

Un Peu de Tout

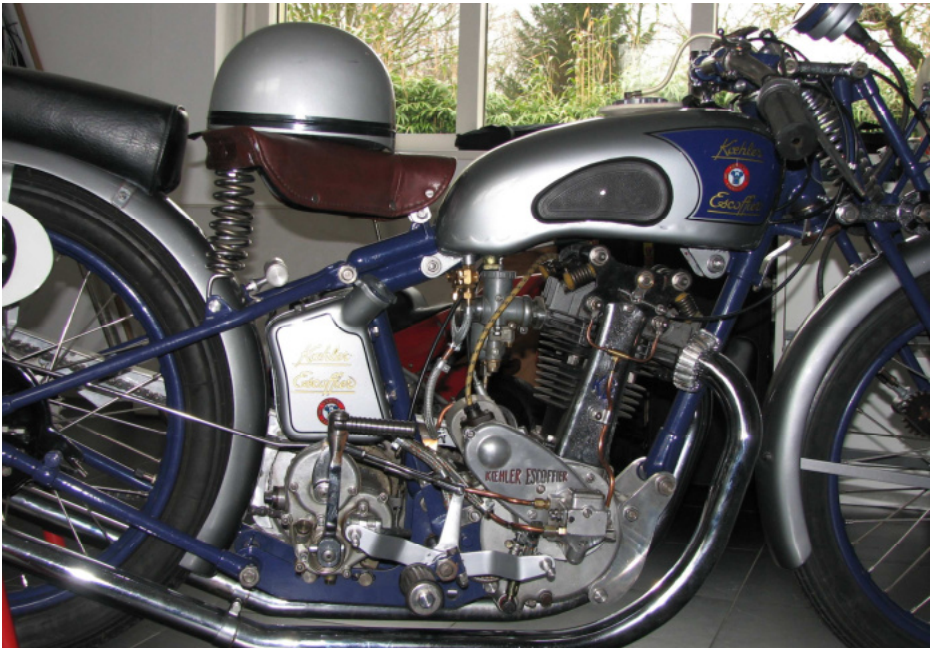
Nieuwsbrief 100 Maart 2017 oplage: 190



4 mei 1947

Ton Dorland

4 maart 2017





De Terrot van Mark Nijhoff, nieuw in het bestuur, zie kennismaking blz. 6



De motormannen gaan 't halen, maar hoe? Dat is nog een heel verhaal, lees vanaf blz. 15

Inhoud

Voorwoord (Christ de Graaf).....	5
Even voorstellen, drie nieuwe bestuursleden.....	6—30—37
De laatste Greut'n uut Putt'n (herinnering aan Ton Dorland)	7
Als het twee wielen heeft en een motor (Hans Devos in de VS	9
Het avontuur Santiago de Compostela (vervolg).....	15
Big-end helemaal kapot	27
Musée Motobécane St. Quentin (Eef jansen)	33
Kennisdelendag CFM	35
Monet & Goyon 100 motoren voor 100 jaar	38
Rosmalen motorbeurs en clubstand (terugblik).....	39

Er zijn geen bijlagen bij deze Peu de Tout

De meest actuele ledenlijst is te vinden in “Mijn CFM”. Als je niet kunt inloggen, neem dan even contact op met de redactie.

Op de Voorpagina

Ton Dorland is 4 maart 2017 overleden. Hij was tot de laatste dag actief bestuurslid. Hij is oud voorzitter, mede-oprichter van de vereniging Club Franse Motoren, hier in kenmerkende houding op de clubstand Rosmalen 2011.

De onderste foto is één van de projecten die Ton in 2009 op kenteken heeft gekregen. Het is een Koehler Escoffier KLS4L. De motor is opgebouwd als race-motor met o.a. ultra smal voorspatbord en bijzondere dubbele oliepomp.

Sluiting kopij: Uiterlijk maandag **15 juni 2017**, 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:

Vz: Daan Withagen, Elzenhof 17, 4661WC Halsteren 06-53.43.96.29
Secr: Christ de Graaf, De Vlaskam 10, 4765 DH Zevenbergschen Hoek (0168) 45.30.57
Pm: Jan Horsman, Glanzerhof 8, 5709 GE Helmond. (0492) 51.86.98
Alg: Ans Vink, Herckenrathweg 3a, 6681 DC Bommel (0481) 46.12.71
Alg.:René Wesselijs, Meermanstraat 65, 2132 PP Hoofddorp (023) 563.51.60
Alg: Mark Nijhoff, Burg. Bulderboulevard 31, 2922 BR Krimpen ad IJssel 06-25.58.00.64

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

Het is nog hartje winter als ik dit schrijf, maar de voorjaarskriebels beginnen al. Het revisieproject staat weer op de wielen, maar het zout op de straat belet me om een ritje te maken. Want zijn we niet allen erg zuinig op ons erfgoed?

Door: Christ de Graaf

Ik mijmer wel eens hoe de situatie was toen onze motoren nog nieuw waren, zo gemiddeld in de jaren twintig en dertig van de vorige eeuw. Toen waren ze het vervoermiddel dat het hele jaar gebruikt werd. Jean ging afgeladen naar de markt, Pierre reed lange ritten over landelijke wegen en onderhoud was een groot vraagteken. Gelukkig is het weer in Frankrijk gemiddeld iets beter dan in ons kille kikkerland, maar de machines moesten stof, regen en kou trotseren om Jean en Pierre van A naar B te brengen. En de motor mocht meestal buiten overnachten. En poetsen, ho maar.

Nu, bijna honderd later hebben ze hun baasjes overleefd, en mogen ze van een fijne oude dag genieten. Niet of nauwelijks in de regen, in een warme stalling, lekker in het vet en verse olie en af en toe een ritje. En dan weer snel gepoetst en verzorgd. Wat boffen onze motoren.

Maar soms kijk je terug en soms kijk je vooruit: wat gaat er in de wereld gebeuren? Hoe lang mogen we met de oldtimers nog de weg op? Hoe lang is er nog benzine? Hoe lang kan ik zelf de motor nog rijden? En wat gebeurt er als ik dat niet meer kan? Daar moet ik maar niet te lang bij stilstaan. Vooral de gezondheid kan van de een op de andere dag veranderen. Zelf rijden is dan ineens niet meer mogelijk. Dat zien we in onze omgeving en ook in de Club Franse Motoren soms van erg dichtbij. We denken dan natuurlijk aan Ton Dorland, je hebt onlangs het bericht van zijn overlijden ontvangen, maar ook Wil en Raoul staan vers in het geheugen. Op deze momenten voel ik dan juist de opdracht om door te gaan.

Opdracht

Het is de taak om voor de volgende generatie ons erfgoed in stand te houden. Mogelijk zijn er jonge leden, waarvoor de oude techniek veel vraagtekens heeft. Je kunt immers geen laptop aan een veteraan hangen voor diagnose. Heb je afgelopen winter zitten tobben met een technisch probleem? En wil je nu toch weer kunnen rijden? Misschien zijn er wel zonen en dochters die meekeken afgelopen winter om te zien wat onderhoud en reparatie allemaal inhield.

Het is heerlijk om naar het voorjaar uit te kijken. De Kennisdelendag komt eraan en na het succes van vorig jaar is het voor de nieuwe bestuursleden Mark en René een uitdaging om dit jaar weer “volle bak” te krijgen. Moet toch lukken, het programma is aansprekend voor iedereen! En kennis vormt een basis om ons erfgoed te blijven koesteren.

Hopelijk zien we elkaar weer snel, rijdend, sleutelend, of koffiedrinkend. En wie weet met de zeer jonge generatie nieuwsgierig rondkijkend in de sporen van pa en ma. Eigenlijk rekenen we daar een beetje op. Tot binnenkort. ◀

Allez foncez, regardez, délectez vous, faites vous plaisir au chaud
www.motosdautrefois.fr

Ga door! kijk! Zwelg! Doe uzelf een warm plezier

Even voorstellen (1) Mark Nijhoff

In het Juli 2015 nummer van de Peu heb ik al iets over mezelf geschreven maar gezien de laatste ontwikkelingen binnen het bestuur, waarvan ik nu ook onderdeel uit maak leek het een goed idee om toch nog even wat over ons zelf op papier te zetten.

In het stukje van Juli 2015 was ik nog woonachtig in Rotterdam, maar inmiddels is dat Krimpen a/d IJssel geworden. Als dit tijdens de kerst dagen van 2015 tegen ons gezegd was, dat we de volgende kerst in Krimpen zouden vieren, hadden wij diegene wel een beetje voor gek verklaard. Op de ochtend van de kennisdelen dag zijn we in Krimpen gaan kijken; ik had Christ even een berichtje gestuurd dat ik wat later zou komen. Nou dat was een schot in de roos en daarna is het erg druk geworden; oude huis verkopen, nieuw huis aankopen, hypotheek regelen etc. etc. De vakantie in September op kunnen nemen zodat er verbouwd kon worden en we op 08 Oktober konden verhuizen. Een beetje een achtbaan gevoel, maar wel een hele goeie achtbaan! Bij ons veel positieve ontwikkelingen maar ook het overlijden van mijn vader begin 2016. En ja het afgelopen jaar is er binnen de CFM ook nogal wat gebeurd en ondanks dat ik nog maar twee jaar lid ben en nog niet aan heel veel evenementen mee gedaan heb, is het wel een club die me aanspreekt. Dus de oproep dat er versterking binnen het bestuur nodig was heb ik direct opgepakt en me aangemeld. Als het om motoren gaat heb ik een brede interesse; beetje Engels, een Italiaan, een dikke Duitser en natuurlijk een Fransoos; een Terrot Model F, een 250cc tweetakt en die blijft mooi 'dans son jus', technisch is er wel wat te doen en daar ben ik dan ook hard mee bezig uuh..... tenminste tussen het klussen in ons nieuwe huis door. Ik hoop e.e.a. toch rijdend te hebben voor de Jaarrit welke dit jaar een beetje een thuiswedstrijd is. Ach we zullen wel zien; haast is dikwijls geen goed uitgangspunt en het werken aan de motor is mijn hobby dus dat moet helemaal niet snel gaan! ◀

Gezocht voor een Peugeot P105

Een oliepomp of alleen een pomphuis

Ik denk dat de pomp voor een 104 tot en met 108 ook passend zijn.

Verder zoek ik:

gereedschapkastje
kilometerteller aandrijving

De laatste Greut'n uut Putt'n



Het begint ...

op een motorbeursje in Barneveld, in 1991, dus ruim 26 jaar geleden, wordt rond een marktkraam contact gelegd tussen enkele eigenaren van het motormerk Terrot. Geen idee wat het precies is. Dat scheidt een band. Daaruit ontstaat in 1991 de Terrot-club, de rijders heten onschuldig Terrotisten. Vijftientig jaar ouder later we dat speelse woord maar achterwege. De naam motorclub is ook al geen aanbeveling. Herkennen we Ton al in deze entourage? Jazeker.'

Hij houdt van techniek. Door zijn vakopleiding weet hij veel. Als hij er de tijd voor neemt, dan komt de witte pijp erbij. Je hoeft dan niet veel meer te zeggen.

Zo leren we hem ook kennen als een sociaal bewogen mens, in dit verband moet je zeggen: een echt clubmens. Door de gedeelde belangstelling kost het hem geen enkele moeite om met menigeen een praatje te maken. En hij helpt met raad en daad. Als hij je wat beter kent, dan spreekt Ton ook over familie-zaken, integer en oprecht. Over zijn vrouw Jeannette hoor je nooit een naar woord.

Ton en andere bezitters van een Terrot blijken verrassenderwijs ook liefhebbers te zijn van andere motormerken met ronkende namen: Gnome & Rhône, Koehler Escoffier, Monet et Goyon, Radior, Magnat Debon. Al die namen worden evenveel excuses om naar Frankrijk en Italië te gaan. Nieuwe mensen ontmoeten, onderdelen vinden en genieten van zwoele zomeravonden.

Ton mag verschrikkelijk graag motorrijden

Op het oude motodrôme bij Parijs rijdt hij zijn rondjes in een geweldige entourage met duizenden als deskundig publiek. Hij is zo trots, en terecht. Mis gaat het in België tijdens een onwijs lange weekendrit. Hij maakt door een technisch probleem een schuiver en belandt in de greppel. Tijdens de Jaarritten is hij er altijd bij. De laatste paar jaar lukt dat niet meer met de motor, maar dat is zeker geen reden om niet te komen. Samen met Jeannette wordt de camper op de juiste plek neergezet, en ruim voordat de rest van rijders arriveert, staat het ontvangstcomité klaar. Dat is zo vertrouwd.

De Club Franse Motoren is een steun voor ‘t welzijn van mensen

De club spreekt een jaar of vijf jaar geleden over de zin van haar voortbestaan. Ga maar na, de doelstelling van de club “informatie delen” is grotendeels overbodig geworden door nieuwe technische ontwikkelingen. Het meeste, waar de club voor stond, kan nu geregeld worden via het toetsenbord en de wijsvinger. Maar steeds sterker blijkt, dat er een kern van liefhebbers is, die het sociale contact rond de hobby erg op prijs stelt. De Club Franse Motoren blijkt uiteindelijk veel meer te zijn dan motorrijden. Depressie, burn-out, gevoel van zinloosheid: de Club brengt zinvol vermaak en plezier. Ton geeft, tot bijna de laatste dag, inhoud aan de vereniging. In 2004 geeft Ton de voorzittershamer over aan Wil Streep. Wil is vorig jaar overleden. Het waren dikke maatjes.

Doorzetter

Wat vindt hij het moeilijk om afscheid te nemen. Zelfs kort voor zijn overlijden is hij nog wel levenslustig maar het is duidelijk dat het niet goed gaat met “oom”. Via e-mailberichten houdt hij clubmensen en kennissen van zijn welbevinden op de hoogte. Hij is in september 2016 nog tijdens het clubweekend in België en half januari 2017 nog in Rosmalen. Op de clubstand is het duidelijk dat hij erg is verzwakt.

Zal hij tevreden naar ons kijken hoe zijn werk, zijn cluppie, door een stel jonge mensen wordt voortgezet? Ik weet zeker dat hij dat doet.

Wij gaan weer een motorman missen. Waar dat nog kan, wil de Club Franse Motoren een steun zijn. Maar hoe moeilijk zal dat blijken te zijn.

Als het twee wielen heeft en een motor

Als het twee wielen heeft en een motor, moet het rijden. Een uitspraak die Hans Devos in ons gesprek regelmatig herhaalt, misschien wel zijn lijfspreuk. Met motoren die enkel in een museum staan te pronken heeft hij niet zoveel op. Interview met Hans Devos door: Daan Withagen



Op dinsdag 19 juli 2016 hebben we om 14.00 uur afgesproken bij Hans thuis in Baal. Omdat het een geweldig mooie zomerdag is ben ik de tachtig kilometer in stijl gegaan, op de motor, geen Franse maar mijn 1976 FLH. Na iets meer dan twee uur pruttelen langs de rand van Antwerpen en de plaatsjes er omheen arriveerde ik. Aanbellen was niet nodig, met een grote glimlach stond Hans al op de oprit.

Eindelijk kan ik al dat moois bij hem een keer bewonderen. Hans, die het bedrijf HD Classic runt, ben ik al op veel beurzen in België tegengekomen. Altijd klaar voor een praatje. Hans viel me op doordat hij vrijwel altijd een paar mooie ongerestaureerde Franse klassiekers bij zich heeft en heel vaak met een mooi verhaal erbij, zoals die Monet & Goyon uit de dertiger jaren die geprepareerd was om snel overbodige onderdelen er af te schroeven zodat er in het weekend mee geracet kon worden, maar waar het blok met voetschakeling en oliepomp ook op prestatie was aangepast.

Tijd om Hans zijn verhaal een keer te horen

Hans wilde op zijn 14e jaar al heel graag een oude dikke motor, maar had er de centen niet voor. Als oplossing om dat geld te krijgen is hij begonnen met



© Daan Withagen

het repareren van fietsen. Later kwamen daar de brommers bij en op enig moment de motor. Nu 35 jaar later zoekt Hans eigenlijk nog steeds die ene dikke ouwe motor. Om die motor te kunnen betalen moest bezit plaats maken voor nieuw, zo is het verkopen en kopen er ingeslopen. Hans raakte in zijn omgeving bekend als iemand waar je kon informeren om een motor te kopen of die je oude motor kocht wanneer je er van af moest.

Met de intrede van het Internet is de verkoop zo gegroeid dat hij besloot er een bedrijf van te maken. Inmiddels is dit van zo'n omvang dat het ook een meer dan fulltime business is geworden. Hans verkoopt inmiddels wereldwijd en stroopt een groot deel van Europa af, gebruik makend van zijn inmiddels groot Europees netwerk, om bijzondere motoren te vinden.

Hans heeft een voorkeur voor speciale motoren. Motoren met een bijzondere techniek zoals de Zenith Gradua uit 1911 die hij nu heeft staan. Geheel origineel met een slinger waarmee een V-snaar via poelies de aandrijfverhoudingen kan wijzigen met verschil in trekkracht als gevolg. De fabriek begon daardoor ook alle races en hill climbs te winnen. Uiteindelijk werden ze door deze techniek uitgesloten van deelname aan wedstrijden.

Naast voorkeur voor speciale motoren gaat zijn voorkeur vooral uit naar motoren tot 1930 of niet jonger dan medio 1940. Doordat hij motoren zoekt in ongerestaureerde staat is 99% van wat hij verkoopt nooit eerder op internet te koop aangeboden geweest.



In de garage aan huis staan de verschillende motoren die net zijn gearriveerd of gereed staan voor een klant zoals de Terrot HSST 350cc kopklepper uit 1931.

Na een aantal minuten rijden komen we bij de loods waar veel voorraad staat en de werkplaats is. Er staan veel mooie bijzondere exemplaren, maar in het kader van de CFM beperk ik me even tot de Franse motoren. Zo komen we een Alcyon Supersport uit 1929 tegen, een 350cc kopklepper “Champion de France” met een Zurcher motor met dubbele uitlaat. Uiteraard geheel dans son jus.

Een uitzondering op de “dans son jus”-regel is de Automoto A9 standaard 350cc zijklepper uit 1929. Het is een onafgewerkte restauratie met nog enkele ontbrekende onderdelen. Een ex leger AX2 800cc boxer Gnome & Rhône uit 1939 met aangedreven zijspan. De 306cc Gnome & Rhône M1 uit 1928, mooi, origineel en compleet. Mooi is de Monet & Goyon model Z uit 1928 een 175cc tweetakt met hand bediende directe olie-inspuiting of de Monet & Goyon racer uit 1924 een 250 cc tweetakt blok met waterkoeling en een automatische smering. De enige andere nog bestaand vergelijkbare motor staat in het Monet & Goyon museum in Melle Frankrijk. Tot slot bekeken we ook een New Map Z250, een 250cc kopklepper met Zurcher motor, uit 1929. Ook hier helemaal origineel.

Meerdere motoren zijn bij diverse mecaniciens ondergebracht om te worden nagezien, want hoe handig Hans ook is, een echte monteur is hij niet. Je zal hem dan ook niet vinden achter de draaibank of frees. De interesse is er wel, maar zoals hij aangeeft met motoren moet je vooral rijden.



Daarmee komen we vanzelf bij zijn passie: het rijden met een oldtimer. Recent is op de Oostenrijkse Timmelsjoch 2500m (Passo Rombo) een motor-museum geopend. In dat kader is Hans met zijn BMW racer R46 uit 1926 bij de opening geweest en heeft de Timmelsjoch wel 10 keer bereden. In september is hij daar weer te vinden bij de 5e Handshifterrund die op 3 september plaatsvindt. Een run met enkel handgeschakelde motorfietsen van Obergurgl naar Hochgurgel en dan op de Timmelsjoch pas. Een traject van 14 kilometer. Info of vragen hierover op cytec@aon.at

Een heel bijzonder maar niet doorgegaan rijmoment is de zoutvlakte van Bonneville met de Peugeot 330cc model D racer uit 1904. Hans had zich voorgenomen om een record op Bonneville op zijn naam te zetten door daar te rijden met de oudste originele motor en als eerste Belg. Het blijkt heel erg moeilijk te zijn om rijden op Bonneville te realiseren. Hans had een 350 pagina's dik manual van de organisatie ontvangen met alle voorwaarden waaraan hij moest voldoen en begreep dat het wel vier jaar kon duren voordat mee gedaan kon worden. Dat viel uiteraard tegen. Hans is uiteindelijk in 2013 eerst naar Bonneville gegaan om te kijken hoe de classics het daar deden. Hij zag er vooral classic motorblokken opgehangen in moderne frames, met moderne wielen en ook nieuwe remmerij. Hans stapte op de leiding af en raakte met hen in gesprek over deelname. In eerste instantie werd hij weer afgewimpeld met het boek en de regels, maar naarmate hij meer vertelde waarmee hij wilde rijden draaide het gesprek. Uiteindelijk werd hij uitgenodigd om met meerdere motoren deel te nemen aan het 100 jarig jubileum van Bonneville in 2014. Hij is toen dan ook met een vriend en 4 motoren naar de USA speedweek in Bonneville gegaan. De Peugeot model D racer uit 1904, BMW R47 Racer uit 1926, de FN Viercilinder uit 1910 en een Triumph. De Peugeot was op het dak van de Mercedes geplaatst waarmee de reis door de USA heel veel bekijks had. Helaas bleken de zoutvlaktes onder water te staan



waardoor het evenement werd afgelast. 200.000 bezoekers en heel veel deelnemers die jaren voorbereiding achter de rug hadden konden onverrichter zaken weer vertrekken. Voor Hans was dat ook een grote teleurstelling. Door diverse uitnodigingen voor motorshows werd dat weer enigszins goedge maakt. Bekend TV presentator en motorliefhebber Jay Lenno kwam speciaal naar een van die shows om Hans zijn motoren te bekijken.

Met het praten over rijden kwamen we ook op pech onderweg. Volgens Hans is dat ook de charme van het rijden met een oldtimer. Hij neemt in dat geval ook geen volgwagens of andere mobiele werkplaatsen mee en licht dat toe met een verhaal over rijden met de oldtimer op het eiland Man. De motor van



fin

een vriend viel “in panne”. Ze waren op dat moment vlak bij de ingang van de pitting waar de mecaniciens voor de profracers aan het werk waren. Dat was afgesloten en bewaakt terrein. De mannen lieten hun motoren bergafwaarts rollen en de pechmotor ging al pruttelend naar beneden richting de poort. Bewakers openden de poort zonder enige vraag en zo rolden de mannen de pitting binnen. Van allerlei kanten kwamen monteurs op het voor hen bekende geluid uit het verleden af en binnen de kortste keren was de motor weer geheel piekfijn gerepareerd en afgesteld. Kortom pech onderweg is niet altijd pech, maar je leert allerlei mensen kennen en je komt zo in bijzondere situaties terecht.

Met dat in mijn gedachten stapte ik om 18.00 uur weer op mijn FLH en ging richting huis. De FLH had op de heenweg al wat kuurtjes. Bij stationair lopen voor een stoplicht viel hij al eens stil. Ik dacht dat de hoge buitentemperatuur er wellicht mee te maken had. Op slechts 20 km van huis en inmiddels een kilometer over de grens in Nederland viel de motor geheel uit. Bijzonder was dat passerende motorrijders gewoon doorreden. Ik kom nog uit een tijd dat motorrijders stopten voor elkaar. Kennelijk is pech iets wat ook bij motoren bij het verleden behoort. De hulpdiensten kwamen ook niet omdat ik in Nederland stond (1km) en ik alleen buitenland dekking heb. Gelukkig was er wel de zoon en vrienden van hem die bereid waren de barbecue te verlaten en met mijn trailer en auto me op te pikken. Binnenkort hebben we met die jongens een BBQ om te danken en bij te kletsen over motoren.

Hans is dit voorjaar ook CFM clublid geworden. De meeste kans om hem te ontmoeten is op beurzen zoals in Wieze, Ranst, Aarschot of elders in België. Voor een blik wat hij heeft kan je op de site hd-classic.be kijken. Als je contact wilt opnemen, kijk dan voor de contactgegevens ook even op de website. ◀

Het avontuur Santiago de Compostela (vervolg)

Door: Wim Janssen en Ans Vink

Zaterdag 13 augustus

Na de rustdag van gisteren werd het vandaag weer een dag om kilometers te maken. De motormannen zijn weer op tijd vertrokken. De volgploeg wilde dat ook, maar dat ging niet zo maar. De campingbaas deed ons uitgeleide en stond er op dat er tussen de vertrekkende campers 3 minuten pauze in acht werd genomen. Dit wilde hij omdat de weg erg smal, lang en stoffig was. Op deze manier kon er eventueel gebruik worden gemaakt van enkele uitwijkplaatsen als er tegenliggers zouden zijn.

In de stad vervolgden we de route en we deden een klein tankstation aan. Wim stond met de camper eigenlijk aan de verkeerde kant van de pomp. Ans kwam met het idee om de te korte slang dan maar door de cabine te voeren. Dat scheelde nogal wat, slim bedacht.

Een klein uurtje later kreeg Paul een telefoontje van de mannen dat er problemen waren met de Husqvarna van Jan Kuijer. Koppelingsproblemen, niet direct te repareren dus er moest van motoren worden gewisseld. "Waar staan jullie?" Gelukkig staan ze aan de route en naar inschatting op zo'n 15 kilometer afstand. Na aankomst wordt het al snel duidelijk dat er van motor gewisseld moest worden. De aanhanger wordt uitgepakt, de Monet eruit, de Husqvarna er in. Het leek wel een complete verhuizing, de hele berm stond vol kisten, banden, jerrycans en wat er nog meer van pas zou kunnen komen. De Monet kreeg wat brandstof in de tank maar wat schetste onze verbazing



de immer betrouwbare Monet & Goyon wilde niet starten. Andere bougie er in maar toen weigerde de kickstarter, einde rit voor vandaag. De M&G ook weer op de aanhanger en Jan in de bezemwagen, het is niet anders. Verder verliep de dag gelukkig zonder pechgevallen. In de namiddag arriveerden we op de camping en in de avonduren werden de volgende mankementen vastgesteld. Van de koppeling was één geleidestift afgebroken en de andere waren verbogen, van het koppelings-vrijlooplager waren er nog al wat kogeltjes weg.

Camping municipal "Larquette" in Vers dagafstand ± 250 km.

Zondag 14 augustus

Om niet met de hele karavaan in tijdnood te komen besloot Jan Kuijer om beide motoren op de aanhanger te laten staan en later op de volgende camping te kijken of reparatie mogelijk was. Tot zo lang zal hij als bijrijder van Paul meerijden. De motorrijdersgroep bestaat dus voorlopig uit twee rijders. Onderweg heeft Jan Koolen nog wat aan de carburateur van zijn Terrot moeten prutsen wegens gebrek aan vermogen. Het is dan ook wel erg heet en steil en het is nu eenmaal een feit dat een 350cc zijklepper niet gelijkwaardig is aan een 1000cc v-twin voor wat betreft het vermogen. Jan Kuijer, gezeten bij Paul in de auto, had de hele dag de tijd om na te denken hoe hij zijn motoren weer aan het rijden zou kunnen krijgen. Voor de Husqvarna had hij een plan bedacht maar dan zou er wel een technicus, lees smid, aan te pas moeten komen, maar waar haal je die vandaan op zondag? Het gebied waar we doorrijden is dun bevolkt, links en rechts van de weg zijn grote akkerbouwpercelen met zonnebloemen. Het was nog redelijk vroeg in de middag toen er geza-



menlijk werd overlegd om een camping op te zoeken. Erg veel campings waren er ook niet. Het GPS-bereik liet ook al te wensen over dus het zou nog menig kilometertje rijden kunnen worden voor we een plaatsje hadden. De tropische temperaturen met een brandende zon op je helm deed je ook wel verlangen naar een plekje in de schaduw met wat lekker koude om te drinken. De berijders van de campers zonder airco hadden dezelfde wens. Gelukkig vonden we een camping met bomen, zwembad en plaats voor ons gezelschap. Het was er druk met alleen Franse gasten. Met het oprijden van de camping hoorde Jan Koolen een vreemd geluid ergens achter/onder de motor en vreesde dat ook zijn motor het had begeven. Aan de horizon waren de contouren van de Pyreneeën al zichtbaar. Er zat niets anders op dan te gaan sleutelen. Gelukkig bleek het niet motorisch te zijn maar iets met het achterwiel van de Terrot. Het kettingwiel zat met 6 bouten vast aan de remtrommel en die bouten hadden zich losgewerkt. De boutkoppen liepen tegen de remankerplaat aan en hadden aardig wat schraapwerk verricht. Dat remde behoorlijk, allicht dat er weinig trekkracht over was. Hoewel er een behoorlijke groef getrokken was, leek het toch voldoende veilig om met “verse” bouten de boel weer in elkaar te zetten. De bouten werden overal vandaan en bij elkaar geharkt. Iedereen had wel een doosje bij zich met van alles erin. Jarenlang al meegesleept zonder te weten waarvoor eigenlijk. Daarvoor dus. Intussen had Jan Kuijer zijn Husqvarna ook ter hand genomen. De koppeling bleek nu toch echt kapot te zijn. Van de 6 pennen was er nog één intact, de rest was gebroken of verbogen. Ook waren er zo’n 15 kogeltjes weg. Paul benaderde de campingbaas en vertelde wat er met de motor van Jan Kuijer aan de hand was. Hij had een techneut/lasser nodig. De campingbaas kende wel iemand in het dorp. Hij belde hem op en de persoon wilde wel komen kijken of hij wat kon doen. Hij bekeek de situatie, vertrok weer en kwam terug met een lasapparaat en ging aan de gang. En dat aan het begin van de zondagavond! “Zondagswerk is niet sterk”, dat ging niet op voor deze Franse lasser, hij leverde goed werk. Jan kon een poging doen om de boel te assembleren. Met een hoop gepuzzel lukte het maar dan die kogeltjes..... De maat bleek een kwart inch te zijn, een veel voorkomende maat. Misschien dat er de volgende dag ergens in de buurt een fietsenmaker te vinden was? Maar toen hoorden we dat het morgen een Katholieke feestdag was en de meeste winkels gesloten waren. Wat nu? In de gereedschapskist van Jan Koolen bleek nog een doosje met een SKF lager te liggen. Grote kans dat daar ook kwart inch kogeltjes in zaten. Bij de schaarse verlichting van de afwaskeuken werd het lager op het aanrecht gedemonteerd. Hierbij vlogen er enkele kogeltjes weg. Een ervan werd in het gras terug gevonden, een andere rolde over het aanrecht regelrecht de afvoer in. Jan Koolen aarzelde niet, demonteerde de sifon en vond het kogeltje nog terug ook! We hadden 13 kogeltjes van de goede maat! Met een tube vet erbij kon Jan Kuijer verder met sleutelen, bijgelicht door een looplamp. Het werd 23.30 uur maar de volgende ochtend konden er drie motoren aan de start verschijnen.

Camping “La Solanilla” in Lelin Lapujolle dagafstand ± 130 km.

Maandag 15 augustus

De planning is om vandaag aan de voet van de Pyreneeën uit te komen. Het is Maria Hemelvaart, een vrije dag voor de Fransen. Er zijn maar weinig winkels open. Gelukkig vonden we er toch nog een waar we boodschappen konden doen. Morgen zouden we in Spanje zijn, dus enige voorraad kon geen kwaad omdat we niet wisten hoe het verder met het winkelbestand zou zijn op de te rijden route.

Na de winkelstop ging het weer verder, de volgploeg zag de rijders niet meer. Om goed 13.00 uur pauzeerde de volgploeg. Tijdens deze stop ging de telefoon. Jan Koolen vertelde dat zijn Terrot vermogen te kort kwam bij de beklimming van de berghellingen in de Pyreneeën. Hij wilde en moest stoppen. De motoren liepen voorheen zo goed dat ze besloten hadden om ieder voor zich de Pyreneeën te bestijgen. De Col de la Pierre St Martin (1750 meter) was voor de motor van Jan Koolen net iets te pittig.

De volgploeg pikte Jan onderweg op. Jan was dol enthousiast dat hij nog zo ver was gekomen. Hij had al heel wat klimmetjes en korte bochtjes gehad maar wilde toch niet het risico lopen om z'n motor stuk te draaien en had daarom dit besluit genomen. Wel kreeg hij het advies van ons om het gewicht op de motor wat naar beneden te brengen. De tassen aan de Terrot hadden vele kilo's te dragen. Jan had al zijn gereedschap en reservedelen uit zijn werkplaats in zijn tassen hangen, deze begonnen zelfs al te scheuren.

Weer een motor rijker op de aanhanger gaat het verder naar boven, het werd steeds steiler en de bochten werden scherper. We hadden een geweldig uitzicht op de bergen, weiden, de paarden en koeien die daar rondlopen. Ook de volgauto's moesten hard werken om boven te komen.



Paul: “Wim en Trees moesten in de half (versnelling) naar boven”. Maar ze doen het goed, onze oudjes in hun campertje. Omhoog gaat het wat traag maar naar beneden net als snelle berggeiten. Aan de Spaanse kant van de Pyreneeën vonden we een camping die druk en vol was. Tussen de bomen was nog plaats. Alle motoren nog heel, lekker gegeten en buiten gezeten. Het was gelukkig niet meer zo warm., enkele donderflitsen aan de hemel en zo’n 22 graden.

Camping “Asolaze” in Izabe (Navarra) Spanje dagafstand ± 230 km.

Dinsdag 16 augustus

Iedereen gezond weer op na een redelijk koele nacht. We hadden zelfs een vest nodig om warm te blijven met het ontbijt, het was maar 14°, dit waren we niet meer gewend, en dat in Spanje. Best lekker na dagen van boven de 30°, al was niet iedereen het hier mee eens. De motoren werden gestart, extra truitje aan en de boys gingen op weg. Ze hadden er zin in na die mooie tocht van gisteren. Santiago kwam steeds dichterbij, nog zo’n ± 1200km dus ze waren ruim over de helft. Allen volgden een prachtige bochtige en glooiende route vanaf de Pyreneeën tot Pamplona. De dames gingen shoppen (wel in een gekoelde supermarkt!!) voor de avondmaaltijd. De temperatuur was alweer opgelopen tot ruim 27°. Later op de dag werd het nog veel warmer. De rit liep voor beide partijen heel goed, mooie wegen en prachtige vergezichten. In de buurt van Vitoria-Gasteiz ontmoeten de beide groepen elkaar weer en reden gezamenlijk via een stedelijk gebied naar een camping. De campingbaas gaf aan plaats te hebben maar we moesten het zelf maar uitzoeken, hij liep niet eens mee. Hij had zijn Peseta’s, sorry euro’s toch al binnen. Het was een oude, slordige uitgeleefde camping maar je moest wat. De motoren werden hier weer aan een extra slot vastgelegd, je kon nooit weten. Er werd deze avond niet gesleuteld alleen kleine controles aan de motoren.

Camping “Ibaia” in Zuazo de Vitoria dagafstand ± 195 km.

Woensdag 17 augustus

Zoals bijna alle dagen waren we om 6.30 uur op. Het was nog donker en fris. We hadden afgesproken om vandaag niet te ver te rijden. We willen op tijd op een camping zijn. De campings lagen in dit deel van Spanje niet dik gezaaid, dat hadden we al gezien. Iedereen was aan wat extra rust toe. Het was een mooie route. We reden kilometers lang langs het water met prachtige vergezichten, hoge bruggen, langs rotswanden en door tunnels uit rotsen gehouwen. Alles maakte veel indruk. Ook kwamen we nog langs een gebied waar aan zoutwinning werd gedaan. Het was wel jammer dat we niet in de gelegenheid waren om alles wat nader te bekijken of te bezoeken. In de omgeving van een stad kwamen we nog bij een grote wegombreking uit. We zagen het werkverkeer heen en weer rijden. Wat nu? Als we de wegomlegging zouden volgen, dan kwamen we misschien op een andere route uit dan de motorrijders hadden gevolgd. We besloten gewoon door te rijden, de Spaanse borden, waar waarschijnlijk verwijzingen opstonden, konden we

immers niet lezen, dat was Chinees voor ons! Het liep goed af, Niemand hield ons tegen, later bleek dat de motoren ook voor deze weg hadden gekozen. De volgploeg hield de rijders nu een keertje bij. Dat kwam omdat er niet geshopt was, zoals op andere dagen. Gezamenlijk reden we naar de camping waar het passen en meten werd om bij elkaar te kunnen staan. Een van de verlengkabels moest door de tent van een Spanjaard om de elektriciteitskast te kunnen bereiken. Hij maakte hier geen punt van en wij ook niet. Om 13.00 uur stonden we allen op de plek. We zaten vandaag voor de tweede keer met elkaar aan tafel voor de lunch met Hollandse koffie en thee. Daarna nam vrijwel iedereen de tijd om SIESTA te houden en het huishouden bij te werken. Peter Vaal hield zijn reserve Terrot 350cc kopklepper van de aanhanger (zelf noemde hij het een motor in ontwikkeling) en ging de berg op om te zien hoe de Terrot zich zou houden. Hij kwam tot zo'n 800 meter hoogte en besloot om terug te keren omdat de stuurinrichting niet optimaal functioneerde. Echter twee kilometer voor de camping viel de motor stil en hij kreeg hem niet meer aan de praat. Dus bleef er niets anders over dan de benenwagen om terug te keren naar de camping. Wij stelden wel vast dat hij een goede conditie had, al was hij wel toe aan een biertje. Voor hem was het ook gelijk duidelijk dat hij op zijn vertrouwde V-twin Rene Gillet de rit naar Santiago zou voortzetten. Omdat er een restaurant was op de camping, gingen we deze avond voor de tweede keer gezamenlijk uit eten. We waren benieuwd wat er op de menukaart zou staan en of het eten herkenbaar zou zijn. Het was even puzzelen, ons Spaans liet te wensen over, maar we meenden een goede keus te hebben gemaakt. Jan Koolen en Peter Vink kregen gebraden kip, hier was geen discussie over mogelijk. Zij maar pochen dat ze alle risico's hadden uitgesloten. Een aantal meenden dat ze kalkoenfilet hadden besteld maar kregen iets van varkensvlees? Kalkoen met een botje noemde Trees het. Maar de smaak was verder oké, de wijn smaakte goed en heel belangrijk: geen afwas achteraf. Daardoor alleen al was het een gezellige ontspannen avond. Na dit uitje ging iedereen vroeg plat.

Camping "Villar Cayo" dagafstand ± 350 km.

Donderdag 18 augustus

De familie was alweer vroeg op. De rijders hadden er zin in om aan de laatste 700km te beginnen naar Santiago. Enkele kilometers vanaf de camping lag er al een flinke klim op hen te wachten van zo'n 10%, pittig en kort maar alle drie kwamen ze boven. De tocht verliep verder, soms in de wolken rijdend, door de bergen. Ze kregen het steeds kouder, men stopte om de regenoveralls aan te doen voor wat meer warmte. Door de koude moest Jan Koolen al vroeg plassen maar er werd niet eerder dan op de top van de berg gestopt. Eenmaal boven was de druk op de blaas zo hoog dat hij vanaf de berg wel 200 mtr. naar beneden plaste, aldus Jan. Zo had hij een persoonlijk record gevestigd in Spanje.

Wat later passeerden ze een dorpje waar ze eerst maar eens aan de koffie gingen om wat op te warmen. De reis verliep verder langs mooie rotspartijen,

geweldige meren en mooie vlaktes met schapen en paarden. Niemand had verwacht dat Spanje zo mooi was in dit gedeelte van het land. De rit verliep voorspoedig, Rond de klok van tweeën stuurden ze al een berichtje naar de volgploeg dat ze reeds 170 kilometer hadden afgelegd. Ze wilden nog wat meer kilometers maken. In het retourbericht werd een trefpunt afgesproken om elkaar te ontmoeten en dan samen af te spreken waar we zouden gaan kamperen. Voordat de volgploeg op het trefpunt was hadden ze nog een hele weg te gaan.

Ook zij kwamen eerst nog in de wolken terecht en ook zij genoten van een geweldige route. Wel jammer was dat er niet vaker gestopt kon worden om deze fraaie locaties te fotograferen.

Maar goed dat ze niet te veel de tijd hadden genomen om te stoppen want nu kreeg de volgploeg te kampen met pech. Onderweg werd een stop ingelast om de benen te strekken en wat te drinken. Maureen, die achteraan had gereden, kwam naar voren lopen en zei: “Wim, heb je niets gemerkt?, je bent een raam verloren van de camper”. Wij keken naar de camper van Wim en jawel hoor, het hele raam aan de voorkant van de slaapcabine was weg. Wim en Trees hadden onderweg wel wat gehoord, maar het rammelde wel vaker in de camper en er geen acht op geslagen. Tja... hier moest iets aan worden gedaan. Op naar het eerst volgende dorp. Materiaal kopen om het gat te dichten en dan daar ook gelijk boodschappen doen. Makkelijker gezegd dan gedaan, er was echt geen Doe het Zelf zaak te vinden, zelfs niet iets wat er op leek. Maar Wim zou Wim niet zijn als hij geen oplossing had kunnen vinden. De plank van de bedbank (gelukkig de derde slaappleaats) in zijn camper voldeed aan de maten om het gat te sluiten. Deze werd losgeschroefd en Paul monteerte de plank voor het gapende gat met balkjes en schroeven. Iemand zei: “Je gaat met een camper op stap en komt met een cabrio thuis”. De dames hadden zich laten uitleggen waar de supermarkt te vinden was. Na drie keer door dezelfde straat gereden te zijn zagen ze plotsklaps één winkelwagentje staan en wat reclame van sigaretten. Dit was de minisupermarkt. Maar binnen was er toch voldoende te koop om weer een avondmaaltijd te kunnen bereiden.

Rond de klok van vieren troffen we elkaar. De motards zaten bij een plaatselijk cafeetje waar de autochtonen ook hun natje en droogje genoten en een kaartje legden. Op weg naar de camping zagen we al dat de motor van Jan Kuijer achterbleef, na zo'n tien minuten een telefoontje, hij kon niet verder, hij koos er voor om op de camping te kijken wat er aan de hand zou kunnen zijn. Later bleek dat waarschijnlijk de magneet het had begeven. Bij het avondeten stond ons een hilarische verassing te wachten, de dames dachten dat ze in de supermarkt een toetje hadden gekocht maar het bleken twee emmertjes met reuzel te zijn, jammer dan geen toetje. Het was al redelijk vroeg donker en op de camping was men zuinig met de verlichting. De afwas moest worden gedaan met het licht van een zaklamp.

Camping “Alto Esla” in Leon, dagafstand ± 230km.

Vrijdag 19 augustus

De motor van Jan Kuijter was nog niet rijklaar. Gisteren was het te laat geworden en vandaag wilde men op tijd weg. Dus Peter Vaal met z'n V-twin en Jan Koolen met z'n Terrot gingen samen op pad. Het weer liet in de ochtend te wensen over, zwaar bewolkt en weinig zicht, wel een extra trui aan voor de kou. Ook werden ze nog verrast door een hagelbui, later op de dag klaarde het weer op en was er weer volop zon. Ze gingen als een speer door de mooie omgeving, de motoren liepen geweldig. Veel kilometers met hoge snelheid vroeg meer benzine en die was twee keer bijna op. Toen ook de laatste reserverelitors aangesproken werden werd het precair, laat een van de motoren nu net voor een benzinstation stilvallen, geluk bij een ongeluk, zoveel stations kwamen we echt niet tegen.

Boodschappen doen voor de volgploeg was niet altijd gemakkelijk. Het was vaak moeilijk om een supermarkt te vinden. Vanaf een parkeerplaats aan de rand van een stadje werden de dames het centrum ingestuurd op zoek naar een supermarkt (Supermecado).

Het lukte de boodschappen bij elkaar te krijgen inclusief herkenbare toetjes, maar niet meer dan ze konden dragen om mee te nemen naar de auto's. De wegen stamden hier en daar nog uit de tijd van de bouwjaren van de motoren. Het rammelde, kraakte, schudde en knoepte in alle campers, we deden rustig aan. Iemand zei: "Als je al geen last van nierstenen hebt dan krijg je ze nu wel". Later werden de binnenwegen weer beter. De loslopende koeien dachten het alleenrecht te hebben, ze liepen als echte dametjes over het wegdek te paraderen.

Rond de klok van vier hadden de rijders contact met de volgploeg. Ze hadden er al 210 km opzitten maar wilden nog zo'n 90 km verder rijden omdat ze hadden vernomen dat er in de stad Boal een camping zou zijn. De volgploeg stemde hiermee in, al zou het wel een latertje gaan worden. De motorrijders gingen over een zeer smalle pas met heel veel klims, korte scherpe hairpins. De vergezichten waren geweldig. Er was gelukkig vrijwel geen verkeer. Wel leek het ze verstandig om de volgploeg te informeren dat de route eigenlijk niet geschikt was voor de campers. Het bericht kwam te laat voor de volgploeg, ze reden al op de Col Martha.

Ze konden niet meer keren. Inderdaad deze pas was hoog, steil, bochtig en smal, geen vangrails en afgronden waar je niet in durfde te kijken. Dit kilometers lang, er kwam voor ons gevoel geen eind aan. Het was wel een wonderschone route, maar je mocht niemand tegenkomen dat paste echt niet. Met de aanhanger achteruit op zo'n smal weggetje dat zou echt niet lukken. Aan het einde waar het al wel wat breder werd ging het mis met de laatste wagen. Maureen had haar voorganger niet naar links zien afslaan op de kruising en was rechtdoor gereden. Gelukkig hadden we in de gaten dat ze niet volgde we stopten om op haar te wachten. Na een kwartiertje belde Maureen gelukkig. Ze had al redelijk snel in de gaten dat ze ons kwijt was. Het werd duidelijk waar ze was en moest keren. Maar hoe? Ze werd geassisteerd door enkele dorpsbewoners die haar te hulp schoten. De derde Spanjaard lukte het pas

de auto met aanhanger te keren en Maureen was een half uurtje later gelukkig weer bij ons. Zij en wij moesten bijkomen van de spanning. Even wat drinken maar toen moesten we toch echt weer verder.

Wij kwamen pas tegen achten in Boal aan waar Jan en Peter ons al stonden op te wachten. Iedereen was opgelucht en blij om elkaar weer te zien. De mannen wisten ons te vertellen dat de camping, die er zou moeten zijn, niet meer bestond. Wat nu te doen? Door de spannende laatste uren wilden zeker de dames niet verder rijden, “Geen stap meer” gaven ze aan, dan maar naar een hotelletje of wild kamperen. Voor het laatste werd gekozen, we vonden binnen een paar kilometer een terreintje bij een sporthal. Kop soep met brood werd de avondmaaltijd, glaasje wijn en biertje om wat te ontspannen en daarna rust. Er waren geen boodschappen gedaan, Peter Vaal beloofde voor brood te zorgen bij het ontbijt. Er zijn nu nog 230 km te rijden naar Santiago de Compostela.

Wildkamperen in Boal dagafstand ± 340km.

Zaterdag 20 augustus

Na het wildkamperen waren we al vroeg op, de een had goed geslapen, de ander wat minder. Vreemde geluiden, kerkklokken die elk kwartier van zich lieten horen en spanningen zullen de oorzaak zijn geweest.

Peter Vaal was al vroeg terug van de bakker. Zonder resultaat. De bakker was nog dicht. Hij had wel allemaal lekkere, calorierijke vervangende producten uit de supermarkt meegebracht zoals donuts, vulkoeken, repen enz. Besloten werd om eerst een aantal kilometers van de route te rijden, om te voorkomen dat de Polizia de kans zou krijgen om alsnog een bon uit te schrijven. De motoren met Jan Koolen en Peter Vaal rijden voorop, de volgers volgen nu echt. In een van de volgende plaatsen werd een goede plek gevonden om te “ontbijten met koffie, thee en melk”.

Democratisch werd het besluit genomen om zo’n 70 km verderop op een afstand van 160 km van SANTIAGO een camping te zoeken om Jan Kuijer ook nog de gelegenheid te geven om een van zijn motoren weer aan de praat te krijgen.

Op de altijd handige app’s hadden we al een camping gevonden in het stadje A Fonsagrada. Hopelijk bestond deze camping nog wel. De motoren reden vooruit, de volgers gingen eerst tanken en zouden dan naar A Fonsagrada rijden om daar de motorrijders weer te ontmoeten. Het was een mooie route met brede wegen om te rijden, onderweg zagen we veel pelgrims, lopend, fietsend en te paard op weg naar SANTIAGO. Rond de middag arriveerden we bij de camping die aan de route naar Santiago lag. Wij hadden het idee dat het er wel vol zou zijn maar dat viel reuze mee, we konden weer bij elkaar staan, al was het passen en meten met het indraaien. De taluds waren niet al te breed. Het toiletgebouw had echte eiken deuren dat wel, maar in de douche was alleen koud water. Er hing weliswaar een boiler met een stekker maar er was geen stopcontact, dus het werd een koude douche, letterlijk en



figuurlijk. Die middag werd er gesleuteld aan de M&G van Jan Kuijer, de losgelopen verbinding op de krukas door een missend spietje werd gerepareerd en vast gezet, toen bleek dat de verstelling anders moest. Maar men kreeg door gebrek aan passend gereedschap het geheel niet meer los. Helaas geen rit naar Santiago voor de Monet, zijn trouwe motor van de afgelopen jaren. De Husqvarna werd weer van de aanhanger gehaald om alsnog te proberen die aan het lopen te krijgen. De vlammen kwamen uit de carburateur, knallen en afslaan was het probleem. Er werd tot in de late uren gesleuteld en gepoogd om de motor weer in orde te krijgen. Het was fris. Daardoor gingen er een aantal van ons al vroeg naar bed. Enkele anderen brachten een bezoekje aan de bar om voor het eerst in 14 dagen een glimp van de Olympische spelen op te vangen. Het wijntje smaakte er goed, we betaalden voor het eerste glas een euro maar met de tweede ronde lag de prijs al hoger, voor ons als buitenlanders.

Camping "A. Fonsagrada" in A. Fonsagrada (Lugo) dagafstand \pm 70 km.

Zondag 21 augustus

Vandaag zouden we Santiago bereiken nog zo'n 160 kilometer te gaan. Jan Kuijer verving ook de brandstof van zijn motor nog (de kwaliteit is niet overal gelijk) en gaat dan een proefrit maken. Jan reed de camping af en we hoorden het al, niet goed, hij kwam lopend terug. Jan gaf het op, hij had er alles aan gedaan om zijn motoren aan het lopen te krijgen, helaas het was niet anders. De andere twee mannen stonden een half uur later klaar voor vertrek, ze gingen er voor, vandaag wilden ze hun doel bereiken. Ze konden het bijna niet geloven dat ze zover waren gekomen. Met een spannende glimlach op

hun gezicht is het duimen dat ook vandaag alles goed blijft gaan. Je weet maar nooit of de techniek je niet in de steek laat. De motoren hadden al heel wat voor hun kiezen gekregen en zijn zeker aan groot onderhoud toe als ze weer thuis zijn. Er werd met de mannen afgesproken dat ze zo'n dertig kilometer voor Santiago op de volgploeg zouden wachten. De route was mooi. De wegen waren goed. We reden boven de wolken,. De wolken hingen in de dalen, een sprookjesachtig gezicht. De engeltjes ontbraken alleen nog. Onderweg zagen we vele, vele Santiago-gangers, de een loopt vlot de ander heeft er zeer veel moeite mee en strompelt. Onvoorstelbaar zoveel lopers, waaronder ook heel veel jongeren. De motorrijders en hun motoren stonden met een brede glimlach op ons te wachten. Er moet nog worden vermeld dat de motor van Peter geen zijstandaard heeft. Hiervoor gebruikte hij een houten blok die hij al vanaf de start in Kaatsheuvel bij zich had. Ook dit zelfde blok heeft Santiago bereikt. Ze hadden het gehaald nu nog naar de Heilige Jakobus.

Met z'n drieën gestart in Kaatsheuvel met z'n drieën op de motor naar de Heilige Jakobus. Jan Kuijter mocht achterop bij Peter Vaal, hij was dolgelukkig om toch op de motor in Santiago aan te komen.

We reden met de hele karavaan richting het oude centrum, de motorrijders kwamen tot bijna aan de Kathedraal maar werden door de bewaking tegengehouden en rechtsomkeert gestuurd, het was er zeer druk. Een forse tegenvalder dat men niet tot het altaar door kon rijden. Peter Vaal had nog wel wat druppels olie achter gelaten, zei hij later. Zij reden weer terug en ontmoetten in de stad de volgploeg die al eerder had afgehaakt om het oude culturele centrum te bereiken. Maar dat drukte de pret niet, iedereen was dolgelukkig, blij gezichten, felicitaties voor elkaar en een grote ontlading dat ze hun doel SANTIAGO de COMPOSTELLA hadden gehaald. Dit moest worden gevierd, aan de overkant zagen we een Mac Donalds daar werd wat gedronken en gegeten.

We spraken af eerst een camping te zoeken. We vonden er al snel eentje net buiten Santiago, direct aan het pelgrimspad, waar de lopers voorbij trokken. Onvoorstelbaar zoveel lopers, sommigen op de laatste loodjes en een vreemde blik in de ogen. Zij hun ding, wij de onze.

Op de camping werd afgesproken dat we de volgende dag al aan de thuisreis zouden beginnen. Het had weinig zin om de hele dag door de stad te slenteren. Maar we wilden natuurlijk wel de St Jacobskathedraal zien. Er werd afgesproken om met z'n allen in het busje van Paul 's avonds naar Santiago te rijden om het oude centrum te bezoeken. Wim en Trees wilden niet meer mee en boden aan om op de motoren te passen samen met Voilon.

Zo gezegd zo gedaan, in de bus van Paul naar Santiago. Het was druk in de stad, veel bedevaartgangers, vakantiegangers en Spanjaarden. We liepen vanaf de moderne stad het oude centrum in. De weg naar de kathedraal vinden was niet moeilijk. Je volgde de lopers die nog steeds binnenwandelden. Bovendien laten in de stoepen jacobsschelpen die je de weg wezen. De gebouwen werden ouder, de steegjes smaller en de stoepen ongelijker. Zo bereikten

we het plein bij de kathedraal, met z'n terrassen, muziekgroepen en souvenirkramen. Er stond een lange rij wachtenden (60 min. wachttijd werd aangegeven) voor de kathedraal om binnen te komen. Toen dachten we: "Willen we wel naar binnen?" Ja zeker, we moesten naar binnen, een aantal van ons had belofte gedaan om in de kerk voor kracht, genezing en sterkte een kaarsje aan te steken. Dus sloten we netjes aan in de rij, staken de beloofde kaarsjes aan. Het was niet toegestaan om foto's te maken. Het interieur vertoonde veel bladgoud en frivole ornamenten in de gotische steil. We dronken nog wat en toen was het tijd om souvenirs te kopen. De Jannen kochten een pelgrimsstaf en iedereen kocht een Sint Jacobsschelp om als aandenken mee naar huis te nemen. Het werd al donker toen we terug liepen. Onderweg kochten we nog pizzapunten om mee te nemen naar de camping. Wim en Trees zaten al op ons te wachten. De dag en de rit werden nogmaals gememoreerd. Morgen is het uitslapen, het ontbijt is om negen uur!
Camping "Santiago" in Santiago dagafstand ± 160 km.

Maandag 23 augustus

De meesten waren al weer vroeg op. De plannen voor de komende dagen werden besproken. We zouden in drie groepen afzonderlijk naar huis rijden. Peter en Maureen wilden nog een extra nacht doorbrengen in Spanje aan de kust en dan voor een paar dagen door naar de Lot in Frankrijk. Wim, Trees, Ans en Peter zouden samen in een rustig tempo de terugreis doen. De overigen, Jan, Jan en Paul gingen zo snel mogelijk terug. Na ruim twee weken zagen ze uit naar hun, Annelies, Martha en Corine. Maar voor het zover was moest er nog het een en ander worden gedaan. De overgebleven voedingsmiddelen en dranken werden verdeeld voor onderweg, de financiën werden afgewikkeld. De motoren opgeladen en vastgesjord voor de lange terugreis. Tegen twaalven was iedereen gereed er werd voor de laatste keer gezamenlijk koffie gedronken. Daarna was het toch echt tijd om afscheid te nemen en aan de thuisreis te beginnen. We zijn het er met z'n allen over eens dat het een geweldige ervaring en een hele prestatie is. Een avontuur om nog lang over na te praten en om nooit meer te vergeten.

EEN DROOM IS WERKELIJKHEID GEWORDEN

De geplande route bedroeg 2400 km maar door de niet geplande uitstapjes werden er zeker 2700 kilometer gereden tot Santiago de Compostela. Het volgende willen we jullie niet onthouden: ***"Wie een oude motor berijdt wordt dagelijks verblijd"***

Jan, Jan en Paul waren na een erg vermoeiende en warme reis, geen airco in de auto, donderdags weer thuis. Door de hoge temperaturen in de Lotstreek besloten ook Peter en Maureen die woensdag al om in één dag terug te rijden naar Zeeland. Wim, Trees, Peter en Ans zijn zonder gebruik te maken van betaalwegen terug gereden naar Nederland en waren precies na drie weken op zondag 28 augustus weer arrivé. ◀

Big-end helemaal kapot

Goeiedag beste medeclubbers, het mooie weer komt er weer aan dus ook ik trek mijn Rhône uit de stofnesten. De motor is vorig jaar zo weg gezet, niets aan gedaan, dus we zien wel wat ie nog doet. En, niet te geloven, één trap en ze loopt. Dank aan de CL brandstof die ik al jaren gebruik.

Door: Jan Petter

Ik ga toch maar even het blokje open maken om de zijdelingse speling op de krukas te bekijken en eventueel op te vangen. Dat gaat heel makkelijk. Alle bouten en andere zaken zijn de voorgaande keer goed verpakt met onder andere kopervet, dus het loopt zo los. Maar dan schrikken metaalsplinters in het carter. Het big-end blijkt er volledig uit te liggen.

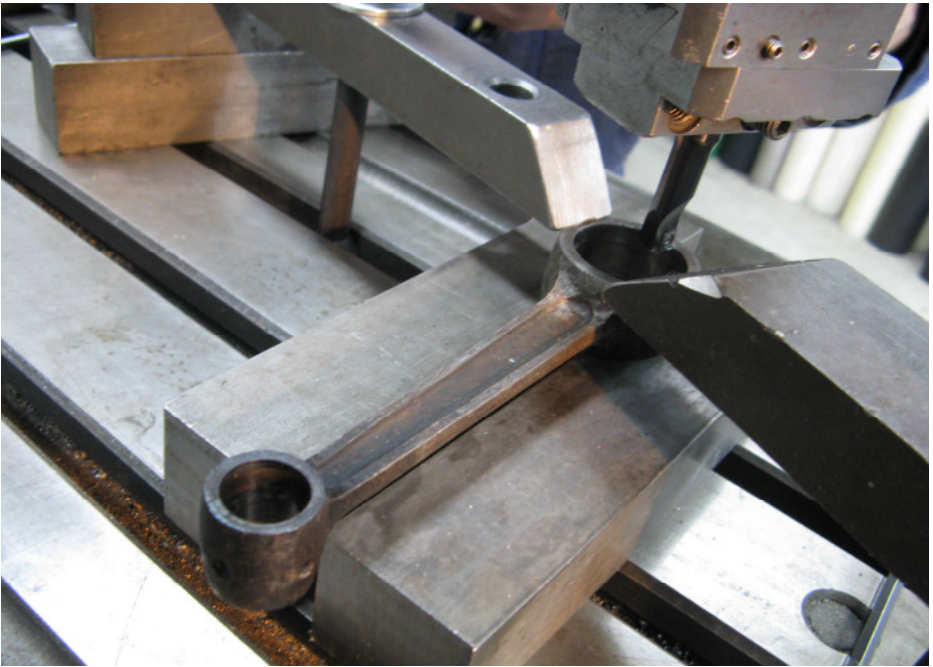
Ik heb geen keuze. Ik kan niet effe om onderdelen ergens naar toe bellen! Wie heeft er nog een krukasje voor een Rhône? Er zijn, voor zover bekend twee Rhône's in Nederland. En die staan bij mij. Maar goed, je bent metaalbewerker en je hebt daarbij hulp van medeclubber Jolanda de Jong die bij mij werkt als allround metaalbewerker. En je hebt een leuk schuurtje, dus maak het dan maar zelf. Ik heb er een paar plaatjes bij gedaan. Als ie weer loopt laat ik het wel even weten.

Naschrift van de redactie: Jan stuurde 64 foto's bij dit artikel. Eigenlijk vertellen deze het hele verhaal, zonder dat er verdere uitleg nodig is. Het lijkt me een onderwerp waar we in een Kennisdelendag nog wel eens verder op in kunnen gaan. Het is geen werk voor een hobbyist zonder rijk ingerichte werkplaats.



Onderaan de foto het kapotte big-end. Dat gaat Jan nieuw maken....





Drijfstang wordt uitgedraaid, ring erin geperst, rollager erin



Zo willen we dat zien, vrouwen in de techniek. Jolanda aan het werk.



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.

Even voorstellen (2) Ans Vink...

Of hoe je ook je bestuurslid kunt worden! Niet aanwezig op de jaarvergadering door andere verplichtingen, en met nog een voorwaarde. Maar toch benoemd.

Door: Ans Vink

Ik had een mail gestuurd naar aanleiding van de oproep in de Peu "Bestuursleden gezocht". In deze mail had ik aangegeven dat, als er zich géén nieuwe bestuursleden mochten aandienen, ik wel een bestuurstaak zou aanvaarden. Enige voorwaarde was dat de taak binnen het bestuur wel bij me zou moeten passen. Het bleek een vruchtbare jaarvergadering te worden, drie nieuwe bestuursleden inclusief mijzelf. Hadden ze mijn mail dan niet goed gelezen?

Sedert 1992 zijn wij, Peter en ondergetekende al lid van de CFM. Omdat wij de club een warm hart toedragen vind ik het prima dat ik ook een bijdrage mag leveren in het reilen en zeilen van de Club Franse Motoren.

Motoren hebben in ons beider leven van jongst af aan een rol gespeeld

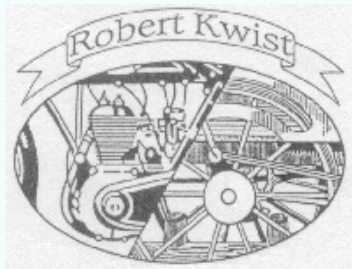
Beide vaders reden motoren en mijn moeder reed scooter. Wij hebben elkaar

(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

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

Gemakkelijk bereikbaar langs de A27 (bij Utrecht). 3 hallen, 10.000 m² 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 1 en 2 april 2017.
Central Classics, Postbus 22, 3700 AA Zeist, info@CentralClassics.nl, tel 06 305 425 28.

leren kennen doordat Peter aan motorcrossen deed en mijn broer ook. Na ons trouwen ging Peter al snel trialwedstrijden rijden. We woonden toen in de omgeving van Roermond. Ik reed dan op mijn Honda TL het parcours als toeschouwer mee. Peter was destijds medebestuurder van de Trialclub Midden Limburg die jaarlijks twee wedstrijden onder auspiciën van de KNMV organiseerde en de nodige clubwedstrijden. Als partner speelde je daarin ook een rol als controleur bij de non-stops, bij de inschrijvingen en in de kantine. Al tijdens de trialperiode werd de eerste veteraanmotor eind jaren zeventig aangeschaft, een **Cyrus 125cc uit 1938**, gefabriceerd in Venlo dus een echte Nederlandse motorfiets. Deze was geheel gedemonteerd en stond in kisten. Dit werd ons eerste project.

Kort daarna werd de **Terrot HS 350cc uit 1928** gekocht, beide motoren zijn nog steeds in ons bezit en hebben al heel wat CFM en VMC ritjes gereden. In de jaren 80 zijn wij weer verhuisd naar de Betuwe. Eerst hebben we een aantal jaren aan onze woning geklust. Daarna hebben we het veteraan gebeuren weer opgepakt.

In 1996 hadden we de organisatie van de CFM Jaarrit (toen nog één dag) op ons genomen en een rit uitgezet door de Betuwe.

De motorfamilie breidde zich uit

In de loop der jaren zijn er nog een aantal veteraanmotoren en klassiekers bijgekomen die alle door ons met veel plezier worden bereden.

Vakanties deden we op onze moderne motoren, tentje achterop en rijden door heel Europa met de Dolomieten en de Alpen met zijn mooie passen bijna altijd als een van de doelen. Dat deden we tot 2010.

Veteranen en klassiekers rijden we nog steeds, maar bij verre bestemmingen gaan de motoren op de aanhanger en rijden we per auto naar het startpunt. Sinds enkele jaren ben ik ook in het bezit van een echte Franse motorfiets, een **Terrot HML 350cc bouwjaar 1934**.

Peter is al ruim 5 jaar met pensioen en ik ben twee jaar geleden gestopt met werken, dan krijg je weer wat meer tijd voor andere zaken. In mijn werkzame leven heb ik veel aan organiseren en regelwerk gedaan en stil zitten kan ik nog steeds niet goed. Gelukkig hoeft dat ook niet, ze weten je wel te vinden. Graag wil ik me dan ook voor de CFM nuttig maken. Mijn taak zit nu voornamelijk in de PR. Ik ben de schakel tussen het bestuur, redactie en de organisatie van de evenementen die we als club organiseren. ◀



Opmerkelijk

De redactie kreeg onlangs deze vraag, ingestuurd via de website van de Club Franse Motoren. De vraag luidde als volgt:

fnr 175ghl bc21020.

Ik zal vast iets hebben fout gedaan maar het einde van het verhaal was dat er twee boze mensen achter een beeldscherm zaten. Mijn kant van het verhaal was, dat ik me niet erg gemotiveerd voelde om met dit bericht aan de slag te gaan. Graag wat hulp als ik me wat meeleverder op had moet stellen. Ik had er in dit geval wat moeite mee. Paul

MUSEE MOTOBECANE

Tijdens mijn vakantie in Frankrijk heb ik een rondreis gemaakt door de Picardie. Ik moet zeggen een bijzonder mooi stukje Franrijk. Ik heb daar onder andere de stad Sint Quentin bezocht. Op de camping in de receptie hing een poster van een Motobécane museum. De camper laten staan en op de fiets door de stad er heen gefietst.

Door: Eef Jansen

In de vakantie zijn wij altijd wat aan de late kant , en zo kwam het dat na een goed half uur fietsen Wij om vijf voor twaalf bij het museum aankwamen. Daar werd ons de toegang geweigerd en de reden was natuurlijk duidelijk: er moest eerst geluncht worden tot half twee. Om terug te fietsen was het te ver, daarom een terras gezocht en een sandwich fromage en koffie besteld, om de tijd door te komen. Om half twee weer terug en wij mochten naar binnen. Ik moet zeggen het was zeer de moeite waard. Naast een grote collectie motoren, bromfietsen, prototypes, tandems gemotoriseerd en zelfs een hoe noem je het een tandem met nog een fiets er aan een tridem denk ik. Een mini auto van het merk Motobécane ,en natuurlijk de kaptein Mobylette waren er voldoende. Daarnaast een tentoonstelling van oude beroepen zoals wijnvaten





maken, boerengereedschap, hoe er vroeger gedoken werd ,en nog veel meer. Ook was er een afdeling met ingerichte oude winkeltjes, zoals die er voor de tweede wereldoorlog uit zagen. Het leuke was dat er een ongerestaureerde MB1 stond die ook in mijn verzameling zit (wel gerestaureerd), en een Motobécane met torpedeo tank, die ik ook, maar deze heet dan Motoconfort. Al met al zeer de moeite waard. Ik heb enkele foto's genomen van de motoren die ik mooi vond en doe deze hier bij.

Meer informatie op internet: tik de zoekterm "musee motobecane". Je ontdekt dan dat het museum geen eigen website heeft, maar gebruik maakt van een toeristische site van de stad St. Quentin. Het heet volledig: "**Village des Metiers D'antan & Musee Motobécane**".

De afstand

In tegenstelling tot wat je zou verwachten, ligt St. Quentin niet ver van Nederland. Het ligt halverwege het stuk tussen de Belgische grens en Parijs een afstand van 350 km, gerekend vanuit Utrecht. Het is een erg rustige omgeving. Een goed startpunt als eerste stopplaats van een meerweekse vakantie. Maar als je goed rekent, dan bedenk je vast wel dat je tijdens lunchtijd in de omgeving arriveert. De vakantie is begonnen. Met groeten van Eef. ◀

Kennisdelendag 8 april 2017 Oosterhout

We zetten de traditie voort om in het voorjaar een Kennisdelendag te houden, en wel op zaterdag 8 april in Oosterhout. Het museum van Rien is net als de voorgaande jaren wederom het toneel van vraag en antwoord.

René Wesselius gaat ons inwijden in de **verschillende lastechnieken MIG/MAG en TIG**, waarbij de theorie maar ook een stuk praktijk aan bod komt en er ook gelast gaat worden. Daarna geeft Wim Janssen uitleg over het **vervangen van de kurk afdichting in een Gurtner benzine kraan**; wat je wel maar ook beslist niet moet doen.

Om **13:00uur is er pauze** en wordt er voor broodjes, koffie, thee, melk etc. gezorgd en is er even tijd om wat bij te kletsen.

Het middagdeel zal dan gestart worden door Mark Nijhoff hij gaat iets vertellen over de bijzondere **6 cilinder axiaal motor van George Tilkin**.

Daarna bespreekt Henk de Bruijn aan de hand van de theorie hoe een **boor en een draaibitel** geslepen dienen te worden. Daarna gaan we ook boren en beitels slijpen.

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

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

Vanaf 09.00uur is het DC geopend en de koffie bruin. We starten met kennisdelen rond 10.00 uur en ronden rond 15.30 uur de dag af. Voor de lunch wordt een bijdragen gevraagd van € 7,50 p.p.

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**.

U kunt zich aanmelden bij:

Christ de Graaf

(0168) 45.30.57

info@clubfransemotoren.nl

Mogelijk heb je gereageerd op het persoonlijke e-mailbericht? Deze tellen uiteraard ook mee op volgorde van binnenkomst.

Clubagenda



Kennisdelendag

8 april 2017

Wetering 69, 4906 CT Oosterhout

Er geldt een beperkte inschrijving,
er kunnen 18 leden ontvangen worden.

Inschrijven: via secretaris via e-mail van de CFM

Maison Ouverte Documentatiecentrum CFM

17 juni 2017

Wetering 69, 4906 CT Oosterhout

Inschrijven via reactie op e-mail (wordt rond 1 juni verstuurd)

Clubweekend

9-10 september 2017

Alblasserwaard

Verdere informatie volgt in het volgende clubblad

Nationaal Veteraan Treffen met clubstand CFM

23 september 2017

Woerden centrum

Jaarvergadering CFM—Ruilbeurs “Barneveld”

28 oktober 2017

Kootwijkerbroek

Bestuursvergaderingen in 2017

7 juni, 4 okt, 29 nov

Sluitingsdata Peu de Tout 2017

15 juni

2 oktober (+ jaarstukken 7 okt)

15 december

Twee e-mailadressen werken niet

De CFM maakt enkele keren per jaar gebruik van een mailing aan alle clubleden. Dat is een mooie check om te kijken of ons adressenbestand up-to-date is. Bij de laatste mailing kwamen twee foutmeldingen. Zou de redactie het meest recente mail-adres van deze leden mogen ontvangen? Het zijn:

hans.prijs@12move.nl

willemsrip@kpnplanet.nl

Graag reageren naar:

cfm.redactie@gmail.com

Even voorstellen (3) René Wesselius

Aangezien ik op de laatste Algemene Ledenvergadering zo slim? ben geweest om mij voor een bestuursfunctie aan te melden zal ik proberen om duidelijk te maken wie ik ben, wat ik doe en wat er verwacht kan worden.

Ik ben 59 jaar jong, van beroep lasser en constructiewerker en werk bij een groot vuilverwerkingsbedrijf. Ik werk voor de afdeling reparatie en voer daar de reparatie van containers, vuilpersen en aanverwante zaken uit. Altijd al bezig geweest met motorisch aangedreven vervoersmiddelen van gerespecteerde leeftijd, restaureren repareren en rijdend houden van brommers, motoren tot en met oldtimer auto's. Ik ben vele jaren bezig geweest met 50cc motorracen, waarbij de motoren zelf gebouwd werden, van frame tot motorblokken. Ik zorgde voor het tunen en racen met deze machines. Daarna ben ik een tijd bezig geweest met motordragracen, choppers bouwen en uiteindelijk nu met veteraanmotoren.

Momenteel in bezit van een Engelse tweetakt **Coventry Eagle 1932** en een **Terrot F 250 cc uit 1925**. De Terrot moest geheel gerestaureerd worden. Dat is inmiddels gelukt. Helaas bleek bij proefritten dat er teveel slingering in de krukas zat waardoor het vliegwiel los kwam en de kruktaf beschadigde. Na wat reparatie bleek dit probleem zich te herhalen waardoor er besloten is om een nieuwe krukas zelf te maken en tegelijk moderne lagers en keerringen in het carter te maken. Het is natuurlijk niet origineel maar de originele krukas en carter zijn eigenlijk in mijn ogen zo slecht ontworpen dat een verbetering voor de hand ligt zolang het aan de buitenkant niet zichtbaar is.

Mijn functie in het bestuur zal technische ondersteuning zijn op tweetaktgebied, ook voor vragen over **mig/mag lassen of tig lassen** kun je bij mij terecht.

In de Peu 99 wordt aangehaald dat ik nekken laat draaien met mijn hotrod. Dat zal niet meer gebeuren want die is verkocht. Momenteel verplaats ik mezelf in een **A-Ford 1929** in ongerestaureerde staat, in z'n jus zoals de Fransen zeggen.

Ik hoop jullie hiermee voldoende te hebben geïnformeerd, tot ziens bij een beurs of rit. René ◀

CFM forum opgeruimd

Soms verdwijnen dingen ongemerkt. De laatste telefoonsel van Nederland (in Haarlem), de gele ANWB-palen enz. Zo ook het verdwijnen van het CFM-forum. De vragenstellers kwamen goed aan bod maar al te vaak bleven de antwoorden uit. We zijn ermee gestopt. Het heeft nog geen reacties opgeleverd. Daarvoor in de plaats: Whats app en Facebook pagina's. Deze kunnen zich inmiddels in een ruime belangstelling verheugen. Daarmee gaat het goed. Zie voor meer informatie daarover de vorige Peu de Tout 99 op blz. 17

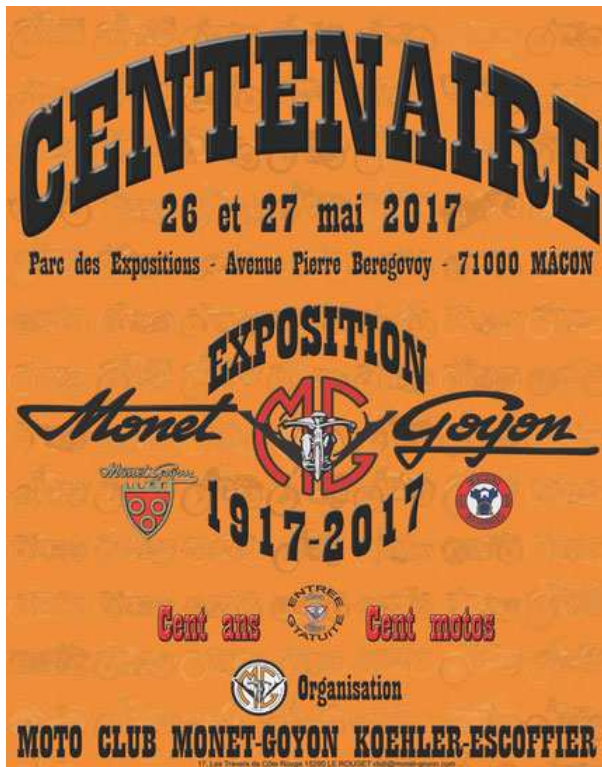
Monet & Goyon 100 motoren voor 100 jaar

Op de site van de Monet & Goyon club Frankrijk ontdekte ik de viering van het 100 jarig bestaan tijdens Hemelvaart . Er wordt een driedaags evenement in Macon georganiseerd. Dat lijkt me heel interessant.

Door: Daan Withagen

Ik ben op onderzoek uit gegaan. Ik heb ze geschreven met de vraag of er ook buitenlandse (niet clubleden) aan het evenement kunnen deelnemen. Dat is het geval. De kosten voor het weekend zijn € 130,=. Dat is best veel geld, maar voor de inwendige mens wordt dan ook goed uitstekend gezorgd, dat kun je wel uit de mensen in Macon overlaten. Wellicht hebben ze zelfs nog een flesje wijn om uit te schenken.

Op de Facebook Fan pagina heb ik de link al gedeeld. Zijn er een aantal Monet Goyon bezitters, die het leuk vinden om hier naar toe te gaan? Als dat het geval is, neem dan even contact met me op. www.monet-goyon.com



34^e Ruilbeurs pré 75

4-5 november 2017

Fabriekspand Roeslare, Veldstraat 59
Toegang 6,=, vrouwen en kinderen gratis
Zaal open: 9:00 uur.

Meer info: veteraanmotorenhoutland.be

De website bevat op dit moment nog geen aanvullende informatie.



Rosmalen motorbeurs en clubstand

De weersvoorspellingen lieten te wensen over maar dat weerhield de liefhebber van oldtimer motoren er niet van om half januari de tweedaagse beurs in het Brabantse land te bezoeken. Gelukkig maar, want de vele standhouders en clubs zijn veelal vrijdagmiddags al druk in de weer om iets moois neer te zetten. De Club Franse Motoren heeft er ook weer de nodige energie ingestoken. Op de stand waren een Monet Goyon, Terrot, Thomann, Motobécane en een sierlijk uitgedoste Arligue te bewonderen. Deze motoren waren beschikbaar gesteld door verschillende leden uit de club. De nodige accessoires zorgden weer voor een mooie uitstraling en trok zo de aandacht van menig bezoeker. Kopje koffie, wijntje en een hapje complementeerden het geheel. De bemanning van de stand heeft met raad en tips weer een aantal restaurateurs of aspirant kopers van een Franse fiets op weg kunnen helpen en een aantal nieuwe leden mogen verwelkomen.



Er was minder aanloop van publiek door de afwezigheid van de afdeling “body-paint”. Het viel vorig jaar al op dat regelmatige bezoekers sneller over dit deel van de tentoonstelling heen liepen. De echte body-painters hebben weinig te maken met motoren en omgekeerd. Het was duidelijk dat er wat meer ruimte was voor de motorliefhebbers, en niet te vergeten de brommerliefhebbers die vooral boven staan.

Het is vooral zaterdag een goede beurs. Voor de standhouders lijkt me de zondagmiddag lang te duren. De belangstelling dooft dan als een nachtkars uit. Maar laat het duidelijk zijn: voor de clubs is het hier prima geregeld. ◀



Hans Devos in Bonneville, op 't dak de Peugeot D, een Triumph, BMW R47 en een FN-4 cilinder 1910.

Uit: zhumoriste.over-blog.com



Montlhéry, bij Parijs, is een enorme kombaan, gekoppeld aan een groot stuk openbare weg. Het circuit is in 1924 in gebruik genomen. In de tweede wereldoorlog diende het als concentratiekamp voor woonwagenbewoners. Tegenwoordig is het in gebruik voor veteran-evenementen. Dat zo'n geliefde plek bij motorsportliefhebbers ook zo'n duister verleden kan hebben gehad, nota bene beheerd door Fransen van het Vichy-bewind....