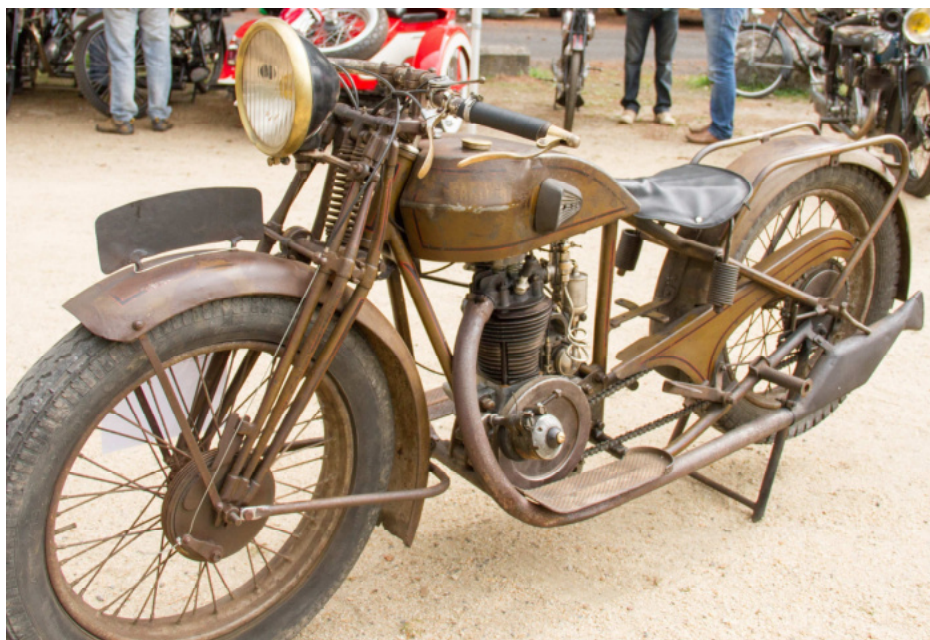


# Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 101 Juli 2017 oplage: 190





*De Kennisdelendag is goed bezocht. Meer konden er niet meer in...*



# Inhoud

Voorwoord: Avontuur .....	5
Kennisdelendag 2017 .....	6, 14
In het schuurtje van Arianne van Osenbruggen.....	8
Henk Kaajan met een boekvertaling.....	10
Even voorstellen (Nick Jansen) .....	11
Prestatietochten.....	13
Cursus verspanen (draaien en frezen).....	15
De beste motor van zijn tijd (Terrot HSSE 1929 Ton Dorland).....	16
CFM Jaarrit 9-10 september Alblasserwaard .....	16
Centenaire Monet Goyon.....	18
Ratier en voorgangers HPK503, CEMEC, CMR, CSF .....	21
PIP-carburateurs .....	24
Le Boisseau Ouvert .....	28
Een weekendje richting Harz.....	30
Materiaal voor een draaibank bestellen .....	33

## Bijlagen

Inschrijfformulier Clubweekend/Jaarrit Club Franse Motoren 9-10 september

## Op de Voorpagina

Carlton met Chaise motorblok. Het merk bestond van 1924 tot 1938. Pierre Carton bedacht een gelijkklinkende Engelse naam voor zijn motorfietsen. De kleine ambachtelijke productie vond plaats in Puy de Dôme. Er waren kleine typen A met Massardier, Hinter of Zurcher, de modellen C en D konden Chaise, Anzani of JAP als motor krijgen. Vanaf 1926 maakte Pierre ook motoren met zadeltanks, geheel volgens de mode maar een motor kon afwijken door speciale klantenwensen. Er zijn weinig Carltons gebouwd, mogelijk enkele honderden.

Een Engels merk Carlton heeft ook bestaan. Deze maakte 125 cc motorfietsen maar ook meer-cilinders tot 1000 cc. Het bedrijf is opgegaan in Lotus.

**Sluiting kopij:** Uiterlijk maandag **11 oktober 2017**, bel of e-mail!  
**Kopij:** Getypt of geschreven, het liefst elektronisch aangeleverd.  
**Email kopij:** [cfm.redactie@gmail.com](mailto:cfm.redactie@gmail.com)

# Colofon

**‘Un Peu de Tout’ is een uitgave van de Club Franse Motoren en verschijnt vier maal per jaar.**

## **Bestuur:**

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 cfm.ansvink@gmail.com  
Alg René Wesselius, 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:**

Mark Nijhoff, (06) 25.58.00.64 Email: mark.nijhoff@hotmail.nl  
Rene Wesselius (023) 563.51.60 Email: apestaartjes@quicknet.nl

## **Ledenadministratie + verzending "Peu":**

Peter Mosseveld, Muntersdonk 17, 7326 BD Apeldoorn (055) 543.03.06  
Email: info@clubfransemotoren.nl  
Lid worden of lidmaatschap beëindigen? Neem contact op 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: cfm.redactie@gmail.com**

Paul Jonkman (06) 10.12.11.48  
Ans Vink (0481) 46.12.71  
Advertenties: € 32,50 per ½ blz per jaar; tarieven en voorwaarden op aanvraag

## **Website:**

clubfransemotoren.nl (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.

## Avontuur

De mooiste verhalen komen dikwijls van die momenten dat het even tegenzit maar het uiteindelijk allemaal weer op zijn pootjes terecht komt. Het interview dat Daan Withagen had met Hans de Vos in de Peu 100 bracht o.a. naar voren dat Hans zich ook niet te veel zorgen maakt om met een oude motor op pad te gaan. Hulp komt dikwijls onverwacht en kan mooie anekdotes opleveren.

Ik herinner me nog dat ik samen met mijn vrouw Petra in de zomer van 1995 op de motor met vakantie was in Frankrijk. We reden samen op mijn Yamaha XT600 in het gebied rond de Puy-de-Dôme toen we op een klein weggetje een lekke band kregen. Reparatiespullen had ik wel meegenomen maar die lagen natuurlijk op de camping dus op dat moment van geen waarde. Na eerst eens op de kaart gekeken te hebben (geen navigatie en mobiele telefoons toen) besloten we de jassen uit te doen en de motor te duwen naar het dichtstbijzijnde dorp. Gelukkig was het niet al te ver en na een half uur duwen waren we in een dorpje aangekomen, echter bij navraag kwamen we er al snel achter dat er geen garage was, maar iemand wist wel dat er aan de andere kant van het dorp een huis stond waar aan auto's gewerkt werd, dus wij daar heen. Net buiten het dorp was een man bezig met het ombouwen van auto's om deze geschikt te maken voor de autocross, daar moest het zijn. Hij had spullen welke ik mocht gebruiken om de band te repareren en na een half uurtje had ik het lek gedicht. Toen vroeg ik wat ik hem verschuldigd was; "Nee niets, prima zo" en toen ik hem toch een briefje van 10 wilde geven "voor een biertje" in mijn beste Frans kwam hij gelijk terug "Oh... willen jullie een biertje" en voor we het wisten nam hij ons mee naar een terras bij hem op drie hoog om te genieten van een super uitzicht over het dal met een flesje bier.

Dat brengt me op een idee wat er binnen het bestuur is om niet alleen kennis aangaande de techniek van onze motoren te delen maar eigenlijk alle ervaringen die iets met de motorhobby te maken hebben. Naast de Jaarrit zou een extra evenement een mooie toevoeging op de kalender kunnen zijn. Geen volledige dag maar een ochtend van ongeveer 10:00 tot 13:00 uur met een kleine voordracht welke op de een of andere manier met onze hobby te maken heeft en daarnaast vooral een moment om elkaar als clubleden te ontmoeten en leuke verhalen met elkaar te delen, een rendez-vous!

Ik hoop er tijdens de jaarvergadering wat meer over te kunnen vertellen. Geniet van de komende maanden waarin er diverse momenten zullen zijn om met je motor er op uit te gaan.

Groeten,  
Mark Nijhoff



# Kennisdelendag 2017

*Het was weer volle bak op de Kennisdelendag op 8 april jl. Met dank aan Rien Neels die de locatie ieder jaar ter beschikking stelt. Dit keer moest hij wel extra stoelen opscharrelen om dit grote aantal leden te herbergen.*

*Door: Christ de Graaf*

Het was als vanouds: kennis delen. En dat was al merkbaar bij binnenkomst. Iedereen staat al onder genot van koffie en koek te praten met elkaar. De ene al met onderdelen in de hand en de anderen geven advies, of stonden buiten in de ochtendzon de Koehler-Escoffier te bewonderen die daar stond “dans son jus”. De eigenaar heeft iedere pauze de nodige adviezen mogen ontvangen. Leuk toch.

## Bakken en braden

Na de koffie begon **Hans van der Gref**t met zijn uiteenzetting over lassen van metaal. Ik denk dat we er allemaal wel iets van weten, maar Hans zoemde in op de geheimen van de juiste materialen. Wanneer las je autogeen of met de pen? Wanneer CO<sub>2</sub>, Mig, Mag of zelfs Tig? En het advies van Hans was duidelijk: zorg vooral bij een frame voor de juiste las, want een ongeluk is zo gebeurd. Na de theorie was het tijd voor een life demo Tig. Schitterend hoe je zo metaal samenvoegt. Maar voor onze hobby is het wel kostbaar. Gelukkig is Hans altijd te benaderen om zo'n ingewikkeld klusje voor clubleden uit te voeren, maar bedenk wel dat apparaat en gas niet gratis zijn.

## Na de koffie de juiste fles wijn

Na de koffie klom **Wim Janssen** weer op de praatstoel en iedereen hing weer aan zijn lippen. Te beginnen over een simpel kurkje in de benzinekraan, maar om dat goed lekvrij te krijgen kwamen er toch weer een aantal trucs boven tafel. Om te beginnen moet je wel een fles kopen met de juiste kurk en die



leegmaken om aan de kurk te komen. Dat sprak vele clubleden al direct aan!! En op het spreekuur kwam ook ter sprake waarom de benzine van tegenwoordig zoveel schade kan aanrichten aan de tank. We zijn weer gewaarschuwd. En we weten nu ook weer dat draad 10x1 toch echt afwijkt van 3/8x26. Je kunt het maar beter weten voordat je iets koopt. Ook onder het eten was het weer kennis delen van belang. Al ging het soms wel over de vakantie of ritjes (naar Santiago).

### **De Tilkin zit ingewikkeld in elkaar**

Na het eten was het de beurt aan **Mark Nijhof**. Hij heeft de geheimen van de Franse Tilkin motor aan ons duidelijk gemaakt met mooi beeldmateriaal. We begrijpen nu hoe het 6 cilindertje met Mobylette onderdelen werkt, maar we hebben ook gezien hoe complex de techniek van zo'n krukas is. Iedereen was het erover eens dat dit een moeilijke constructie is. Voorspelbaar is dan ook dat een dergelijk concept geen succes wordt, en de geschiedenis heeft dat ook geleerd.



*Uitleg over Tilkin door Mark Nijhof*

### **Beitels slijpen voor de draaibank**

**Henk de Bruyn** had weer diverse items op de agenda staan om met ons te delen. Te beginnen met zelf de juiste draaibeitel slijpen uit een toolbit. Bijzonder interessant voor ons hobbyisten, zeker als je geen volleerd draaier bent.

Ook het slijpen van boren lijkt zo eenvoudig, maar Henk heeft hiervan toch alle weetjes weer eens duidelijk gemaakt. En nu dus thuis proberen. We zijn ook bijgepraat over de hulpstukken die je moet maken om een zuiger af te kunnen draaien. Logisch als je het ziet en hoort en ook duidelijk dat als we

een zuiger zo in de 3-klaau spannen dat onherstelbare ellende met zich mee brengt. Gelukkig stond de nodige info op papier zodat we thuis weer wat naslagwerk hebben. **Lees de presentatie op “Mijn CFM” bij Artikelen.**

Zo'n dag is dus de Kennisdelendag, met dank aan Rien en de verdere organisatoren en sprekers. Ik heb weer veel opgestoken en kijk al uit naar het technische spreekuur bij “Le Boisseau Ouverte “ op 17 juni. ◀

## In het schuurtje van Arianne van Osenbruggen



***In Peu no 81 introduceerde Wil Streep voor het eerst de rubriek:” In het schuurtje van.....”. Onze club verenigt mensen met een zelfde hobby, het bezig zijn met oude (Franse) motoren. Wat Wil erg interesseerde was de verscheidenheid in beleving van de hobby bij clubleden. Er zijn sleutelaars en rijders, onderdelenkopers en onderdelenmakers. De een wil alles in nieuwstaat, de ander preferert het “patina”. Er zijn leden die bij een bepaald merk blijven en er zijn er die het liefst het hele alfabet afwerken.***

***Door: Wim Janssen en Jan Koolen***

Met een min of meer standaard vragenlijstje als leidraad werd een “uitverkoren” clublid ondervraagd om een beeld te krijgen hoe die tot deze hobby gekomen is en hoe deze die beleeft. Heel vaak blijkt dat naast de oldti-



merhobby er nog andere interessante bezigheden zijn zoals aparte verzamelingen, musiceren, streekgeschiedenis, wijn maken, noem maar op. Wil Streep zelf was een Rome kenner, hij leidde daar zelfs excursies. Het hebben van kennis en kunde is het meest waardevol als je die kunt delen met geïnteresseerden.

Het nieuwe interviewteam gaat deze keer naar het Betuwse Ochten, niet ver van Tiel aan de rivier de Waal. Deze plaats kwam in 1995 nog in het nieuws vanwege een dreigende dijkdoorbraak. Gelukkig is dat goed afgelopen en zijn er maatregelen genomen om de veiligheid te waarborgen. Dat de familie van Osenbruggen er vertrouwen in heeft blijkt wel uit het feit dat ze sinds kort verhuisd zijn naar het centrum van het dorp. Daar stopte een drogist met zijn winkel met woonhuis en dat pand is nu hun woonhuis. Het is nu helemaal verbouwd en aangepast maar met behoud van fraaie “dertiger jaren” kenmerken. Er is een ruime tuin en genoeg ruimte voor de hobby.

“Ik wil mezelf even voorstellen: Ik ben Arianne van Osenbruggen rond de veertig jaar en getrouwd met Erik die werkzaam is in de verzekeringsbranche. Wij hebben twee dochters, Ilse is 14 jaar en Lisanne is 18 jaar oud. Op dit moment is het voor hen einde schooljaar en eindexamens, een enerverende tijd dus. Ik ben opgegroeid tussen het groen. Wie de Betuwe kent weet dat dit de streek is van fruitteelt en boomkwekerijen. Het kweken van bomen en rozen is het beroep van mijn vader. Zoals bij de meeste agrarische werkzaamheden het geval is, ontkomt men niet aan het feit dat er ook technische kennis moet zijn om letterlijk de boel draaiende te houden. Mijn liefde voor groen en techniek is dus eigenlijk gewoon genetisch bepaald. Mijn vader heeft in de loop van de jaren een bijzondere verzameling aangelegd van allerlei land- en tuinbouwmachines, gereedschappen en apparaten, liefst zo oud en curieus mogelijk. Bougies, zuigers, kleppen enzo zijn voor mij herkenbare zaken! Op zeker moment werden voor mij motorfietsen interessant. In 2009 lukte het om in één keer het volwaardig motorrijbewijs te halen. Diverse motorfietsen passeerden de revue: een Honda 600cc, geschikt voor man-vrouw gebruik, later een Guzzi twin en ook kwam er een zoldervondst langs in de vorm van een 350cc Suzuki tweetakt twin. Gekocht voor € 250,00 en samen met mijn vader aan het lopen gekregen. Het bleek echter een erg “bokkig” ding dat daarom maar kort gebleven is. Met een bescheiden winst ging die naar een nieuwe baas. Toen kwam er een leuk DKW-tje in zicht, 175cc, bouwjaar 1956, in nette staat en die mocht blijven. Er moest een beetje worden gesleuteld om die bruikbaar te maken. Onlangs heb ik er nog probleemloos een ritje mee uitgereden, georganiseerd door de Betuwse Oldtimer Club. Tijdens een bezoek aan de oldtimerbeurs in Barneveld ontmoette ik een oldtimerliefhebber die helaas van zijn spullen af moest vanwege gezondheidsproblemen. Er stond een Peugeot P108 uit 1929 bij die op mij goed overkwam. Er was een kenteken bij en de man had er tot voor kort nog diverse ritten mee gereden. Bij de koop adviseerde hij mij om het lidmaatschap

van VMC of CFM aan te gaan. Dat was achteraf gezien een goede raad, want bij onderhoud of sleutelwerk is ondersteuning handiger en ook nog gezellig. De Peugeot staat op dit moment op de eerste plaats, maar omdat er nog wat werk aan te doen is, heb ik er nog geen toerritten mee gereden, alleen wat “rondjes om het huis”. Met wat hulp zal dat wel goed komen. Ik wil van de motor zoveel mogelijk weten en absorbeer alle kennis op die langskomt. De meeste Kennisdeldagen en open dagen ben ik er bij, ook help ik bij de clubstand in het Autotron-Rosmalen. Misschien komt Woerden er ook nog bij. Mijn hobbyruimte is nog in opbouw. Een sfeeraankleding vind ik belangrijk. Zoiets moet groeien en dat doet het ook. Er staat als blikvanger een zeer oude Franse draaibank ( $\pm$  1900) uit de verzameling van mijn vader. Hij maakt als hobby uit allerlei machinecomponenten nieuwe dingen zoals krukken, tafels, lampen etc. dit soort objecten passen daar goed bij. In de wintertijd ben ik zeker wel een uur per dag in mijn hobbyruimte te vinden. Zomers vraagt de royale tuin de meeste tijd. Bloemen, struiken maar ook groenten. Dan heeft het genetisch “groene” deel van mij de overhand. Ik heb ook nog een parttime baan in een tuincentrum en ik ben ook actief in het “repair-café” hier in Ochten waar ik kleine reparaties doe voor mensen die dat niet (meer) zelf kunnen. Weer een stukje techniek.

### **Wat vindt de familie van je hobby?**

Erik, mijn echtgenoot, heeft zelf niet zoveel met oldtimers, rijden doet hij liever met een moderne motor. Ontechnisch kun je hem niet noemen want hij doet aan modelvliegen, behoorlijk technisch, alleen heel wat anders. Of de dochters de oldtimerhobby zullen omarmen is nog niet te zeggen. In ieder geval wordt de hobby me wel gegund. Wat ik zou willen veranderen binnen de club? Nou niet zo zeer iets veranderen, maar eerder iets toevoegen, namelijk proberen of het invoeren van een informele bijeenkomst bij een clublid lukt. Simpel, met gebruik van social media zou het volgende moeten kunnen, in het weekend is het goed weer, ik nodig de CFM leden uit (liefst met een oude motor) voor een bak koffie en wat motorenpraat. Het mooie ritje heb je dan vanzelf want in de Betuwe maar ook elders in het land kan het prachtig zijn. Misschien zijn er clubleden die dit ook zien zitten, dan hoor ik het graag.”

Arianne, bedankt voor de ontvangst en je medewerking. ◀

## **Henk Kaajan heeft boekvertaling gepubliceerd**

Een van de eerste bijbeltjes over Franse motorfietsen is nu helemaal vertaald. Het is het boek van **Dominique Pascal, 50 jaar Franse motorfietsen**. Het resultaat daarvan kun je vinden als je inlogt op het leden-gedeelte van de website van de CFM onder "Boeken". Ruim 50 hoofdstukjes leesplezier met veel plaatjes. Hoofdstukken over Harlette, Clement, Werner, Alcyon, Grifon, Gratieux, ABC, Soyer, Rovin, DFR en vele andere merken.

## Even voorstellen...

*Nick Jansen, 53 jaar, gehuwd, vader van twee dochters, werkzaam in Rotterdam als kraanmachinist.*

### Hoe is de motorhobby ontstaan?

Al heel lang liep ik met de gedachten rond om iets op wielen te restaureren en dat zou dan het liefst een oude auto moeten worden. Ik was gefascineerd door programma's als Chasing Classic Car's, Gas Monkey en andere auto programma's. Ik heb uiteindelijk toch ingezien dat dit niet echt haalbaar was. Niet genoeg ruimte, kennis, gereedschap en ook onvoldoende \$\$\$\$.

Het ruimteprobleem werd opgelost in 2015 door de bouw van een ruim tuinhuis. Daarom besloot ik om een oude brommer op te gaan knappen. Vroeger had ik een Zündapp dus het leek mij wel wat om dit te gaan doen. De zoektocht begon in de zomer van 2015. Maar dit was toch wat lastiger dan gedacht. Te duur, ver weg, niet compleet enz. enz. Ik ging mijn zoektocht verbreden en ook oude motoren kwamen in beeld. In september van dat jaar zag ik bij toeval een advertentie van een Terrot LSC175 cc tweetact van bouwjaar 1928.

Zelf had ik van het merk Terrot nog nooit gehoord maar ik vond "DE MOTOR HEEL MOOP". Omdat de aanbieder niet ver van mij vandaan woonde, heb ik gebeld voor een afspraak. De man had meerdere motoren maar de Terrot paste niet helemaal in zijn verzameling. Hij had hem gekocht omdat de



**Terrot LSC175 cc tweetact 1928**



motor nog helemaal in originele staat was en hem zo mooi vond. Er was nog nooit iets aan gedaan, was rijdend en betaalbaar. Dit was voor mij natuurlijk een prachtige kans, waar vind je dit nog?

### **Dans sons jus**

Na de aankoop werd mij door iedereen op het hart gedrukt de motor helemaal origineel te laten. Wat ik dus ook doe, de motor wordt qua uiterlijk niet gerestaureerd maar gelaten zoals hij is. Ik ben wel begonnen met technische zaken zoals demonteren, schoonmaken, smeren, remmen vernieuwen enz. enz. Ik wil wel graag veilig en als het kan betrouwbaar mee kunnen rijden. Ondertussen was ik lid geworden van de VMC en sinds 14 januari 2017 (op de beurs in Rosmalen) lid geworden van de CFM.

Op de beurs heb ik nog kennis mogen maken met Ton Dorland. Later ben ik nog op bezoek gegaan in Putten en heb ik nog veel van tips van hem gekre-



gen. Maar helaas ..... Terug naar nu. Ik heb inmiddels al de nodige informatie van de website van CFM kunnen halen. Die heb ik hard nodig want veel dingen zijn nieuw voor mij maar al doende leert men. De motor ben ik nu langzaam aan weer aan het opbouwen. Ik hoop hem deze zomer te laten keuren en een kenteken te krijgen. Als dit allemaal goed verloopt, zou ik graag enkele ritten meerijden. Jullie zien me vanzelf verschijnen als alles gelukt is! Voor iedereen veel plezier met de hobby en vele veilige kilometers! Groeten, Nick Jansen ◀



## Prestatietochten

Om te bewijzen dat motorfietsen betrouwbaar waren, werden vanaf 1900 tal van tochten georganiseerd. Kies twee grote steden van naam en zorg ervoor dat er een stel motoren zo snel mogelijk van begin- naar eindpunt rijden. In het voorbeeld van de prentkaart op de volgende bladzijde gaat het om een tocht van Paris naar Vienne. Op de afbeelding staat Bucquet op een Werner. Het speelt zich af in 1902. Hij eindigt uiteindelijk als 52<sup>e</sup>, maar zoals altijd bij dit soort evenementen, wel als eerste in zijn klasse van “motocyclettes”. Een andere rijder op zo’n Werner wordt 58<sup>e</sup>. Er deden ook nog twee lichte motoren van Laurin-Klement mee die zich vergelijkbaar kwalificeerden. Henk Kaajan heeft op “Mijn CFM” bij “boeken” artikelen over dergelijke motoren vertaald, met veel plaatjes.

Om een dergelijke prestatietocht te laten slagen moest wel bijna een etmaal met de motor door gereden worden, eigenlijk met zo min mogelijk stops. De 1200 km in deze tocht werd afgelegd in 16 uren, dat is dus een gemiddelde



van 75 km/h. Op de achterzijde van deze Peu ook een prestatietocht, maar dan van iemand die vooral zichzelf, en misschien de plaatselijke motorzaak een dienst wilde bewijzen.

Het bewees niet alleen de deugdelijkheid van de motoren. Het moest belangstellenden ook prikkelen om zelf tochten te gaan maken. Tot heden ten dage doen motorbladen verslag van verre tochten. Zelfs onze eigen leden waren op die manier geïnspireerd om naar Santiago de Compostela te gaan.

Wat ik me afvraag: is het rallyrijden (nu vooral met auto's) te zien als afgeleide van deze prestatietochten? Het is immers niet meer mogelijk om te bewijzen hoe snel je van Parijs naar Vienne kunt rijden met een modern voertuig. De beperkingen zijn nu niet meer technisch maar vanuit het oogpunt op veiligheid vooral bepaald door de overheid door het opleggen van snelheidsbeperkingen.



## Presentatie metaalbewerking, draai- en freeswerk

De zes bladzijden tellende presentatie tijdens de Kennisdelendag over draai- en freeswerk is na te lezen op "Mijn CFM" onder de titel **Artikelen**. Het bevat ook een stel handige tabellen. Specifiek wordt ingegaan op het slijpen van boren, het vormen en slijpen van toolbits en het afdraaien van een zuiger. Probleem met inloggen? Even een berichtje naar de redactie!



## Cursus “Verspanen” (draaien en frezen)

*Er is een mogelijkheid om een cursus draaien en frezen te volgen. Enkele leden van de CFM hebben deze cursus gevolgd. Zij waren erg tevreden over de (bij-)scholing.*

Deze cursus is in eerste instantie opgezet voor de leden van de NVM, de Nederlandse Vereniging voor Modelbouwers, maar ook anderen kunnen zich hiervoor aanmelden.

De cursus wordt gegeven aan het ROC Eindhoven door bevoegde docenten.

Duur 6 avonden

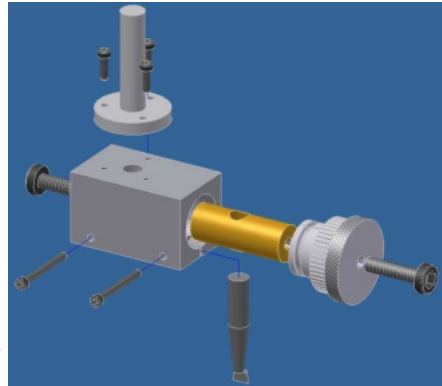
lestijden: 18.00-21.15 uur, opruimen tot 21.30 uur

Kosten ± € 155,00 incl. materialen

Periode medio sept – okt 2017

Nodig: stevige schoenen, veiligheidsbril, schuifmaat, beschermende kleding (tegen spatten).

Voor de beginners staat het maken van een snijplaathouder voor de draaibank op het programma, voor de gevorderden het maken van een kotterkopje.



**Kotterkopje**

Heb je interesse stuur een mail naar Gerrit Volgers.

Hij kan je van verdere informatie voorzien, [givolgers@onsbrabantnet.nl](mailto:givolgers@onsbrabantnet.nl)



## De beste motor van zijn tijd

Het secretariaat heeft documentatie ontvangen uit het bezit van Ton Dorland. Daarin zit natuurlijk ook het mooie artikel van Auto Motor Klassiek uit 2004. Ton belichtte daar zijn liefde voor Frankrijk, de liefde voor techniek en natuurlijk wordt verder ingegaan over de Terrot HSSE uit 1929, de beste motor van zijn tijd... Een kopie van het artikel is te vinden op de website van de Club Franse Motoren onder "Mijn CFM" bij **Artikelen**.

Probleem met inloggen:

even melden bij de redactie, we helpen je graag.



---

## CFM Jaarrit 9-10 september Alblasserwaard

*De CFM jaarrit komt er weer aan. Dit jaar strijken we neer tussen de fruitbomen en de koeien bij Camping de Victorie in Meerkerk. De organisatie van de rit is in handen van familie de Keijzer uit Molenaarsgraaf. Ze hebben een aardige ervaring in het rijden van ritten met hun eigen motoren en hebben de uitdaging opgenomen om hun vertrouwde omgeving met ons te verkennen en te laten zien dat er in de Alblasserwaard meer is dan alleen de molens van Kinderdijk. Tegelijkertijd is het Open Monumentendag dus volop kans om even van de motor af te stappen en meer ouds te bezoeken.*

*Naast de voorrijder en begeleiding wordt er ook voor een bezemwagen gezorgd. Er wordt rekening gehouden met zware en lichte motoren.*

### De overnachtingen:

We staan dit jaar op Camping de Victorie aan de Broekseweg 75-77 4231VD in Meerkerk [www.campingdevictorie.nl](http://www.campingdevictorie.nl) . We staan op een apart veld bij elkaar, dus gezellig onder elkaar.

Er is een loods voor gezamenlijk eten en een open plaats voor een kampvuur.

Voor de motoren is er eventueel voor de nacht een stalling in de loods.

Op zaterdagmorgen komt de bakker langs.

De overnachtingen kosten voor het weekend (vrijdag Tm zondag) € 27,- voor twee personen en €21,- voor 1 persoon. Het maakt niet uit hoe laat je komt of weer vertrekt, dus na de zondagsrit is er ook geen probleem met vertrektijden. Blijf je langer of kom je eerder, dan komt er wel wat bij. Niet slapers moeten er rekening mee houden dat de camping € 1,25 voor dagverblijf re-

kent. De overnachtingen en het dagverblijf (niet slapers) moeten via de camping worden afgerekend. De kosten van de aanschaf van een SVR groepskaart wordt door de club betaald. De kampeerkosten zijn ongeacht het kampeermiddel.

Voor wie komt maar niet kampeert zijn er wat mogelijkheden bij een B&B (vraag om een lijst bij Liane de Keijzer) of het AC Hotel Meerkerk (10 min).  
**[www.tulipinmeerkerk.nl](http://www.tulipinmeerkerk.nl)**

## **GPS**

De route kan in GPX bestand worden aangeleverd zodat deze in een motor-navigatie kan worden geladen. Uiteraard is er ook een papieren versie.

## **Zaterdag**

Rit van ca 100 km. Start met koffie en korte uitleg. Om 10.30 uur gaan we starten en vertrekken. Open monument-bezoek en daarna een picknick (€5 kosten). Rond 16.00 -16.30 uur hopen we weer op de Victorie terug te komen waarna we gezamenlijk van een heerlijke barbecue gaan genieten en de dag gezellig afsluiten.

## **Zondag**

Korte rit van rond de 50 km. Rond 10.30 uur nog even een korte uitleg en daarna vertrek. In de route zitten ook wat leuke bezoekjes met ook weer een lunch onderweg (eigen kosten).

Rond 15.00 uur zijn we terug waarna het weekend wordt afgesloten.

## **Kosten**

De kosten BBQ €20,00 pp incl. consumptie, speciale wensen of eetbeperkingen voor de maaltijd op het aanmeldformulier aangeven.

Picknick €5,- pp.

## **Langer blijven**

Uiteraard kan er eerder gekomen worden en langer gebleven, maar dat moet dan met de campingeigenaar geregeld worden.

## **Inschrijven**

Via het formulier in deze Peu de Tout of via het te downloaden formulier via “mijn CFM” op de website.

Vragen Liane de Keijzer **[liane-hobby@hotmail.com](mailto:liane-hobby@hotmail.com)** of 06-53.79.82.60

## **Route**

Groene route is de makkelijkste route voor caravans en campers. De Rode route is voor auto's zonder aanhanger en fietsen. Komt u vanaf de A27, dan neemt u de afrit 25 en gaat u richting Noordeloos. Let op: gebruik niet de navigatie, maar volg de route volgens deze kaart en maak gebruik van de aanwijsbordjes (advies van de camping).



## Centenaire Monet Goyon

*In de vorige Peu stond al een aankondiging. Op vrijdag en zaterdag na Hemelvaart vierde de MCMGKE (Moto Club Monet Goyon & Koehler Escoffier) het feit dat 100 jaar geleden in Macon het merk Monet & Goyon het levenslicht zag. Omdat ik twee van deze mooie motoren bezit, wilde ik daar graag bij zijn. Immers, een 100 jaars feest kom je niet zo vaak tegen. Helaas kon dat niet met mijn twee MG's maar dat drukte de pret niet.*

*Door: Daan Withagen*

Het toeval wilt dat een goede motorvriend van ons dit voorjaar 30 minuten ten zuiden van Macon het beheer van een camping heeft overgenomen. Een slaapplek was dan ook snel geregeld. In contact met Duitse motorvrienden bleek dat zij in dezelfde periode ook daar verbleven vanwege hun vakantie. Mijn ega had helaas een weekend dienst in het verzorgingshuis, dus werd de rit met de auto alleen gemaakt.



Op Hemelvaartsdag avond begon de eerste Duits, Frans Nederlandse, reünie met Belgisch bier, Italiaanse pizza en sterke verhalen over sleutelen en reizen met de motor. Na een goede nachtrust werd afscheid genomen van de Duitse vrienden en stapte ik met mijn mooiste Monet Goyon T-shirt in de auto richting Macon.

### Als een VIP

De Monet Goyon expositie was in het parc d'expositions en tot aangename



verassing kosteloos toegankelijk. Bij binnenkomst stond een ontvangst comité van leden van de MCMGKE. Een bijzonder T-shirt maakt tongen los en ook nu werden vragen gesteld over dat shirt. Ik kon niet verbergen dat mijn Franse tongval een buitenlands accent heeft dus werd gevraagd “vous et dou?”. Men was aangenaam verrast dat er MG liefhebbers zijn die er 800 km voor over hadden om hun expositie te bezoeken. Het gevolg was dat ik de eerste twee uur niet aan motoren bekijken toe kwam maar als een soort Vip langs diverse leden en bestuursleden gegaan ben. Er bleek een lid te zijn wat als voormalig Walloniër zeer goed Nederlands sprak en zelfs de Engelse en Duitse taal werd hier en daar in de club gebezigd. Het enthousiasme van deze clubleden en de hulp die ze aanboden deed me besluiten om lid van de MCMGKE te worden. Ik ben clublid nummer 93.

### **MCMGKECFM?**

Met de club secretaris werden wat vergelijkingen getrokken tussen de activiteiten van de CFM en MCMGKE. Toen de secretaris ontdekte dat beide clubs af en toe een weekend houden wat door leden georganiseerd wordt kwam al snel de vraag of ik geen interesse had om een keer voor MCMGKE een weekend in Nederland te organiseren. Inmiddels hebben we dit voorstel ook in ons bestuur besproken. Het lijkt ons leuk om een keer een gezamenlijk weekend van CFM en MCMGKE te organiseren. Goed voor de uitwisseling, goed voor contacten in Frankrijk. Dat komt nog wel een keer terug op de agenda.



*Koehler Escoffier KL5S 1935, een zware oerdegelijke 500cc kopklepper. Wat een dik ding!*

## Schuurvondsten en werkplaats

In de expositiehal was het werkelijk bijzonder. Ze waren in staat geweest om meer dan 130 Monet Goyons bijeen te brengen van de beginperiode tot het laatste productie jaar 1959. Door persoonlijke omstandigheden was “Mr. Monet Goyon” Michel Gagnaire niet aanwezig maar wel een van de motoren uit zijn museum te Melle.

In de zaal verspreid stonden diverse clubleden die de bezoekers toelichting gaven op de tentoongestelde motoren. Er was een tafel met jubileum speldjes, plaquettes en affiches. Er waren zelfs speciale jubileum postzegels uitgegeven. Een hoek met schuurvondsten ontbrak niet, net zo min als een in stijl ingerichte werkplaats. Ook het roemrijk raceverleden was goed vertegenwoordigd tot zelfs Monet & Goyon modellen die nooit in productie genomen zijn zoals een 500cc tweecilinder tweetakt.

## Defilé

Op de vrijdag was er tegelijk een rondrit in de omgeving. Op de zaterdag werd een defilé gereden. Samen met de burgemeester en oud medewerkers van Monet Goyon is op de locatie van de oude fabriek een herinneringsplaquette onthuld. Van de fabriek is niets meer te zien. Macon kent wel een Rue Monet Goyon.

Er zijn teveel foto's om dit verhaal te ondersteunen. Via de Facebook pagina is een fotoalbum te zien. Ik kijk terug op een bijzonder goed georganiseerd weekend met veel indrukken en handdrukken. Op de terugweg kon ik de verleiding niet weerstaan om in Dijon even bij Coupe Legende te stoppen. Ik heb de klassieke racers gehoord en geroken, maar de onderdelen markt trok harder. Met enkele trofeeën rijker stapte ik zondagmiddag in de auto om rond de klok van 8 in de avond in de bank te kunnen neerploffen. ◀



# Ratier

*In Peu 91 heeft Henk Kaajan een artikel over Cemec geschreven. Omdat op enige motorblokken van mijn Gnome & Rhône AX2 ook een typeplaatje van CMR staat wekte dat mijn interesse. Zo kwam ik her en der informatie tegen die het verhaal compleet maakte. De meeste informatie komt uit La Vie de la Moto en is vrij vertaald.*

*Door: Christ de Graaf*



## De Franse BMW

De Franse Gnome & Rhône AX2 was de tegenhanger van de Duitse BMW R12. En bij aanvang van de 2e wereldoorlog werd bijna de gehele voorraad van ruim 2000 AX2's in beslag genomen en ingezet voor de Duitse oorlogsmachine. Een deel van Frankrijk werd bezet en het Duitse leger maakte in Parijs op de 58 rue Mozart een onderhoudswerkplaats, "le HKP 503", wat niet minder dan Heeres Kraftfahr Park betekent. Het was gevestigd in **Paris-Courbevoie** in de **138 Boulevard de Verdun**. Hier werden Franse monteurs tewerkgesteld als dwangarbeider. De onderdelen kwamen uit Duitsland, maar werden ook door Franse onderaannemers geproduceerd. Bij de productie van die onderdelen werd echter vaak sabotage gepleegd. Zo zijn verhalen bekend (ook bij Gillet-Herstal) dat de krukas keurig aan de productspecificaties voldeed, maar dat hij zodanig was gemaakt dat hij na enige duizenden kilometers toch kapot ging.

CENTRE ÉTUDE MOTEURS  
A EXPLOSION & COMBUSTION



Société à Responsabilité Limitée au Capital de 3.000.000 de Francs

SIÈGE SOCIAL :  
52, Avenue Herbillon,  
SAINT-MANDÉ (Seine)

R. C. Seine 322.868 B

C. C. P. Paris 574.983

R. P. Seine 1218

Bureaux, Usine et Magasins :  
Rue des Prés - Bièvres (S.-&-O.)  
Téléphone : Mansard 67-22

## Na de bevrijding...

werd de werkplaats onder frans regime voortgezet als **CMR**: Centre de Montage et de Réparation l'ingénieur Jacques Dormoy. Door beheerproblemen ging deze organisatie failliet. In 1946 werd **CEMEC** (Centre d'Étude de Moteurs à Explosion et Combustion) als private onderneming opgericht met daarbij de gehele voorraad van CMR. Tot 1948 zijn tussen de 1500 en 1800 machines gebouwd van het type L7. Dat was de zijklepuitvoering. De L stond voor "lateral". Totaal zijn er

acht verschillende typen volgnummers, maar dat kwam voornamelijk door de beschikbaarheid van verschillende onderdelen.

Naast de nieuwbouw van motoren was het bedrijf ook gespecialiseerd in onderhoud van de motoren van het Franse leger en gendarme. Zodoende kwamen de AX2 en Royal Enfields daar voor onderhoud terecht en werden de blokken na revisie voorzien van een extra typeplaatje.

### **Voor de overheid**

De motoren van Cemec werden voornamelijk door de overheid gekocht. Enerzijds omdat de burger geen geld had voor een dergelijke zware machine, maar anderzijds ook omdat de betrouwbaarheid een risico was. Er zaten immers gesaboteerde onderdelen in de voorraad en die werden gewoon gebruikt in de productie. Ze waren immers onherkenbaar.



*Hieronder een schitterende Ratier L7, herkenbaar aan de cilinderkoppen. En let op de specifieke uitlaat. Al met al een prachtig staaltje Franse techniek met Duitse oorsprong. Jammer van de betrouwbaarheid maar wel begrijpelijk in het licht van dwangarbeid. Er zijn 1035 machines gebouwd waaronder geteld ook een stel C8 kopkleppers.*

In 1952 komt het bedrijf CEMEC in contact met het bedrijf Ratier. Dat is een machinefabriek die kleine tractoren met tweetakt motoren produceert. In 1954 gaat Cemec failliet en Ratier, die een goed relatie met het bedrijf heeft, neemt de boedel over en gaat verder onder de eigen naam. In april 1955 verlaten de eerste motoren bij RAM (Ratier Aviation Marine) in de omgeving van Parijs de fabriek, de merknaam is Ratier.



RAM gaat in 1959 over in CSF. Uit de naam CSF is niet af te leiden dat dit een bouwer van machines of motoren is, immers de naam wijst naar draadloze telefonie, toen dus al. CSF staat voor Compagnie générale de télégraphie Sans Fil. Moederbedrijf Thomson is een electronicabedrijf. Ze blijven produceren onder de naam Ratier. In 1960 wordt er nog een motor uitgebracht, de C6S met een in de tank ingebouwde radio en een grote antenne achter aan de lasdrager.

## FIN

Er zijn tot het einde ongeveer 1035 motoren onder de naam van Ratier gemaakt, waarvan ook een aantal als C8 als kopklepuitvoering. In de typeaanduiding verschijnt dan de c van "culbultée". De innovatie bleef echter uit, men borduurde voort op de oorspronkelijke R12 en de bestaande onderdelen. Hierdoor kon men niet meer opboksen tegen de Engelse en Duitse motoren die wel de modernere technieken gebruikten.

Zoals wel vaker in Frankrijk gebeurt, worden er lang niet altijd rationele besluiten genomen. Pogingen om de fabriek (met politieke steun) open te houden leiden uiteindelijk tot niets. Er werd door de markt niet langer gekozen voor binnenlandse producten. CSF is er dus ook niet in geslaagd om door te breken op de civiele markt voor motorfietsen.

Zoals Henk Kaajan in Peu de Tout 91 al eerder aangaf, ze werden pas populair bij Franse motorrijders toen ze via de Domeinen te koop kwamen. En redelijk zeldzaam, er zijn er immers maar ongeveer in totaal 2800 geproduceerd. Meer informatie, zie [ratier.org/motos\\_](http://ratier.org/motos_) ◀

**LA SEULE**  
**GROSSE**  
**MOTO**  
**FRANÇAISE**  
**DE**  
**CLASSE**  
**INTERNATIONALE**

**Ets RATIER**  
**ALÉ. 43-60**  
97 à 103.  
Avenue  
Pierre  
Brossolette  
MONTROUGE  
(Seine)

**De Franse BMW... ?!**



**VITESSES CHRONO GARANTIES**  
160 km/h. avec la 600 cc. C 6 S  
170 km/h. avec la 500 cc. C 5 GS

**RATIER**

Département de la Compagnie Générale de T.S.F.



## PIP carburateurs

*Dag redactie, de reden van mijn zoektocht is het volgende, ik ben bezig met een Motoconfort 175 cc uit 1924 die niet wil lopen. Ik heb inmiddels het vermoeden dat na het vernieuwen van het big-end en de zijlager (door derden) er geen vacuüm ontstaat in het ondercarter, wat bij tweetakt een voorwaarde is. Verder wou ik iets meer weten over de carburateur van het merk PIP. Ik kan echter niets over PIP vinden. Wie heeft raad voor me?  
Vriendelijk groetend, Arjen de Vries*

Twee clubleden zijn met de vraag aan de slag geweest. Clublid Wim heeft in zijn geheugen gegraven. Rien heeft verder gezocht in de documentatie van Motobécane/Motoconfort.



### Rien schrijft aan Wim

Ik weet dat er al veel heel carburateurs door je handen zijn gegaan. Gaat er bij jou een vlotter boven drijven als er PIP op een carburateur staat? Bij mij niet, de gasnaald blijft hangen. Ik dacht dat er op de eerste Motobécane's/ Motoconfort's een Zenith zat, maar die gingen ten onder aan zamac perikelen. Groet, Rien.

### Wim schrijft

De naam PIP ben ik wel eens eerder tegen gekomen maar waar ook al weer??? Overigens moet het wel erg afwijken van wat er in die tijd gangbaar

was, wil het niet lukken om zoiets te doorgronden. Tweetakt toch? De carburateur zal wel zonder naald werken waarschijnlijk. Ik ga eens kijken of er wat komt boven drijven.

### Enkele dagen later

Ik herinner me dat enige jaren geleden er iemand in Heerde ( Sleuteldag ) met zoiets aan kwam zetten. Volgens mij lijkt de werking veel op de Encarwi carburateurs zoals die op veel brommers zaten. Voor meer informatie, zie [myronsmopeds.com/category/carburetor/encarwi](http://myronsmopeds.com/category/carburetor/encarwi). Dat wil zeggen dat de schuif twee regelgebieden heeft namelijk helemaal onderin is de lucht toevoer anders ( kleiner en dus rijker voor het starten) . Daarna gaat de schuif omhoog, de onderste wordt afgesloten, en het mengsel wordt gevormd via het andere kanaal. Er is maar een kabeltje nodig dacht ik.

### Andere sproeiers

Het enige wat lastig zou kunnen zijn is het vinden van sproeiers als dat al nodig zou zijn. Encarwi sproeiers zijn klein ,het moet al gek gaan wil er geen adaptertje te verzinnen zijn hiervoor.  
Nogmaals groeten, Wim

Arjen plaatst ook een zoekertje op “Ask the Web”. Daar wordt een link gelegd naar een Frans forum waar de foto van de vorige bladzijde staat. Daar wordt specifiek de MB1 genoemd als model met een PIP. Volgens mij zijn we weer helemaal bijgePIPt.



Encarwi-carburateur. 1. volgas, 2. halfgas 3. stationair-loop 4. koude start

## Clubagenda

### Clubweekend

9-10 september 2017

Alblasserwaard

Informatie op blz. 16 + los inschrijfformulier



### Nationaal Veteraan Treffen met clubstand CFM

23 september 2017

Woerden centrum

### Jaarvergadering CFM—Ruilbeurs “Barneveld”

28 oktober 2017

Kootwijkerbroek

### Bestuursvergaderingen in 2017

4 oktober, 29 november

### Sluitingsdata Peu de Tout 2017

2 oktober (+ jaarstukken 7 okt)

15 december



# 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.

## Le Boisseau Ouvert

*Op zaterdag 17 juni 2017 stond de jaarlijkse Open Dag van het documentatiecentrum van de Club Franse Motoren in de planning. Dat is in het museum van Rien Neels, Wetering 69, 4906 CT Oosterhout. Om de naam van het museum van Rien eer aan te doen hebben we het evenement genoemd naar de locatie: "Le Boisseau Ouvert". Eigenlijk is het geen Open Dag van het Documentatiecentrum meer maar het is een verlengstuk van de Kennisdag geworden.*  
*Door: Christ de Graaf*



De opkomst was dit jaar maar net aan voldoende. Het goede weer speelde flink parten, waardoor menigeen een andere keuze gemaakt zal hebben. Het neemt niet weg dat alle aanwezigen veel aandacht hadden voor het verhaal van Wim

### **Carburateurgeheimen**

toen uitgelegd werd wat de geheimen van een carburateur zijn, hoe je even een nieuwe gasschuif maakt, waarom de bovenste ring conische draad heeft en welke hulpmiddelen je kunt maken om het vlotter-niveau te controleren.

### **Elektronische ontsteking**

Mark liet een staaltje huisvlijt zien door een elektronische ontsteking in een magneethuis in te bouwen. En uiteraard met de nodige uitleg over hoe gemakkelijk en betrouwbaar we dit ook zelf kunnen doen. Je moet wel van de geloof stappen dat origineel altijd het beste is, want het is een keuze tussen gemakkelijk en betrouwbaar ten opzichte van originaliteit.

Voor de koffie en de inwendige mensen tussen de middag had Rien erg zijn best gedaan.

's Middags stond de middag een regioritje gepland. Theo had een mooie route uitgezet en René had speciaal hiervoor een Coventry Eagle meegebracht. Al is het Engels, valt niet op, alles ploft en rookt en maakt fors geluid. Het vertrek ging niet vlekkeloos, maar toen eindelijk alle benzinekransen opstonden ging de groep via de smalle dijkwegen richting Drongelen voor een koffiestop. En laat nou tegenover die gelegenheid clublid Ruud wonen. De waard had hem al gebeld dat er het nodige antiek voor zijn etablissement stond. Ruud was er snel. Op deze manier kon de pauze benut worden om onder andere de oude racer te bewonderen.

Hierna gingen Sjaak en Mark hun eigen weg richting huis en kon de groep, via het pontje bij Waalwijk weer huiswaarts keren. Dan is onderweg even een losgelopen kettingspanner met ijzerdraad repareren maar een kleinigheid. Fijn dat er dan voldoende kluservaring in de groep zit.

Al met al kan de CFM weer terugkijken op een leuk evenement. ►





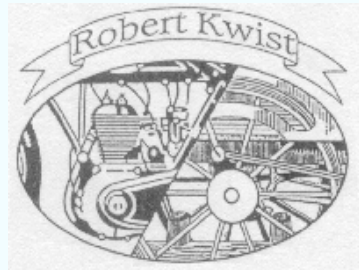
**Le Boisseau Ouvert 17 juni** ◀

*(commerciële advertentie)*

## *Atelier Rob Kwist*

**Laarstraat 80  
7201 CG Zutphen**

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



Ik kan voor uw motorrestauratie het volgende betekenen:

Lederwerk: koffertjes, tassen, riemen, zadels etc.

Hardsoldeerklossen: reparatie frames, vorken.

Revisie oliepompen, smeersystemen.

Lakrestauratie van tank, spatbord, biezen, . . .

Versnellingsbakkenrevisie

Ombouwen van wiellagers

Onderdelenreparatie of bijmaken

***Snelle vakkundige service, ruim dertig jaar ervaring***

***Vooraf prijsopgave, billijk tarief.***

***Bellen tussen 18.30 - 19.30 uur***

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

**16+17 DECEMBER 2017**

**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 m<sup>2</sup> beursruimte. €10,- entree. Locatie Expo Houten, beursadres Meidoornkade 24, 3992 AE Houten.

**VOOR INFO EN STANDRUIMTE: [WWW.CENTRALCLASSICS.NL](http://WWW.CENTRALCLASSICS.NL)**

Dames en kinderen tot 12 jaar gratis toegang. Van 10.00 - 17.00 uur (zo. tot 16.00 uur).

Central Classics, Postbus 22, 3700 AA Zeist, [info@CentralClassics.nl](mailto:info@CentralClassics.nl), tel 06 305 425 28.

## Een weekendje richting Harz

**Dan mag je als motor minnende man of vrouw zeker een bezoekje brengen aan de plaats Einbeck waar je het auto-en motormuseum PS. Speicher kunt bezoeken. Het museum ligt tegen het centrum van Einbeck aan maar parkeren is geen probleem.**

**Door: Peter en Ans Vink**

Het museum is ondergebracht in een voormalige graanopslag met bijgebouwen en uitgebreid met nieuwe vleugels. De totale oppervlakte is zo'n 4000 m<sup>2</sup>, er zijn zes etages die alle met de lift zijn te bereiken. Ook is er een restaurant waar bijzondere "Speizen" worden geserveerd en waar je elementen van het museum ziet terugkomen.

Het museum is in de zomer van 2014 geopend en stelt zich tot doel een beeld te schetsen van de beginnende techniek van voertuigen van de 19<sup>e</sup> eeuw tot heden. De reis door het museum geeft met behulp van moderne technische ondersteuning inzicht naar wat de techniek der voertuigen ons heeft gebracht. Het geeft je een verbreding op de kijk en inzichten van 130 jaar gemotoriseerde voertuigen, waar het enthousiasme –interesse voor unieke historische fietsen, motorfietsen en auto's– bij aansluit. De wereld van wielen die ons bewegen.

Je ziet er vele voertuigen, vanaf de door spierkracht aangedreven loopfietsen de zogenaamde "Penny-Farthings" van de heer Drais tot de met stoom en



*Dion Bouton*

elektrisch en weer later met de ons bekende verbrandingsmotoren aangedreven voertuigen. Kortom er is van alles te zien, van de eigenzinnige Dion Bouton tot de legendarische Van Veen wankel en een Franse 125cc Mochet mini-auto. Daarnaast zijn er (tijdelijke) exposities met bijvoorbeeld bijzondere sportwagens en sportmotoren. Kortom een “modern” en imposant museum. ◀



*Het museum is ondergebracht in een voormalige graanopslag met bijgebouwen en uitgebreid met nieuwe vleugels*



## Wat is dit voor een bougie?

Henk stomp is al erg lang lid van de club Franse Motoren En als je al lang mee doet met de motorhobby, dan kun je veel verzamelen, bijvoorbeeld bougies.

Velen kennen Henk z'n gezicht wel van de beurs in Rosmalen. Daar heeft hij altijd wel een paar bijzondere Franse motoren. De laatste keer in januari 2017 had hij echter een prachtige volledig beplate Velocette 2 cilinder 200 cc met waterkoeling. Schattig lelijk ding. En daardoor toch weer zo mooi. ◀



*Henk heeft veel bijzondere bougies verzameld. Deze is echter wel heel bijzonder. Herken je de extra functie in deze bougie? Op blz. 34 geven we het antwoord. Over de theorie van compressieverhouding maakte men zich nog niet zo druk, zoveel is wel duidelijk.*



# Materiaal voor een draaibank bestellen

*Wim Janssen heeft een overzicht gemaakt waar materialen gevonden kunnen worden door gebruikers voor een draaibank. Alleen met materiaal van de goede samenstelling en zuiverheid en maatvoering kan een eindproduct worden gemaakt met de kwaliteit die je ervan verwacht. Op "Mijn CFM" is dit artikel ook te vinden, dan werken de links naar de websites direct.*

**Basisvragen die beantwoord worden:**

- **Waar kan ik dat vinden?**
- **Waar moet ik op letten?**
- **Hoe kan ik zelf hulpgereedschappen maken?**

**Uden:** [snijdersmetaal.nl/](http://snijdersmetaal.nl/)

Zagen en knippen naar wens op maat.

**Molenhoek:** [delocloods.nl/](http://delocloods.nl/)

gereedschappen, machines, tappen, snijplaten, boren, fresen, ruimers. (van harte welkom)

Brons, messing, alu, staal in kleinere maten. Bedrijf ligt onder Nijmegen bij Malden (A73-N271)

**Rosmalen:** [hemimex.nl/](http://hemimex.nl/)

Saffierborch 10, 5241 LN, Postbus 206, 5240 AE, Rosmalen 073-5219125.

E-mail: [info@hemimex.nl](mailto:info@hemimex.nl)

Bronsoorten, messingsoorten, alu, gietijzer, kunststof

**Utrecht:** [metaalwinkel.nl](http://metaalwinkel.nl)

Metaalgroothandel, bouwmarkt, kluswinkel, klushandel, doe-het-zelf-handel, metaalshop, metaalhandel, metaaldetaillist en metaalspecialist, voor al uw metalen direct op maat. Biedt o.a. de volgende artikelen aan:

Gazen - Popnagels - Profielen - Polijstmaterialen - Bevestigingsmaterialen - Platen - Handy Tube snelbouwsystemen - Kee Klamp bouwsystemen - Sier-smeedwerk (Hekken) - (Halve) Bollen: hol en massief - Decorplaten (Metaal) - Magneten - Metaalreinigers - Snelspanlelingen - Classic Style snelbouw buizenkoppelsysteem - Lasgereedschappen - Boren - Lijmen - Streckmetaal - Folies - Snelsluitingen - Persoonlijke beschermingsmiddelen - Vliegenhorprofielen - Kunststof ringmatten - Kunststof inlagnoppen - Carrosserie profielen - Kunststoffen en Rubbers - Draad – Afwerkprofielen.

Catalogus: [metaalwinkel-metalen.nl/](http://metaalwinkel-metalen.nl/)

**Zierikzee:** [sauerbiermodelbouw.nl/](http://sauerbiermodelbouw.nl/)

Sauerbier Modelbouw, Vlakestraat 25, 4301 XH Zierikzee, 0111- 414146.

Materialen voor modelbouw, stoom, hobby. Kreet: "als een ander het niet heeft, vraag het ons".

**Oisterwijk:** [cromvoirtse.nl/](http://cromvoirtse.nl/)

De Cromvoirtse , Laarakkerweg 18, 5061 JR Oisterwijk, 013 523 20 00.  
Automatenstaal C45, gelegeerd staal bijv. CrNi, Cr,Mo, vanaf een 0,5 – 1 m  
(dacht ik). Ook handig als je schijven nodig hebt, in plaats van zagen.

**Modelbouwbeurzen:** [modelbouwers.nl/evenementennew.php](http://modelbouwers.nl/evenementennew.php)

Interessant, NVM, de Nederlandse Vereniging van Modelbouwers, zie de  
beurzen. Van harte aanbevolen.

**Restanten van machinefabrieken** Vaak zijn er vaste afnemers, je moet goed  
weten welk materiaal of het is. ROC's met metaalopleiding hebben meestal  
automatenmateriaal (goede kwaliteit), ook RVS en alu. Aan het einde van het  
trimester ruimen ze op....

**Beurzen** in Rosmalen, Kootwijkerbroek, Houten. RVS-man. Vraag naar au-  
tomatenkwaliteit (treksterkte meestal als gewoon staal) A70. A80 is er ook  
soms (= sterker). Gewoon RVS is moeilijk te bewerken.

**Schroothandelaren** hebben soms ook wel wat maar meestal wel beschadigd  
of met veel verlies. En wat is het eigenlijk, wat je krijgt? Brons staf, waarop  
geslagen is, is als lagerbrons niet bruikbaar meer i.v.m. inwendige spanning.  
Alu of Ni-brons zeer lastig bewerkbaar, want hard.

Bij onze hobby ook niet snel nodig.

- gasschuif: → R912 (=brons met 12% tin), zoek naar de interessante catalo-  
gus op [hollimex.pdf](#)

Sommige handelaren gaan slordig om met stafmateriaal. Bijvoorbeeld: zil-  
verstaal is geslepen staf (op 0,01 mm nauwkeurig) en hoort dus niet op de  
grond of onbeschermd in het rek te liggen.

Met **zilverstaal** maak je hulpgereedschap zoals profielbeitels voor messing,  
brons en alu. Soms ook roltappen voor die materialen, bijvoorbeeld SI-draad  
tappen.

Brons -staf of -buis: altijd de buitenkant eraf want dit is gegoten.

Messing buis of staf: altijd “schoondraaien” voor precisie van het eindpro-  
duct.

Sommige leveranciers deponeren (hopelijk niet gooien) stafmateriaal op de  
grond → beschadiging. Wie met spantangen werkt, die heeft ‘n probleem. ◀

## **Bougie: extra functie**

De extra aanbouw aan de bougie dient als fluit. Door wisselende druk in de  
cilinder moet er een oorverdovende schelle toon ontstaan als de hendel wordt  
bewogen en de lucht wisselend in- en uitstroomt.



*Modern gebouwd motorblok in een Monet & Goyon zijklepper, volledig afgesloten. Deze zogenaamde bloc-moteurs werden gebouwd vanaf 1936 met de aanduidingen KM2 en KM4, respectievelijk 250 en 350 cc. (Centenaire Monet Goyon: foto Daan Withagen)*



*Entre-tube tanks blijven toch mooi... (Centenaire Monet Goyon: foto Daan Withagen)*

# Seul en Moto à travers le Sahara

Le Sahara vient d'être traversé par un motocycliste isolé. M. Martineau, un jeune sportif de Lyon, sans préparation, sans l'aide d'aucune organisation, a réussi cette performance sensationnelle sur sa P. 107 S. personnelle, strictement de série.

L'étape Régiane-Gao de 1.350 kilomètres, sans aucun ravitaillement possible, ni pour la machine, ni pour le conducteur, a été accomplie en 68 heures. Depuis le départ d'Alger, Monsieur Martineau a déjà totalisé 3.750 kms.

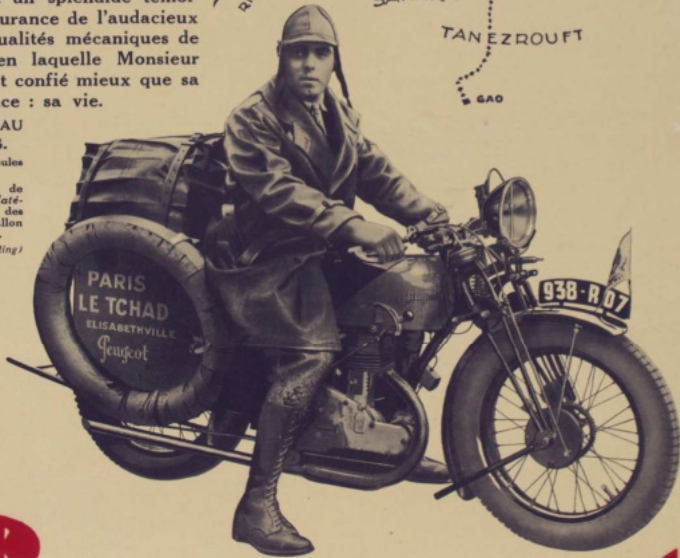
Cet exploit est un splendide témoignage de l'endurance de l'audacieux pilote et des qualités mécaniques de la P. 107 S. en laquelle Monsieur Martineau avait confié mieux que sa chance : sa vie.

Monsieur MARTINEAU  
et sa P. 107 S.

comportant comme seules  
modifications :

1 réservoir principal de  
30 litres et 2 réservoirs laté-  
raux de 15 litres ; et des  
pneus Dunlop Cord Ballon  
profil "voiturette".

(Photo Sporting)



# Peugeot

BEAULIEU (Doubs)

De heer Martineau pakt een ongeprepareerde P107S en besluit een ongeorganiseerde tocht van 3.750 km dwars door de Sahara te maken waarbij de laatste etappe van 1.350 km zonder bijtanken van rijder en motor plaats vond. Natuurlijk was er wel enige vorm van voorbereiding. Er werd een grotere tank van 30 liter gemonteerd en er werden twee extra tanks meegenomen die ieder 15 liter brandstof bevatten.

De motorwereld smulde van dit soort avonturen omdat het bewees dat motoren betrouwbaar waren om grote reizen te kunnen maken zonder dat men steeds hoefde te sleutelen. Wanneer de reis precies heeft plaats gevonden, vertelt het plaatje niet. Aan de motor te zien moet dit midden dertiger jaren zijn geweest. Het doel van de reis was ook niet vreemd: Frankrijk had in Noord-Afrika haar koloniën. Helaas is deze tocht in 2017 niet veilig meer mogelijk!