

Un Peu de Tout

Nieuwsbrief 102 Oktober 2017 oplage: 190



Jaarrit - Woerden - zuigers - Kennismaken - Jaarvergadering - Tilkin



Inhoud

Bestuurservaring	5
Even voorstellen (1) Nick Bressers	6
Schokkende zaken (over een magneetontsteking)	7
In het schuurtje van Gerard van der Grift	8
Le premier Rendez-Vous! (spontane ontmoeting voor leden)	9
Oproep: gezocht bestuurslid	14
Jaarrit 9-10 september Alblasserwaard verslag	14
Even voorstellen (2)	19
Het Nationaal Veteraan Treffen 2017 verslag	21
Zuigerveren deel 1 door Christ de Graaf	23
Tilkin zescilinder axiaalmotor	31
Zoek het moertje	achterzijde

Bijlagen (los toegevoegd)

- 1) Agenda, verslag, financiële stukken voor de Jaarvergadering op 28 okt
- 2) Kortingskaart

Op de Voorpagina

Afbeelding van Peugeot Revue. Er zijn honderden titels onder deze naam uitgegeven. Van deze scan kan de redactie weinig informatie vinden. Het is een gangbaar licht tweetakt model uit het tweede deel van de jaren 20. Het achterwiel wordt met een riem aangedreven. Dat werd in die tijd zeker nog niet als nadeel gezien, immers, de vermogens waren klein en de riem is lekker soepel. Plaatsing van de carburateur en uitlaat is bij de tekenaar uit de vrije hand gebeurd.

Sluiting kopij: Uiterlijk maandag **15 december 2017**, bel of e-mail!
Kopij: Elke vorm is OK, de redactie weet er wel raad mee!
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, 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, 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
René 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.peningmeester@gmail.com Tel: (0492)51.86.98
* de jaarvergadering beslist 28 oktober 2017 over de hoogte van de contributie in 2018

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.

Bestuurservaring.....

Als je dit leest is het alweer volop herfst en zit ik alweer bijna een jaar met een aantal bestuursvergaderingen verder in het bestuur van de Club Franse Motoren. Al ben ik dan al vanaf 1992 lid dan weet je nog niet wat er allemaal voor nodig is om een motorclub draaiende te houden.

Het was best even wennen tussen de mannen. Voor de vergadering komen dan ook vaak eerst de belevingen en perikelen van de diverse motoren aan de orde. Daarna realiteit, agenda, verslag, actielijst, binnen gekomen stukken enz. Het geheel verloopt soepel waarbij als het nodig is de puntjes op de i gezet of aangescherpt worden om tot een juiste vormgeving te komen.

Het was wel even schrikken toen de penningmeester Jan Horsman bij de laatste bestuursvergadering aankondigde dat hij er mee gaat stoppen. Hij heeft deze taak dertien jaar uitgeoefend en is daarbij ook nog eens naast zijn penningmeesterschap zeven jaar als redacteur werkzaam geweest. Als zo'n man vertrekt uit het bestuur gaat er ook veel kennis en ervaring verloren, jammer maar we mogen alleen maar dankbaar zijn dat Jan zo lang een aantal uren van zijn vrije tijd aan de club heeft willen besteden.

Zo ligt er wel weer een extra taak voor de andere bestuursleden om deze belangrijke vacante functie ingevuld te krijgen. Zeker, er zijn ook nog clubleden buiten het bestuur die zich op zeer zinvolle wijze actief inzetten voor de club zoals beursbezetting, de Jaarrit, redactie, technische dagen enz. Als zij er niet waren had de club een stuk minder te bieden. Maar een club heeft ook een volledig bestuur nodig, er moeten beslissingen en besluiten worden genomen in het belang van de club.

Dus beste leden denk eens na of je toch niet de mogelijkheid hebt om een bijdrage te leveren. Zorg er voor dat de club deze winter niet in de kou komt te staan en met een volledig bestuur verder kan.

Ans Vink



Even voorstellen... (1)

Beste leden van de Club Franse Motoren,

Mijn naam is Nick Bressers, ik ben 25 jaar oud en al sinds mijn jeugd gefascineerd door techniek en alles waar brandstof in moet en herrie maakt.

In mijn vrije tijd vlieg ik wel eens rondjes (alleen of in formatie) over het mooie Nederland in een oude Piper Cub, ga ik een stukje rijden op de motor/brommer of sta ik in het tuinhuisje bij mijn ouders te sleutelen aan de motorvoertuigen die ik bezit.

Toen ik 16 was ben ik begonnen met het restaureren van een Zündapp GTS-50 uit 1972 waar ik tot op heden nog steeds erg veel plezier aan beleef. Op een gegeven moment heb ik mijn motorrijbewijs gehaald en mezelf ervan overtuigd dat ik maar eens een oude motor moest gaan opknappen. Na een



aantal dagen speuren zag ik een **Monnet Goyon MG35** op marktplaats staan en deze heb ik dan ook aangeschaft. Omdat deze motor liep dacht ik dat het opknapproces vrij vlot zou verlopen maar niets is minder waar.... ik heb nog een lange weg te gaan.

Tijdens het schoonmaken en demonteren vond ik een scheur in het balhoofd van het frame en ben ik niet tevreden over het functioneren van de aanwezige ontsteking. De prioriteit ligt voor mij bij het goed lopend krijgen van de motor voordat ik verder ga met het esthetische deel.

Begin van dit jaar liep ik over de brommer-/motorbeurs in Rosmalen waar ik tot mijn verbazing een Monet Goyon bij de CFM stand zag staan. Daar ben ik poolshoogte gaan nemen en dus met toeval lid geworden van jullie Club.

Ik hoop dat er mensen zijn die me kunnen helpen met het verkrijgen van technische informatie/handboeken van dit type motor en misschien zijn er mensen binnen of buiten de club die toevallig nog wat onderdelen hebben rondslingeren, dan hoor ik het graag.

Met vriendelijke groet,
Nick Bressers

Schokkende zaken

In de meeste magneet ontstekingen zitten twee koolborstels: een voor de massa van het laagspanningsgedeelte en een voor de afname van de hoogspanning op de sleepring. Er zijn uitzonderingen, bijvoorbeeld Morel en sommige Lucas modellen, die werken anders. Dit keer iets over een MEA magneet.
Door: Wim Janssen

Een MEA magneet gaf onregelmatige en niet erg sterke vonken. De contactpunten en de koolborstel van het primaire deel waren in orde maar de koolborstel van het hoogspanningsgedeelte niet. De sleepring was zwart en was wat gegroefd, de koolborstel lag er uit en het veertje liep direct op de sleepring. Dat zou niet lang goed zijn gegaan.

De pick-up, de koolborstelhouder dus, was ooit door iemand gemodificeerd. Er zat een roestige houtschroef in verwerkt, de waterkering was weg en de bougiekabel was door een kennelijk besluiteloos type op maat gebracht want er zaten diverse aanzetten van een mes in. De vergissing was “goedgemaakt” met isolatie band. De koolborstel die terug gevonden werd was “uit de hand” pas gevijld en veel te dun. Toch heeft de motor zo gelopen, maar om het zo te laten?

Het anker werd slingervrij opgespannen in de draaibank en de sleepring zo zuinig mogelijk afgedraaid en gepolijst.

Er kwam een nieuwe koolborstelhouder zonder ijzer er in (hard messing voor een betere geleiding) en een betere waterwering. Ook de bougiekabel werd vernieuwd en het einde voorzien van oud model bougie aansluiting en een gekarteld schroefje.

Het koolborsteltje werd ook vernieuwd. Dit werd gemaakt uit een bestaande koolborstel.

In een stukje aluminium staf werd een kamertje gedraaid waarin een bestaande koolborstel net paste. Deze werd met tweecomponentenlijm (epoxy) in het kamertje gelijmd. Met een scherpe mesbeitel werd het aluminium eerst afge-

draaid tot een dunwandig busje en daarna kool en aluminium samen naar de gewenste maat. Wel een scherpe beitel hiervoor gebruiken anders is er te veel wrijving waardoor de lijm kan smelten. Afsteken gaat goed met een figuurzaagje en teruglopende bank.

De hardheid van de koolborstel is belangrijk en is best lastig te bepalen. Hier een internet-tip van een magneet specialist: vergelijk de afgifte van kool op papier met een HB2 potlood. De extreem harde en zachte soort haal je er zo wel uit.

Na montage bleek de magneet wel wat beter te vonken maar nog steeds onregelmatig. Na een bezoek aan J. de Laat in Boxtel werd ook nog de condensator vervangen, en ja hoor, alles goed.

Conclusie : Bij een storing is het beter om de hele keten na te lopen anders blijf je bezig.

In het schuurtje van Gerard van der Grift

Deze keer is het interviewteam niet ver van huis. We hebben een afspraak gemaakt met Gerard en Patricia van der Grift in het Betuwse Gendt, gelegen aan de Waal in het oosten van de Betuwe. Gerard en Patricia wonen in een boerderijwoning met 'n deel, schuren en weiland.

Door: Peter & Ans Vink

Waarom we bij Gerard en Patricia zijn mag duidelijk zijn, het heeft te maken met Franse motoren. Wij kenden elkaar tot enige jaren geleden niet, al wonen we maar vijf kilometer van elkaar. De Club Franse Motoren heeft er voor gezorgd dat hier verandering in kwam. Op een zaterdagmiddag ging bij ons de voordeurbel en stond er een vreemdeling aan de deur, dit was Gerard. Hij stelde zich voor als bezitter van een Franse Peugeot P110 motor en hij had ons adres gekregen op de CFM-stand in Rosmalen. Na deze eerste kennismaking volgden er meer afspraken en bezoeken van twee kanten.

Franse motoren trokken de aandacht... en nog steeds

Op zijn 18de haalde Gerard zijn motorrijbewijs en pas vijftien jaar later zijn autorijbewijs. Patricia rijdt ook motor en daarnaast nog een dressuurpaard. Gerard heeft van alles bereden o.a. diverse Yamaha's , hij bouwde zelf choppers en reed Harley maar daar had hij zoveel problemen mee dat hij geen cent meer in zijn portemonnee hield. Het sleutelen aan motoren had zijn passie. De gezondheid van Gerard maakte dat het niet meer mogelijk was om lange ritten te maken en zo kwam er een einde aan het "moderne motoren" rijden. Toch bleef het kriebelen en wilde hij blijven sleutelen en indien mogelijk nog wat rijden. Franse motoren trokken zijn aandacht, mede door de ruime beschikbaarheid en betaalbare prijzen. Maar dan zouden deze wel uit

Le premier Rendez-Vous!

Arianne van Osenbruggen heeft de eer om onze eerste Rendez-Vous te organiseren bij haar vader in zijn privé museum met oude tractoren, landbouwwerktuigen en nog veel meer in Randwijk en wel op zaterdag 18 november vanaf 10 uur. Rendez-Vous is natuurlijk een mooi Frans woord voor koffie klets!

Rond de klok van 1 uur ronden we het gezellig samen zijn af en voor de liefhebbers maken we dan een klein toertje in de directe omgeving van Randwijk mits het weer een beetje redelijk is.

Opgeven hoeft niet, maar is wel handig zodat Arianne weet hoeveel koffie en koek er moet komen en als je aan de lunch mee wil doen, zodat zij voldoende brood en beleg kan regelen.

Opgeven kan per email op arianne@osenbruggen.com

Er zijn geen kosten aan deelname verbonden.

Arianne haar vader (Jan Eerbeek) woont:

Randwijkse Rijndijk 40, 6668LM Randwijk
Telefoonnummer Arianne (0344) 64.11.45

Arianne hoopt veel CFM-ers te mogen verwelkomen!

Frankrijk moeten komen en ook daar zijn gekocht. Als hij nu nog met de motorhobby zou starten zouden het weer Franse motoren worden.

De eerste aanschaf samen met de Eiffeltoren op de foto

Zo werd de eerste Franse motor op internet gevonden, een **Peugeot P110, 220cc bouwjaar 1931** en dit nog wel in de Franse hoofdstad Parijs. Geen probleem voor Gerard, gecharmeerd van het model werd de koop per mail geregeld en werden er afspraken gemaakt om de Peugeot op te halen. Samen met een vriend vertrok hij op een vroege ochtend van het jaar 2011 richting Parijs om zijn “nieuwe vriendin” met de naam Peugeot op te halen. Onderweg werd er een plan gesmeed om met de motor langs de Eiffeltoren te rijden om daar een foto te maken. De deal werd afgehandeld, de motor opgeladen en de nieuwe trotse eigenaar van de Peugeot vroeg aan de Franse verkoper hoe ze het beste naar de Eiffeltoren konden rijden. “Deze weg alsmaar volgen naar het noorden, dan kom je uit bij de Eiffeltoren” zei de verkoper. Dit was niet tegen dovemans oren gezegd en de boys gingen die richting uit.



Alle parkeerverboden negerend kregen ze het voor elkaar om de Peugeot op de aanhanger samen met de Eiffeltoren vast te leggen op de gevoelige plaat.

Thuis aangekomen kon het sleutelen beginnen, veel wist Gerard op dat moment nog niet van deze oude motor. Wel had hij ook al een reserveblok op de kop weten te tikken en zo begon hij te sleutelen. Van beide motorblokken werden de best uitzierende motordelen weer gemonteerd. Als hij vastliep met zijn kennis ging hij op internet op zoek naar filmpjes en tips. Internet met al zijn mogelijkheden, daar is Gerard heel enthousiast over. Hij werd lid van de CFM en kreeg van een aantal leden bruikbare tips om de Peugeot weer netjes aan het lopen te

krijgen. Het project vorderde gestaag en daarom werd er weer fanatiek op de “Franse marktplaats” gezocht naar een nieuwe uitdaging en die werd gevonden in de vorm van een **Magnat Debon PMU, 225cc uit 1933**. Deze motor stond in de Champagnestreek en werd aangekocht. De verkoper stelde voor om elkaar te treffen bij een tankstation om dan gezamenlijk naar de boerderij te rijden. Gerard en Patricia vonden dat een prima idee. Ze reden via vele weggetjes door de wijngaarden om na een half uur bij de boerderij te arriveren in de *middle of nowhere*. Zonder voorrijder hadden ze het nooit gevonden. De motor stond in een oude schuur en was ook de enige motor die de verkoper bezat. De motor werd opgeladen en de reis ging weer verder. Hierbij kwam de opmerking van Patricia dat als je in Frankrijk een motor of onderdelen koopt en je gaat het zelf ophalen dan maak je er gelijk een paar leuke extra vakantiedagen van. Het uiterlijk van de Magnat Debon was nog in redelijke staat maar later bleek dat het blok totaal gereviseerd moest worden. Gerard had de smaak te pakken en alweer via internet vond hij in de Champagnestreek een **Terrot 350 HL van het bouwjaar 1932**. De Franse eigenaar van de Terrot had een privémuseum met voornamelijk BMW motorfiet-



sen en daar paste de Terrot niet tussen, dus wisselde hij van eigenaar. Zo staan er nu dus drie Franse motoren in het schuurtje van Gerard, ze lopen na vele uren sleutelen alle drie goed. Gerard is niet bang om te sleutelen, hij begint er gewoon aan en met een beetje experimenteren leer je veel, gaf hij aan. Volgens Patricia brengt hij minimaal 10 uur per week door in het schuurtje, maar ook nog eens net zoveel uren is hij aan het surfen op internet om kennis op te doen. Gerard heeft redelijk wat gereedschap en nadat hij de cursus frezen en verspanen in Eindhoven had gevolgd heeft hij zich ook een draaibank aangeschaft waar hij veel plezier aan beleeft. Hij heeft zelf nieuwe schommelassen gedraaid voor zijn Terrot en alles is nu weer spelingvrij en ziet er goed uit.

Meer ruimte nodig

Maar met drie Franse motoren, de Honda van Patricia, draaibank, hefbrug, onderdelenkast en werkbank is hij uit zijn schuurtje gegroeid. Hij is nu bezig om een oude schuur te verbouwen tot een nieuwe werkplaats en hoopt deze aan het einde van het jaar klaar te hebben. Gerard en Patricia werken beiden, dus veel vrije tijd hebben ze niet. Samen bezoeken ze nu en dan een beurs, Gerard gaat ook wel eens mee naar een dressuurwedstrijd waar Patricia aan deelneemt en zo zijn ze beiden bezig met pk's, de één op een paard de ander met motoren. Een jaarrit hebben ze wel eens bezocht maar heeft Gerard nog nooit mee kunnen rijden i.v.m. zijn gezondheid. Wel rijdt hij elke week een aantal kilometers op een van zijn motoren en hopelijk komt er een tijd dat hij de langere afstanden weer kan overbruggen en dan aan (club-)ritten kan deelnemen. Na realisatie van de nieuwe werkplaats start het volgende project, de



Peugeot P110 (reserve motor) die nog op de deel staat en waarvan het blok al is gereviseerd maar de rest nog moet worden aangepakt. Maar nog liever gaat hij op zoek, uiteraard in Frankrijk, naar een kopklepper.

Gerard, Patricia bedankt voor jullie medewerking.

Clubagenda

Jaarvergadering CFM—Ruilbeurs “Barneveld”
28 oktober 2017
Kootwijkerbroek

Bestuursvergaderingen in 2017
29 november

Sluitingsdata Peu de Tout 2017
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.

Oproep: gezocht bestuurslid

Op de laatste bestuursvergadering heeft Jan Horsman aangegeven zijn functie als penningmeester neer te leggen. Jan is 13 jaar penningmeester geweest en heeft 7 jaar naast het penningmeesterschap ook als redacteur een bijdrage geleverd. Hij vindt het nu tijd dat een ander zijn taak gaat overnemen.

Daarom zijn wij als bestuur op zoek naar een nieuw bestuurslid die de functie van penningmeester of een andere taak op zich kan nemen. U als lid kunt zich melden maar misschien heeft u wel een partner, zoon of dochter die de club een warm hart toedragen en op deze manier wat voor de club willen betekenen, ook zij zijn welkom. Kom op mensen, laat de club niet in de kou staan, meld je bij het bestuur, dan kunnen we verder praten.

Jaarrit 9-10 september Alblasserwaard

Spontaan meldde familie De Keijzer zich op de jaarvergadering in oktober 2016 aan om de Jaarrit van 2017 te organiseren. De aanwezige leden en het bestuur waren daar heel content mee want in dat gedeelte van Nederland hadden we nog niet eerder een rit gereden en dat zou zeker de moeite waard zijn. Het is immers een landelijk gebied met vele mooie weggetjes en oude dorpjes. Dat Liane en Leo er helemaal voor zijn gegaan om er iets moois van te maken bleek al toen we op de zaterdagochtend bij de officiële plichtplegingen van aanmelden en betalen een heus draaiboek en een vlaggetje voor aan de motor kregen overhandigd. Alle niet aanwezige leden willen we laten weten dat het rijden van de Jaarrit een geweldig evenement is met leuke ritten, interessante bezienswaardigheden, veel motorpraat en sterke verhalen, vandaar dit verslag. Wim Honkoop werd bereid gevonden om als journalist in spe een verslag te maken van de rit op zaterdag. Ans Vink heeft het verslag verder aangevuld.

Zaterdag 9 september door Wim Honkoop

Nadat de weergoden mij beloofd hadden dat het zaterdag goed weer zou zijn toch met regen vertrokken met mijn maat Wim.

Op zich had dat ook rechtstreeks met de Terrot gekund omdat het met de pont goed te doen is, maar toch maar besloten de motor in de aanhanger te zetten zodat we in ieder geval droog zouden kunnen starten.

Bij de camping "Victorie" in Meerkerk aangekomen was ik direct al verbaasd van de grote, mooi aangelegde en netjes verzorgde velden. Na de normale plichtplegingen zoals aanmelden, koffie drinken, handen schudden en het bijbehorende praatje vertrokken we om 10.45 uur met een zonnig humeur in de regen!! achter de volgauto van Liane. Na een paar km werd er ineens gestopt en ging Liane er rechtsomkeert in rap tempo tussenuit, ons in de re-

gen achterlatend. Later bleek dat er nog achterblijvers op de camping waren die hun motor niet op tijd aan de praat gekregen hadden. Paul en Daan moesten definitief afhaken.

Na wat vertraging en een mooi gedeelte met allemaal binnendoor weggetjes kwamen we bij ons lunchadres aan de “Natuur en Vogelwacht”. Op dit pauzeadres was alles prima geregeld met heerlijke verse groentesoep, broodjes, koffie of thee, zelfs aan de vegetariër was gedacht want de gehaktballetjes kon je er apart bijvoegen.

Historisch dieselgemaal

Na de lunch was het toch nog redelijk weer geworden en gingen we op weg naar ons volgende bezoek, het Historisch tweecilinder dieselgemaal te Bleskensgraaf. Dit was best interessant omdat het in werking was en door vrijwilligers alles in keurige staat werd gehouden Er was weinig ventilatie zodat een frisse neus halen geen overbodige luxe was.

Op onze verdere rit komen we in Molenaarsgraaf en brengen we een bezoek aan het woonhuis annex winkel c.q. museum van Leo en Liane de Keijzer waar bij binnenkomst je mond open valt van verbazing, de eerste en tweede etage zit bomvol antiek, auto's, motoren, bromfietsen en aanverwante zaken. Leo is de zoon van een antiquair en heeft het ondernemersvak van zijn vader geërfd. Na een opleiding als instrumentmaker heeft hij jarenlang voor een baas gewerkt, sinds kort is hij voor zichzelf begonnen met het restaureren van accordeons en het maken en ontwikkelen van onderdelen voor de meest uiteenlopende machines en dergelijke.

Liane draagt ook zeker haar steentje bij door creatieve workshops te geven.



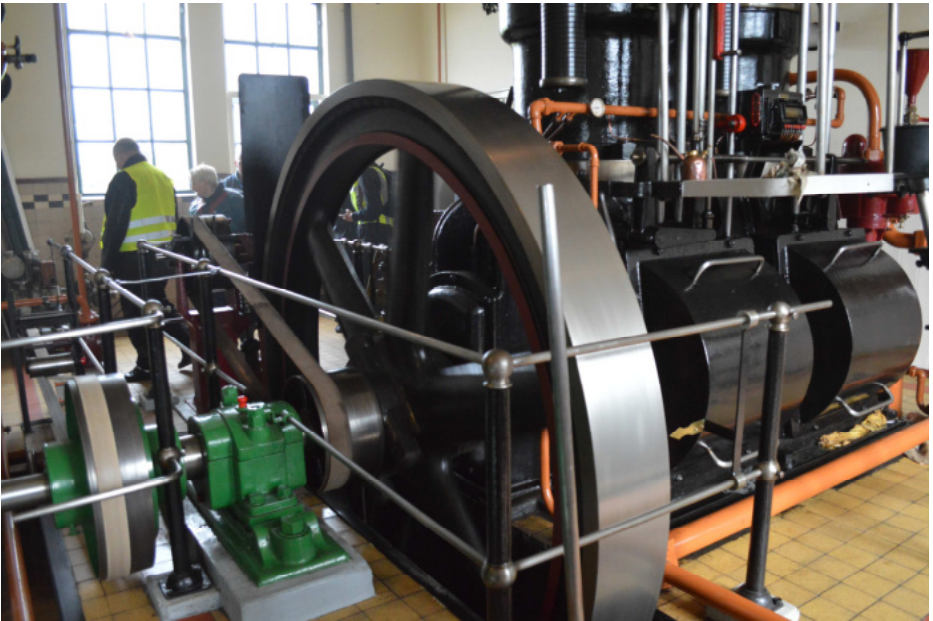


Ook de liefde voor muziek is haar met de paplepel ingegeven. Na geruime tijd doorgebracht te hebben met vers gezette koffie was het inmiddels half vijf en gingen de motoren weer naar de startbaan voor het laatste stuk naar de camping. Nadat we onze motoren in de aanhanger hebben gezet, gaan we richting de stal. In deze stal stonden tafels klaar voor de barbecue en werden we door een aantal Limousine vleesrunderen, om precies te zijn stieren, aandachtig in de gaten gehouden. De barbecue en drankjes waren prima geregeld door Liane, hulde hiervoor. Later op de avond werd er ook nog accordeon gespeeld door de zoon van Liane en Leo dat was heel gezellig.

Wat zeker nog vermeld mag worden was de aanwezigheid van An Streep en Jeanet Dorland die nog een kleine toespraak hield om iedereen te bedanken voor de steun en kaartjes tijdens de ziekte en het overlijden van haar man Ton wat veel waardering oogstte. Na deze geslaagde dag keren we nu huiswaarts, de zondagsrit slaan we over.

Zondag 10 september door Ans Vink

Deze dag ziet het weer er heel wat vriendelijker uit, het is droog en het nodigt uit om een ritje te maken. Het aantal rijders is een stuk minder dan zaterdag maar dat mag de pret niet drukken. De mede-uitbaatster van de camping Natalie heeft op haar bucketlist staan dat ze een keer mee wil rijden achter op een motor. Dat kan worden geregeld maar dan moet ze wel haar kledij aanpassen, de slippers vervangen door stevige schoenen of laarzen, lange broek, jas en helm? Tien minuten later komt ze terug en is ze gekleed voor de mo-



torrit en mag ze bij Christ achterop zijn Gnome & Rhône. Ze vindt het geweldig. We rijden door de mooie omgeving naar het koffie-lunchadres waar we zijn aangemeld. Maar de zaak is nog dicht, we zijn te vroeg waardoor er nog een extra rondje wordt gereden en proberen een tweede keer of de zaak nu open is, helaas nog niet. De uitbaatster van de camping Natalie, die de





Bij vertrek op zaterdag regende het, lastig voor de rijders, ook voor sommige machines, zo zou blijken. Maar de plaatjes worden er soms nog mooier van...

eigenaresse van de zaak goed kent, waagt er een telefoontje aan en vijf minuten later is de zaak open. Een kleine communicatiestoring wat het tijdstip betrof, was de oorzaak. Geen probleem de zon schijnt en we kunnen op het terras onze consumpties gebruiken. Wat willen we nog meer?

Na deze pauze stappen we op onze motoren om in oostelijke richting naar Leerdam te rijden. In Leerdam rijden we de smalle Lingedijk op, die kronkelt door dit prachtige gebied, zo komen we in Arkel aan en gaan daarna weer verder richting Noordeloos het eindpunt. Voor we het eindpunt bereiken valt de groep stil door benzinegebrek bij een van de motoren. Dit probleempje werd snel opgelost door de benzine aan te vullen uit het reserveblik van de bezemwagen. Bij aankomst op de camping krijgen we van Natalie een uitnodiging om nog wat te komen drinken op de "Deel". Ze heeft zo genoten van de rit dat ze iets terug wil doen. Dit was niet tegen dovemans oren gezegd en zo hebben we met z'n allen nog een klein uurtje zitten kletsen voordat een ieder weer huiswaarts ging. Liane, Leo en Leen de Keijzer bedankt voor dit geweldige weekend.



Even voorstellen... (2)

In juni 2017 ben ik weer lid geworden van CFM, na afwezigheid van 13 jaar. In maart 1998 heb ik in Metslawier te Friesland een oude motor gekocht voor 1500 gulden. De motorliefde die ik nooit kwijt raak, kreeg weer een opleving. Het bleek een Monet & Goyon supersport TT te zijn in een matzwarte kleur. Na enig speurwerk bleek de motor uit bouwjaar 1929 te zijn. De motor werd thuis uit elkaar gehaald. Het frame heb ik weggebracht om te laten stralen, daarna heb ik het in de grondverf gezet.

Helaas liep het thuis niet zo lekker en een scheiding in januari 2000 was het gevolg dat het project Monet & Goyon stil kwam te liggen.

Door: Karel Engelen

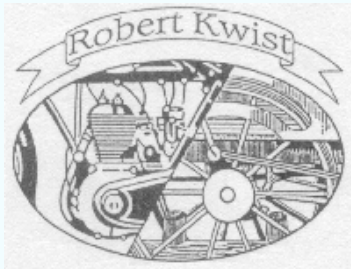
In deze moeilijke periode om alles weer op de rails te krijgen kwam ik in het bezit van een nieuwe computer en had ik de gelegenheid om meer info over deze motor te vergaren. Ik schrok wel even van het vele chroomwerk dat er op zat. De kettingkast was zo slecht dat ik die van RVS heb gemaakt en daarna gepolijst zodat het bijna niet te zien is dat het niet verchroomd is. Een nieuwe relatie kreeg ik weer in 2004, maar het motorproject stond ►

(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.

Hardsoldeerklassen: reparatie frames, vorken.

Revisie oliepompen, smeersystemen.

Lakrestauratie van tank, spatbord, biezen, . . .

Versnellingsbakkenrevisie

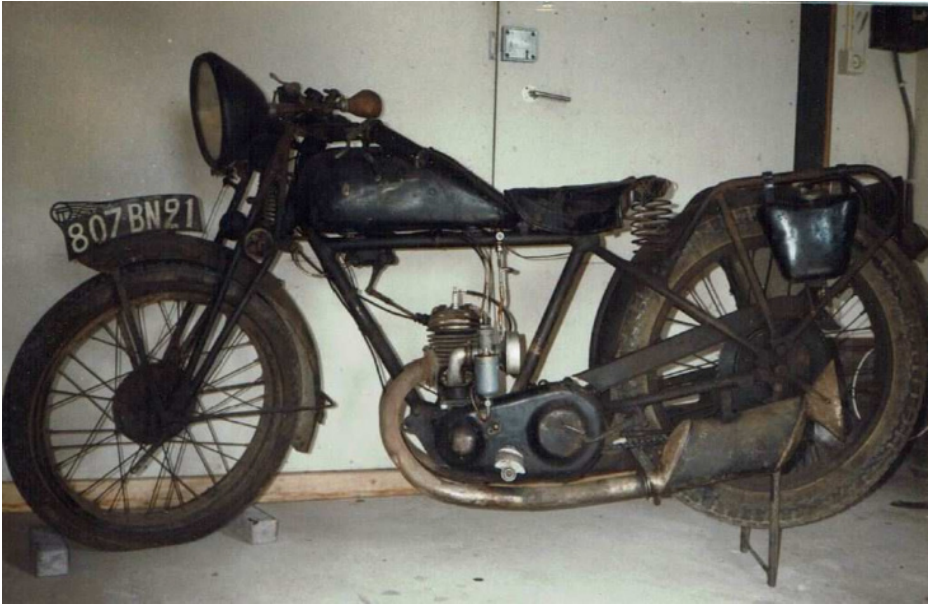
Ombouwen van wiellagers

Onderdelenreparatie of bijmaken

Snelle vakkundige service, ruim dertig jaar ervaring

Vooraf prijsopgave, billijk tarief.

Bellen tussen 18.30 - 19.30 uur



De stoere Monet & Goyon supersport TT bouwjaar 1929, een 175 cc eencilinder tweetakt. Vliegwielmagneetontsteking, twee koppelingsplaten, ketting-ketting aangedreven.

nog steeds stil, een nieuw huis met garage kreeg ik in 2008. De motor werd uit de opslag gehaald en ik kon weer beginnen.

Eerst gingen alle delen die verchroomd moesten worden naar Tollenaar in Rotterdam, daarna werd de tank die vol deuken zat uit elkaar gehaald en uitgedekt. Veel moeite had ik om de tank weer te solderen en dicht te krijgen, maar de aanhouder wint. Op de sleuteldagen die de CFM organiseerde heb ik veel geleerd, zodat ik de wielen kon voorzien van nieuwe spaken. Het motorblok en versnellingsbak werden schoongemaakt en de koppeling voorzien van nieuwe kurken plaatjes.

Na enig laswerk en slijpen konden het frame, de wielen en de spatborden gespoten worden. De originele kleur kon ik vinden onder de oude lak. Na vele uren sleutelen kwam de motor op kenteken in mei 2017.

Helaas, de motor rijdt als een krant, ik kwam er achter dat de motor te weinig benzine kreeg en ik dacht dat het aan de carburateur lag. Maar via een tip van CFM kwam ik er achter dat er via de lagers bij de krukas valse lucht naar binnen kwam (Paul Jonkman bedankt).

Nu ligt het motorblokje weer uit elkaar en moeten er nieuwe bronzen lagers gedraaid worden. Ook mis ik op de motor het olietankje die zorgt voor de smering van de lagers. Wie heeft er nog een liggen? Of een andere oplossing!! Groet, Karel.

**Waarom zou een mens in het weekend de wekker op 5.45 uur zetten?
Of hij moet heel veel koeien melken;
of hij mag met het vliegtuig op vakantie naar een ver land;
of het is weer september en hij mag naar:**

Het Nationaal Veteraan Treffen 2017

Door: Wim Janssen

De 27ste editie alweer. Voor wie niet weet wat dit is, een korte uitleg. Woerden is een vestingstad. In het centrum ligt een terrein waar ooit met paarden exercities werden uitgevoerd. Iets met paardenkrachten dus. Een gedeelte van het terrein is omringd door mooie oude bomen en een gracht. Dit is de plek waar oldtimer tweewielerliefhebbers eenmaal per jaar samenkomen, bij voorkeur rijdend met 'n oude motorfiets. Dan heb je ook nog gratis toegang.

Daarnaast presenteren diverse merkenclubs zich en allerlei instanties die met het oldtimer wereldje te maken hebben zoals RDW, verzekeraars, de VMC en ook handelaren in oud spul.

Het evenement wordt door vrijwilligers in goede banen geleid wat altijd met succes lukt.

Zelfs het weer is zo goed als altijd ideaal voor een dergelijk evenement.

Het succes valt of staat met de belangstelling van bezoekers en die laten zich meestal leiden door de weersomstandigheden.

De CFM was er dus deze keer ook weer bij

Standhouders van dienst: Ans en Peter Vink, Arianne van Osenbruggen, Henk Stomp, Jan Koolen en Wim Janssen.

Zo tussen 8 en 9 uur moet de standplaats die de organisatie je heeft toebedeeld wel ingericht zijn want om half tien gaat het open voor het publiek en dan moeten auto's, aanhangers en bussen het terrein af zijn. Dat geeft even veel bedrijvigheid maar loopt altijd goed.

Op de clubstand moet iets te zien zijn natuurlijk en liefst niet elk jaar het zelfde. Gelukkig kan de club meestal een beroep doen op Henk Stomp, hij heeft altijd wel iets dat het bekijken waard is.

Deze keer werd er door hem een fraai Terrootje type L, 1924, van stal gehaald tweetakt, 175cc, riem aangedreven, en voorzien van een buitengewoon mooi carbidlampje (ooit nieuw in de doos gevonden op een beurs, daar heeft Henk een soort zintuig voor....).

Verder kon een netjes gerestaureerd 350cc Terrot zijklepblok de aandacht trekken. Dat blok staat normaal bij Jan Koolen in de kamer als decoratie. Hij moet hem zelf afstoffen heb ik begrepen maar hij maakt ervan: "Dat er niemand aan mag komen".

Een bescheiden 48cc hulpmotortje uit ongeveer 1948 (ABG) maakte de tafel nog niet vol, dat deden oudere clubbladen en overdrukjes uit het archief. Een flesje wijn, stokbrood, kaas, koffie en zelf gebakken koek en cake maakten de tafel nog interessanter. Ans zorgt altijd goed voor ons, en een enkele



voorbijganger mag tot zijn verbazing ook meegenieten.

Door de mist in de morgen kwam de stroom publiek wat later op gang, maar toen de lucht eenmaal blauw werd, werd het echt druk en warm. In de middag zat de hele bemanning met rooie koppen achter de tafel, niet zozeer door de opwinding maar lichtelijk aangebraden door de zon.

Diverse clubleden kwamen even langs om even te zitten en bij te praten waarbij soms technische probleempjes werden besproken en nieuwe plannen gesmeed.

Enkele clubleden kwamen met de motor de clubstand bezoeken, waaronder Wim Honkoop met de Magnat Debon kopklepper van Wim van Duuren, die door een ruil nu van hem is en Christ van de Graaf met zijn Gnome en Rhône boxertwin. Zijn motor trok veel aandacht, ook van een geheime jury die motoren nomineerde voor een prijs, maar het kwam niet zo ver want voor die tijd was Christ weer weg. (Wie krijgt er nu eigenlijk een prijs, de motor of de baas?) Volgend jaar maar een herkansing Christ?

De “handel” tijdens het evenement stelde niet veel voor wat mij betreft, heel veel nieuw gereedschap dat je misschien nodig hebt bij de restauratie van een motor, maar waar zijn die motoren?

Het raakt een keer op of de handel gaat via andere kanalen.

Tijdens het evenement kwam één bezoeker zich spontaan aanmelden als lid. Anderen kwamen met technische vragen over Franse motoren. Die kregen zo goed mogelijk advies en een clubblad mee. Misschien zien we die nog terug als lid.

Die oude clubbladen raken langzamerhand op, misschien willen clubleden uitgelezen Peu's terug doneren om deze voor evenementen als Woerden en Autotron nogmaals te kunnen gebruiken? Om 17.00 uur mogen de auto's en bussen het terrein weer op om de boel weer op te ruimen.

Een lange dag, vroeg op, de hele dag in de drukte en de zon en af en toe olie dampen, dat merk je wel. Volgend jaar hopelijk weer een editie.

Zuigerveren

OUDE LITERATUUR: (deel 1)

We bezoeken allemaal beurzen om onze hobby uit te voeren. We zoeken immers onderdelen en prullaria. Maar in het zomerseizoen zijn er weinig motorbeurzen, maar des te meer rommelmarkten en sommige kringloopwinkels hebben vaak ook leuke items voor de hobby. Daar vonden we net voor de zomer een leuk boekje over zuigerveren, wel recent van 1947 maar toch... Ik heb het al enige malen gelezen en telkens ontdek ik weer nieuwe wetenswaardigheden.

Het hele boekje afdrukken is te veel, maar ik heb een samenvatting gemaakt. Een aantal clubleden zal zeggen: ja, dat weet ik al, maar er zijn hopelijk ook voldoende leden die met deze informatie weer een probleem kunnen oplossen.

Door: Christ de Graaf

Het begint met een ode aan de monteurs: (vrij vertaald en zonder reclame). Maar omdat we het meeste aan onze motoren zelf repareren, is het ook een ode aan onszelf:

Ethiek in overall

Iets over de man die motoren repareren kan. Hij is net een dokter. U ziet hem alleen als je moeilijkheden hebt. Zelf in het holst van de nacht staat hij paraat om je te helpen, al is het op een eenzame weg waar de motorrijder met stukken staat. We rijden duizenden kilometers met de motor, maar dit zou je niet durven doen als je niet wist dat er in iedere stad of gehucht wel een vakkundige monteur te vinden is. De moderne monteur dient de eigenaar van de motor goed en eerlijk, maar om te kunnen "dienen" moet je ook "weten". Aan de bedrevenheid van zijn hand moet hij de ervaring en studie van jaren koppelen, een studie die nooit eindigt want hij moet steeds gelijke tred houden met de ontwikkelingen en service van de motorindustrie. Omdat hij intelligent is heeft de monteur verantwoordelijkheidsgevoel voor je motor en voor je veiligheid. Hij is ook een man van precisie. Met een geoefendheid, geboren uit praktische ervaring en technische interesse, wordt elke motor zorgvuldig en precies gerepareerd. Hij werkt met onafgebroken aandacht aan het kleinste detail en volgt alle voorschriften. Want de "motordokter" is een ware technicus in de beste zin van het woord. Hij verstaat de kunst van het "waarom" te vinden en weet "hoe" te verhelpen. En omdat zijn beroep ook zijn hobby is streeft hij er onophoudelijk naar om ieder reparatie, groot of klein, volgens zijn beste kunnen uit te voeren.

Die clubleden die de Kennisdelendag wel eens bezoeken zullen vermoedelijk wel een paar mensen herkennen die voldoen aan bovenstaande ode.

Nu verder over zuigerveren

Tot zo rond 1920 zaten er meestal alleen compressieveren in alle groeven van de zuigers. Voornamelijk voor de afdichting van de compressiedruk in de verbrandingsruimte. Deze zuigerveren deden ook dienst om een deel van de olie tegen te houden. Destijds was olieverbrauch niet het belangrijkste probleem, want de gemiddelde rijksnelheid was laag. De drijfstaang werpt olie op de cilinderwand en de gewone zuigerveer was voldoende om de olie uit de verbrandingsruimte te houden. Maar naar mate de snelheid stijgt, wordt de smering beter en komt er steeds meer olie op de cilinderwand. De olieschraapveer met sleuven doet zijn intrede. Door de sleuven ontstaan 2 smalle loopvlakken die elk een grotere specifieke druk op de cilinderwand uitoefenen en de oliedruk van de wand afschrapen. Door de gaatjes in de zuigergroef komt de olie weer onder de cilinder terecht. Dit principe wordt ook in de meeste van onze oude juweeltjes toegepast. Maar er moet wel altijd een minimale oliedruk blijven om slijtage tegen te gaan en olie zorgt ook voor de afdichting om lekken van de compressieveer te voorkomen.

Wat verder van belang is, dat de veren niet door vervuiling vast zitten in de groeven. Ook de spelingsruimte mag niet vervuild zijn, want de veer, het woord zegt het al, moet kunnen veren. Op de vervuiling kom ik later nog even terug.

De moderne veren hebben een harde laag, maar de kwaliteit van de veren van de motoren van rond de jaren 20 waren niet zo hard. Daarbij kwam het voor dat door de temperatuur van cilinder en zuigerveer de smelt- of las temperatuur van de veer werd bereikt. En dan gaat de veer materiaal afgeven aan de wand en hebben we een "vreter". Het is dus van belang om goed na te denken bij gebruik van hele oude veren. De moderne veren zijn van een chroomlegering, waardoor ze een veel hogere temperatuur kunnen hebben en dus minder risico op vreten en vastlopen.

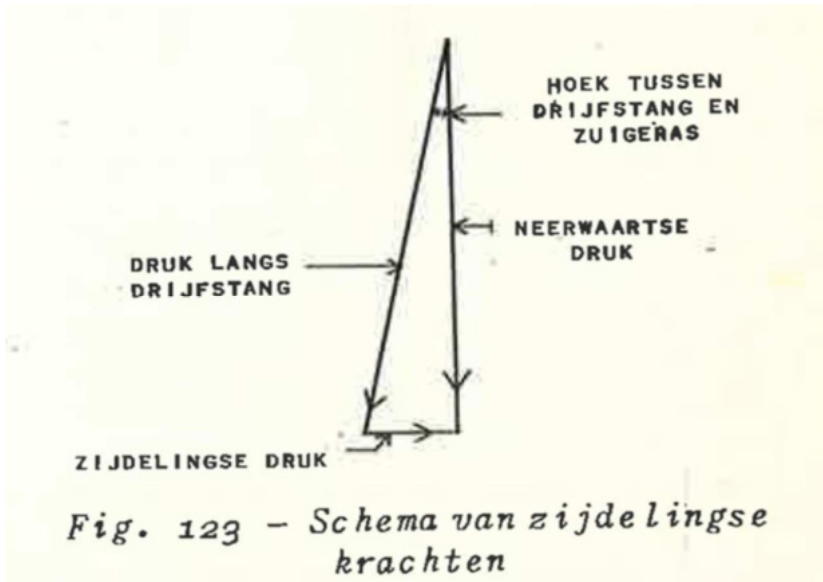
Als we gaan twifelen aan de kwaliteit van de zuigerveren komt dat vaak omdat we constateren dat er olie in de verbrandingsruimte komt en omdat we compressie verliezen. Het vermogen van de motor loopt terug.

Olie in de verbrandingsruimte kan komen omdat de zuiger- en olieschraapveren olie doorlaten, maar het kan bij de kopklepper ook komen omdat de klepgeleiders versleten zijn en de olie daardoor komt. Bij de zijklepper hebben we daar geen last van, behalve bij de boxer, zoals bij mijn AX2 waar de klepstoters ook in een oliebad lopen.

Het is dus van belang te weten waar de olie langskomt. Als de kop van de zuiger nat is, en de klepschotels droog is het waarschijnlijk dat de olie langs de veren komt. Uiteraard hebben we eerst gecontroleerd of de bougie nog goed is, want bij slechte verbranding is de bougie vet en nat want het mengsel van benzine en olie wordt dan niet goed verbrand.

Als de zuiger- en compressieveren toch de boosdoener zijn is het ook van belang te begrijpen waarom deze lekken. Uiteraard eerst controle of er geen gebroken veer tussen zit, maar meestal is de oorzaak slijtage. Door de kracht die waarmee de drijfstaang de zuiger omhoog drukt, wordt die zuiger met zij-

delingse druk tegen de zuigerwand gedrukt en wordt de cilinder ovaal.



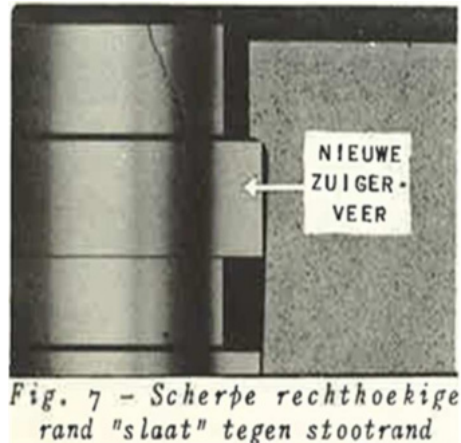
Nieuwe veren zetten is dan onvoldoende, dus de cilinder moet gehoond worden.

Maar er is nog een 2e reden waarom de cilinder gehoond moet worden. Immers er is een kleine bovenrand waar de zuigerveren niet komen en die slijt niet of minder. Bij het plaatsen van nieuwe veren zal een ander probleem ontstaan, zoals goed te zien is op onderstaande foto's.

Op foto 6 zien we dat de oude zuigerveer rond wordt afgesleten.

Op foto 7 zien we dat de nieuwe rechte dus tegen de rand komt.

Op foto 8 is duidelijk zichtbaar der grote problemen kunnen ontstaan oa. de veerdam in de zuiger tussen de zuigerveren kan breken.



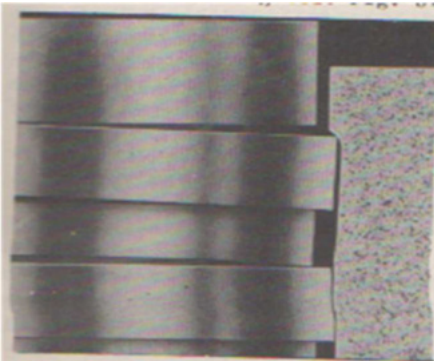


Fig. 8 - Kande veerdam tussen de eerste en tweede groef doen doorbuigen of zelfs breken

Kortgezegd komt het erop neer dat we goed moeten nadenken. Bij een goed revisiebedrijf worden deze problemen opgelost. Dus we zijn gewaarschuwd en controle kan dan ook geen kwaad.

Op onderstaand figuur is te zien, waarom een zuiger passend moet zijn. Bij te groot en ook bij te klein kan een vreter ontstaan. En als de cilinderwand beschadigt, dan kun je weer van voren af aan beginnen. Verder zal een goed revisiebedrijf ook naar de groeven kijken, want als die gesleten zijn (we hebben het niet over millimeters, maar over tienden of minder) kan de veer breken met alle

Wat verder van belang is, dat de zuiger nog passend is. We kunnen wel nieuwe veren plaatsen maar als de zuiger te klein wordt, gaat de zuiger meer kantelen bij de opwaartse slag en kantelt de ander kant op bij de neerwaartse slag. De veren slijten dan rond af, met als gevolg dat de druk op de wand minimaal is en de kans op lekkage dan groot is. (figuur 16)

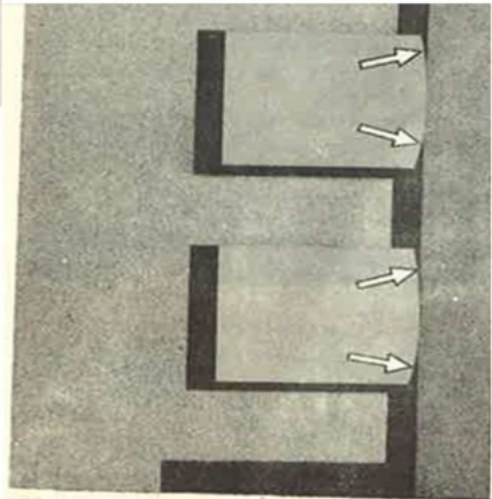
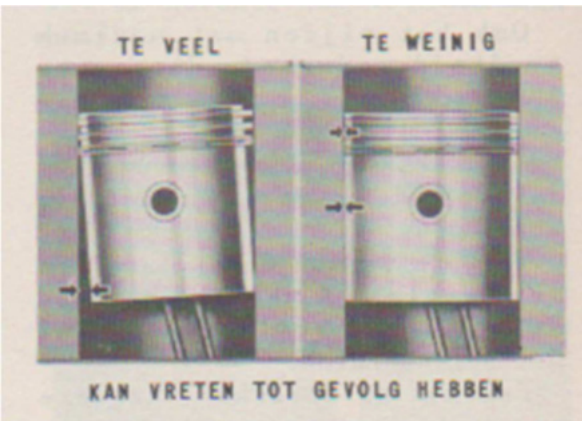


Fig. 16 - Zuigerveerdraggulakken slijten ovaal

mogelijke schade van dien.

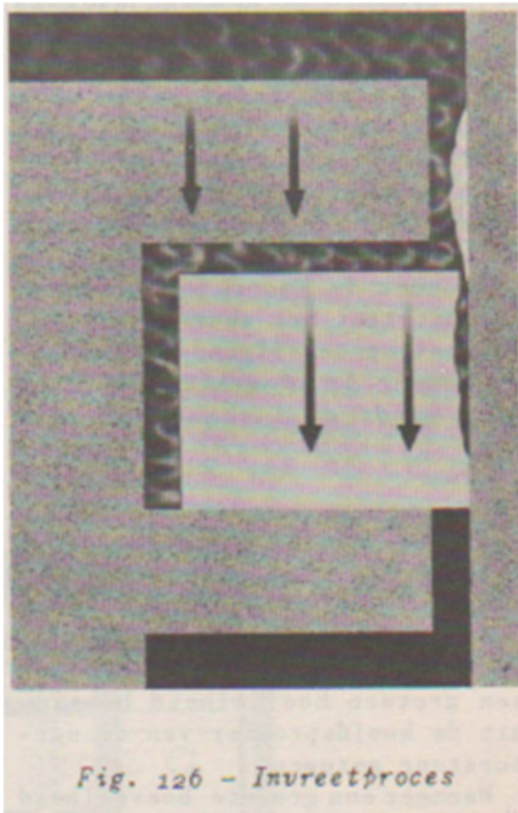


Ook staat de auteur even stil bij de brandstof. We weten dat we bij koude motor de choke moeten gebruiken om zo een rijk mengsel te krijgen dat bij de koude motor een beetje verdampt en dan dus de motor aanslaat. En als de motor warmer wordt kan de choke eraf. Het is van belang dat niet te vergeten,

want dan krijgt de warme motor een te rijk mengsel.

Ik ga er vanuit dat we een goed afgestelde carburateur hebben, want ook die kan de oorzaak zijn van een te rijk mengsel. Wat doet een te rijk mengsel? Hoog brandstofverbruik, extra koolafzetting en benzine op de cilinderwand. En we weten dat benzine een reinigingsmiddel voor olie is, dus het lost de noodzakelijke olielamelle op die op de cilinderwand moet zitten. Met als gevolg dat de zuigerveren metaal op metaal schuren, met risico van invreten van zuigerveren en cilinderwand.

Bij de oude machines is de wand niet zo hard en als je dan moderne zuigerveren gebruikt zal de cilinderwand ernstig kunnen beschadigen. Maar door de beschadiging van een van beiden krijgen we weer olieconsumptie en compressieverlies. Weer een winter werk !!



De 6-cilinder axiaal motor Félix George Tilkin

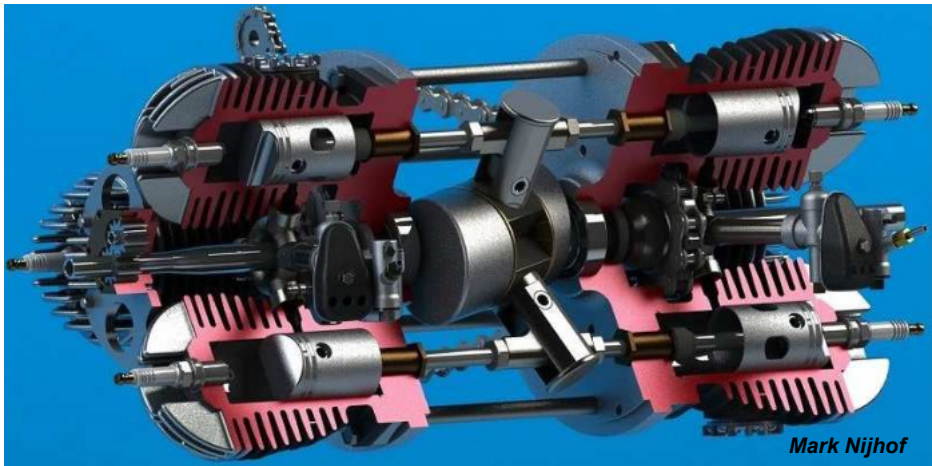
Wie was deze man en wat heeft hij precies gemaakt? Dat zijn zo een paar vragen welke bij mij opkwamen toen ik van deze bijzondere motor hoorde, of beter gezegd las. De man is in de twintiger jaren begonnen met zijn werken als zelfstandige mecanicien in een garage die hij deelde met een vriend. In 1945, na de oorlog, toen hij 44 jaar was, kreeg hij een kans om bij Polymécanique te gaan werken. Toen de afdeling binnen Motobécane en Motoconfort waar de motorblokken gebouwd werden. Hij bouwde motorblokken voor motorfietsen als de D45, een 125cc zij-klepper, maar ook voor de R46C 500-kopklepper. Reeds een paar jaar nadat hij daar begonnen was, is hij al gepromoveerd tot “ajusteur outilleur”; een top positie voor een ervaren en kundig gereedschapsmaker. Zijn zoon vermoedt dat zijn vader tijdens de stille treinreis 's ochtends naar het werk terwijl iedereen in de trein zo'n beetje lag te slapen z'n ideeën uitbroedde. Mark Nijhof heeft tijdens een Kennisdelendag uitleg gegeven. Uit: La Vie de la Moto No. 895 aug.-sept. 2016

De axiaal motor...

is eigenlijk een soort ton waarbij drie cilinders tegen over elkaar staan steeds twee aan twee, met in het centrum de krukas welke parallel ligt aan de werklijnen van de cilinders. De verbinding tussen de drijfstangen, welke in feite gewoon rechte stangen zijn, en de krukas is door middel van een spiegelplaat (swash plate) zoals je die ook tegen komt in axiaal zuiger pompen welke in de hydrauliekwereld veel gebruikt worden. Er zijn meerdere fabrikanten geweest welke een axiaal motor gemaakt hebben; vooral in de vliegtuigbouw was dit een interessant concept omdat het frontaal oppervlak veel kleiner is dan bij een ster motor. John O. Almen heeft in de jaren twintig een 18 cilinder axiaal motor gebouwd welke zelfs door de test van de United States Army Air Corps is gekomen, echter door geld gebrek nooit in serie gebouwd is. En zo zijn er nog meer uitvinders geweest welke in die richting gedacht hebben, Heraclio Alfaro uit Spanje heeft iets gedaan middels Indian en verder kom ik namen tegen als Bristol (vliegtuigen) en Wooler, welke ook motorfietsen heeft gebouwd en het schijnt dat moderne torpedo's ook een degelijke aandrijving hebben...

***Note van de redactie:** De werking van axiaal motoren is lastig te begrijpen. Internet is daarbij een handig hulpje. Een enigszins vergelijkbaar concept wordt op dit moment ontwikkeld in Nieuw Zeeland door “Duke” Een filmpje maakt veel duidelijk, zoek in Youtube op “duke reciprocator”. Er wordt gekeken naar toepassingen voor lichte vliegtuigen en zelfs voor kruisraketten. Voordeel van axiale motoren is dat de uitgaande as in gelijke lijn staat met de cilinders waardoor een cilindervormige compacte motor ontstaat, iets dat in de motor van Tilkin eerder een nadeel lijkt. Hier is de motor langwerpiger en breed, dus steekt aan beide zijden ver naar buiten, een beetje als bij de BMW-tweecilinders. Er wordt ook heden ten dage volop aan het concept doorontwik-*

keld. Misschien komen dergelijke motoren in een nichemarkt terecht, maar mogelijk ook in veel gebruikte machines.



Maar goed we dwalen af en in hoeverre Tilkin hiervan op de hoogte was is niet duidelijk en in die tijd was de informatievoorziening wel iets minder dan tegenwoordig met internet. In 1954 heeft Tilkin eerst een schaalmodel gebouwd waarbij hij uitging van een 12 cilinder tweetakt concept. Een twee takt is een eenvoudig motorconcept en dus ook relatief eenvoudig om zelf te maken. In 1956 vroeg hij een Frans patent aan, no. FR1151538A, werd op 26 Augustus 1957 toegekend. Een snelle check op internet levert niets op (bases-brevets). In de tussentijd gaat Tilkin dan toch beginnen aan een 1:1 uitvoering om in een test motor te bouwen. Het wordt een zescilinder uitvoering, om het wat eenvoudige te houden waarschijnlijk.

Hij maakt daarbij gebruik van Mobylette cilinders. In combinatie met de originele slag van de Mobylette komt hij dan op $6 \times 50 = 300\text{cc}$ (ongeveer, exacte getallen heb ik niet gevonden). Eigenlijk zijn het dus 3 sets van telkens twee tegenover elkaar liggende cilinders, waarbij de drijfstang een eenvoudige rechte stang lijkt te zijn. In het centrum van deze 3 sets bevindt zich de Z-vormige “krukas” met daarop het Y-vormige koppelstuk; analoog aan de spiegelplaat in de hydro motor.

De ontsteking, inclusief verdeler, komt van een Citroën Traction Avant 15/6 welke een 6 cilinder motor heeft en in het bezit was van de familie. Dat was dus eenvoudig. Carburatie is met behulp van één carburateur met een boring van slechts 10mm; de standaard Mobylette maat. En er was zelfs een elektrische startmotor gemonteerd onder het blok.

Geen bekeuring

Zonder verder hulp van Motobécane is de motor gereed en monteert Felix deze in een frame van een New Imperial 750cc zijklepper – V twin welke

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

**16+17
 DECEMBER
 2017**

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

**GRATIS
 PARKEREN**

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.

IN HET HART VAN NEDERLAND

**CENTRAL
 CLASSICS**

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

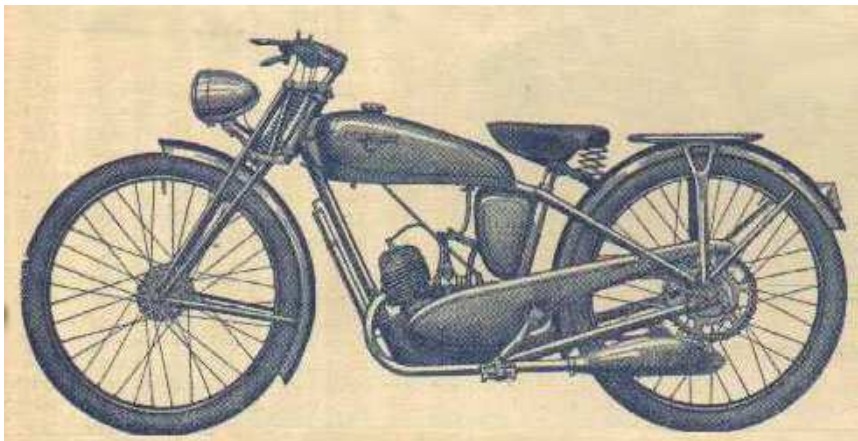
Central Classics, Postbus 22, 3700 AA Zeist, info@CentralClassics.nl, tel 06 305 425 28.

Ik zoek...

voor een Motobécane Poney AG2 naar onderdelen. Ik ben erg geholpen met een kettingkast, een gereedschapkastje en een typeplaatje die op het ballenhoofd van het frame zit.

Weet u misschien iemand die mij daar aan kunt helpen??

Mijn telefoonnr is 06-53.36.30.24 Alvast bedankt, Jorien de Winter.



van zijn vader geweest was. Om het blok in te laten lopen zonder dat deze gestart ging worden liet Felix zich slepen door zijn vrouw achter de traction avant door de straten van Bois de Vincennes. Regelmatig werden ze aangehouden door de politie maar ze kregen blijkbaar nooit een bon. Een goed verhaal doet wonderen!

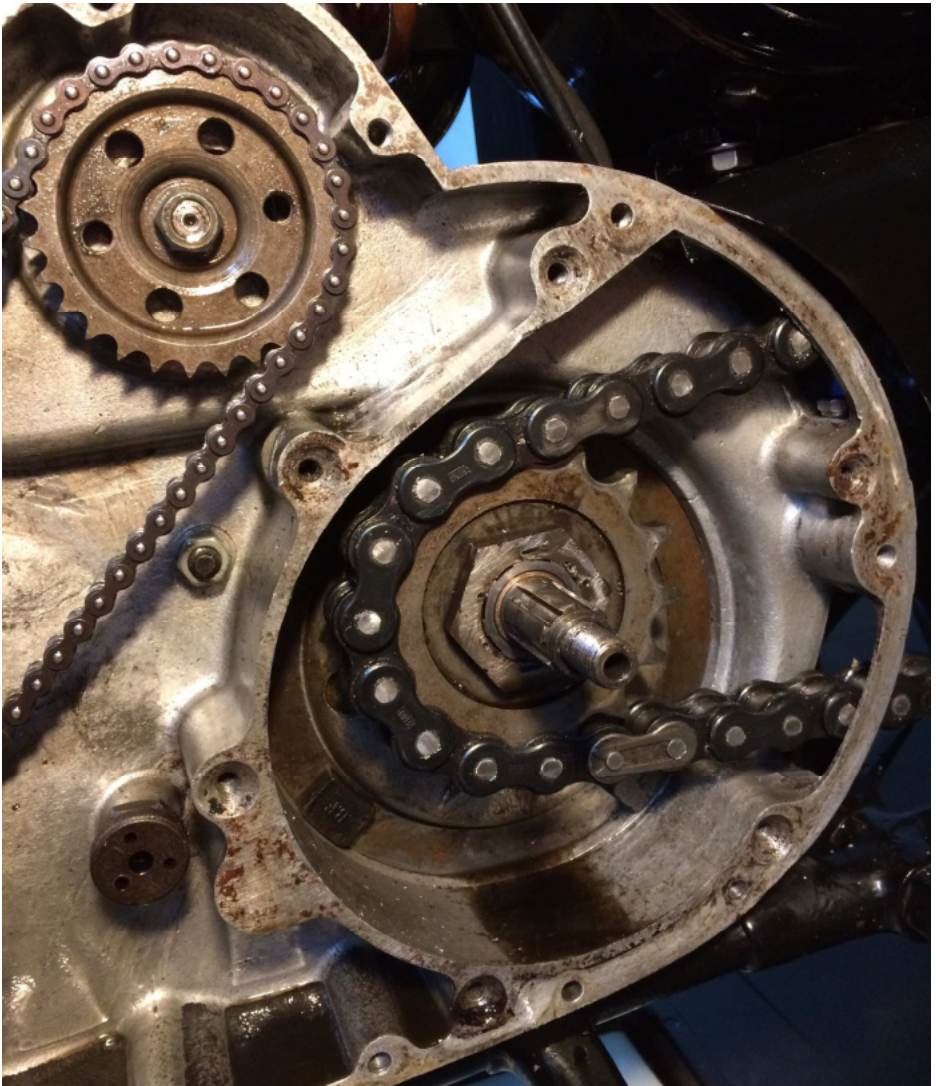


Tilkin, geëxposeerd op de Salon Moto Légende 2016 in Parijs. De carburateur voor de linker kant hangt vooraan, de verdelerkap voor de zes cilinders hangt bovenaan, goed zichtbaar. Aan de rechterkant zie je bovenaan de dynamo.

Na een grote rookwolk en wat aanpassingen

De eerste echte test eindigde in een grote rookwolk waarna Felix een aantal aanpassingen gedaan heeft en daarna was het rijden geblazen. Volgens Felix zijn eigen noties draaide de motor heel soepel en 4500rpm was geen enkel probleem. Dat waren eigenlijk de hoogtepunten.

Felix heeft zelf veel op de motor gereden maar het is nooit gelukt er een commercieel succes van te maken of om op zijn minst het concept in productie te laten gaan. Motobécane schijnt plannen gehad te hebben om in de jaren zestig een kleine auto te maken en Felix heeft het ontwerp voorgelegd aan het hoofd van de ontwerpafdeling. De tekeningen met beschrijving kwamen later terug met de opmerking dat deze motor nooit kan werken en dat was het dan. Later heeft hij nog op enkele uitvindersbeurzen gestaan en ook Citroën en Berliet benaderd maar niemand was echt geïnteresseerd. Felix heeft het uiteindelijk opgegeven. Hij is bij de Polymécanique blijven werken tot 1967. Zes maanden later is hij overleden, 67 jaar oud. **Extra beeldmateriaal, zie “Mijn CFM”, “Artikelen (downloads)” met werkende links en extra plaatjes.**



Zoek het moertje

Samen met Hans vd Grefth heb ik elf jaar geleden een zware Terrot gekocht. Nu na jaren opknappen en onderdelen verzamelen, draaien, lassen, solderen en spuiten is de zaak weer in elkaar gezet. Dan komt toch echt de test: werkt alles zoals je verwacht? Eigenlijk viel dat nog wel een beetje tegen. Grootste probleem heb ik met een olie lekkage en de koppeling. Dus maar loshalen die boel. Tijdens de demontage valt er een moertje dat het kettingscherm aan het carterdeksel verbindt. Ik wilde persé weten waar het moertje gebleven is om verdere schade te voorkomen, Zeker is dat hij niet op de grond is gevallen. Een dag later heb ik 'm op de foto gevonden. Jij ook? Ook een dergelijk voorval meegemaakt? Stuur 't naar de redactie. Paul Jonkman