geproduceerd motorblok in een Franse motorfiets kwam te liggen. Griffon was tot in 1907-1908 de laatste grote Franse afnemer van de Zwitserse Moser-blokken.

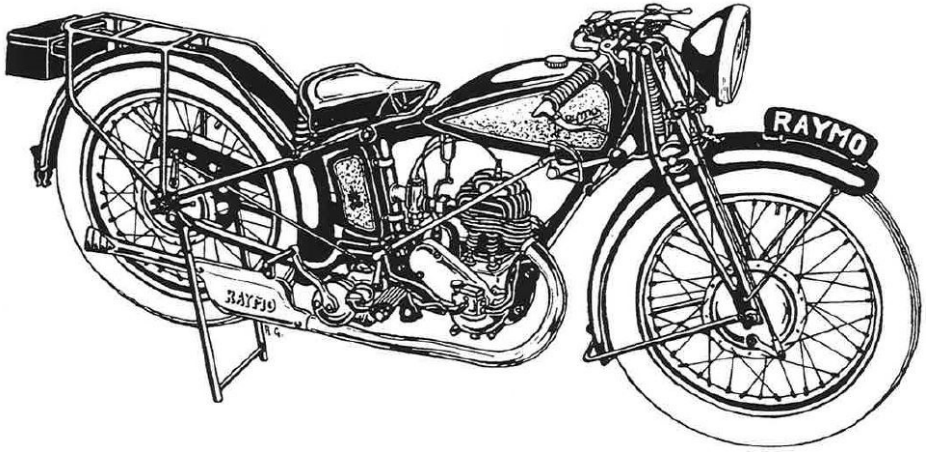
Voisin

Wat betreft het "Voisin" - motorblok lijkt er geen enkel verband te bestaan tussen de "Société Anonyme" van de "Etablissements Voisin et Cie" gevestigd in de "Rue Antonin Raynaud, 8 - 16 in Levallois - Perret e,n de befaamde vliegtuigen automobielbouwer gevestigd te Issy - Les - Moli-naux.

Hiernaast een matige afbeelding van een Voisin 350 cc zijklep-blok uit Moto Revue No. 299 van 1 december 1928.



We hadden, wat ons betreft, gedacht dat we duidelijke gelijkenissen zouden vinden tussen de ontwerpen van de "Voisin" motorblokken voor motorfietsen en deze van "Madoz", die "Propulcycle" genoemd werden of S.E.P.T. zoals de geschiedenis van deze merken enigszins ingewikkeld is en slecht begrepen werd. (cfr. Motocyclettiste n° 37/38, blz 24). Het wordt het niet uitgesloten dat de Ets Voisin uit Levallois - Perret de overnemers zijn van "Propulcycle et S.E.P.T.". (zie ook kleurenfoto's op blz. 31)



Raymo R8 met Voisin 350 cc zijklepper 1928 met framenummer 168

Une belle victoire de la Motocyclette
RAYMO 350 cm³
dans le Circuit Ain-Jura

RAYMO-REVUE

ORGANE DES FABRICATIONS « RAYMO »
Chemin du Peloux à Bourg-en-Bresse.

(commerciële advertentie)

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

17 EN 18 DECEMBER 2016

GRATIS PARKEREN

OLDTIMER MOTOR EN BROMFIETS BEURS

CENTRAL Classics

EXPO HOUTEN · HARTJE NEDERLAND

t/m bouwjaar 1980

2x PER JAAR

Gemakkelijk bereikbaar langs de A27 (bij Utrecht). 3 hallen, 10.000 m² beursruimte. €10,- entree. Locatie Expo Houten, beursadres Meidoornkade 24, 3992 AE Houten.

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 1 en 2 april 2017.
Central Classics, Postbus 22, 3700 AA Zeist, info@CentralClassics.nl, tel 06 305 425 28.

Effies naar Spanje rijden op de oude knorren

Jan Koolen, Jan Kuijer en Peter Vaal starten 9 augustus vanuit Kaatsheuvel met de Pelgrimsrit naar Santiago de Compostella. De begeleiding van dit ambitieuze ritje is in handen van de familie Vink en de familie Jansen. Het bestuur zal aanwezig te zijn bij het uitzwaaien. Er komen vast mooie foto's en spannende verhalen in de volgende Peu's.

Goeie reis allen.

Oproep kopij

Alles in, met en om Franse motoren is het waard om verteld te worden. Heb je een verslag van een mooie rit?, een succesvolle reparatie?, een aanschaf van een mooie lieverd? Laat het maar weten. Als je het moeilijk vindt om het op papier te krijgen, neem dan in ieder geval contact op met de redactie.

Reacties naar cfm.redactie@gmail.com

06-10.12.11.48

(Paul Jonkman)

Clubagenda



Clubweekend met Jaarrit zaterdag 10 september 2016

9 september—11 september 2016

Organisatie: Raoul en Wiske de Belder

Putte-Beerzel, in de driehoek Mechelen-Aarschot-Lier bij St. Katelijne Waver (België)

Nadere gegevens en inschrijfformulier in deze Peu de Tout (blz. 7)

Nationaal Veteraan Treffen Woerden

24 september 2016

Met club-presentatie

Sleuteldag CFM Hattem 8 oktober 2016

Voor meer informatie, zie de aankondiging in deze Peu de Tout.

Jaarvergadering CFM Kootwijkerbroek

29 oktober 2016

Streefdata verzending Peu de Tout

8 oktober, 30 december 2016

Bestuursvergaderingen in 2016

5 oktober, 23 november 2016



Na twee zeer succesvolle “Oldtimerdagen” gaan we voor een derde keer deze prachtige en gezellige dag organiseren. De datum is 6 augustus op het terrein bij de Ruïne van Brederode te Santpoort-Noord. Graag willen wij u uitnodigen om aan dit gratis evenement mee te doen. We beginnen met een kleine toertocht voor auto’s, motoren, bromfietsen en trekkers (apart ritje), daarna opstellen op het terrein, waar van alles te doen is, oa. werkende stoommachines, auto’s, motoren, bromfietsen, vrachtwagen, trekkers en diverse kraampjes etc. Voor info en inschrijving: www.stichtingoldtimerdagsantpoort.nl



Op internet is bijna niets te vinden over Raymo. Maar Yesterdays in Nederweert heeft een dergelijke motor in de verkoop gehad, een R5 Moser 250 cc kopklepper, framenummer 2091. De documentatie over het merk komt qua inhoud overeen met de beschrijving in Motocycltiste. (foto: Yesterdays) Verkocht!



Maar deze Raymo is dus wel gevonden door een clublid. Dit is een matige foto van een R11 met Blackburne motor met dubbele uitlaat, zoals de eerste afbeelding in dit artikel.



Foto's van posters in het Musée de la Moto Marseille: l'histoire de la "Motocyclette" (2002). Dit museum bevat een o.a. een grote collectie machines van Nougier. Entree € 2,80. De afstand zal een groter probleem zijn: vanaf Utrecht 1198 km en ongeveer € 82,= tolgeld.