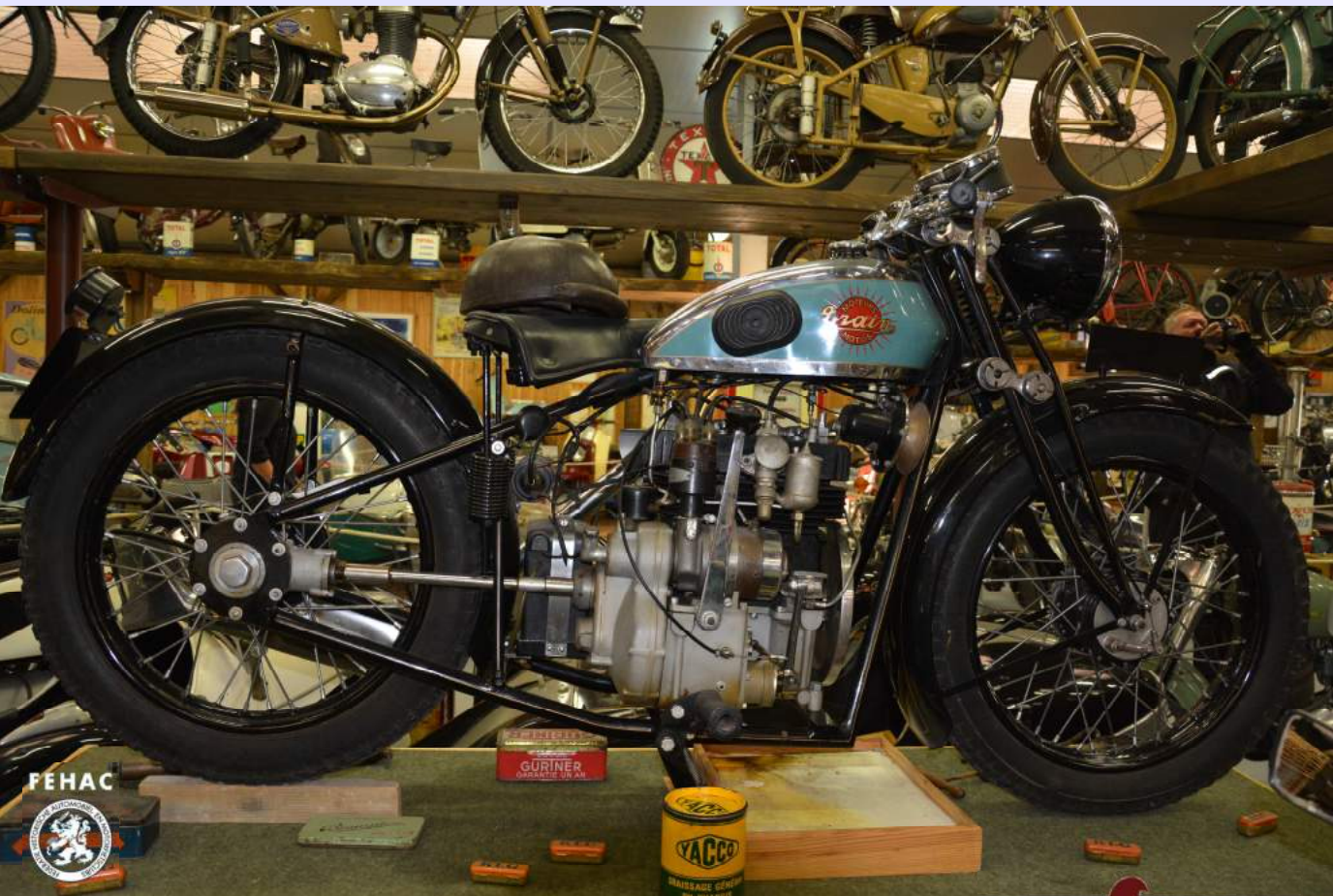


# Un Peu de Tout



FEHAC



Uitnodiging Jaarvergadering 27 oktober

Veel Fehac nieuws (en lang niet alles)!

Impressie Clubweekend

Onverwachte ontmoeting met collectioneur in Frankrijk **20**

“het motorfietsje was in de oorlog weggezet”  
en Henk loopt daar natuurlijk weer tegenaan **30**

## Privacy

*Met ingang van 25 mei 2018 geldt de (nieuwe) privacywet. Dat heeft nogal wat gevolgen voor verenigingen.*

Het bestuur van de CFM is verantwoordelijk voor het uitvoeren van de zaken die in de wet zijn beschreven. Deelname in een bestuur is allang niet meer vrijblijvend. Uiteindelijk kan een bestuurslid hoofdelijk worden aangesproken. Dat betekent in de praktijk dat je je niet meer kunt verstoppen achter andere bestuursleden. Je kunt ieder voor zich aansprakelijk worden gesteld. Wat heeft dit met privacy te maken?

Een vereniging hoort de regels van de privacywet zorgvuldig bij te houden. Het probleem zit erin dat iemand in een vereniging het bestuur verantwoordelijk kan stellen voor het schenden van de privacy. Pas als elk lid toestemming heeft gegeven, dan is het mogelijk om bepaalde gegevens te verspreiden. Denk aan het gebruik van een ledenlijst of een foto waarop een clublid is te herkennen. Het probleem zit erin dat iemand claimt dat zijn of haar privacy wordt geschonden. Nu zal het niet zo'n vaart lopen binnen onze vereniging. Maar als bestuurslid kijk je niet naar de 99% redelijke leden. Het gaat om een enkel geval (terecht of niet) dat claimt onrecht te zijn aangedaan. En als het bestuur een advocaat in dienst moet nemen, dan is het snel met de kas van de club gedaan. We zullen er allemaal de komende tijd iets van merken. Veel verandert zo, dat we er zo min mogelijk last van hebben. We hopen dat de vele uurtjes extra overleg binnen het bestuur op begrip kan rekenen. In de algemene ledenvergadering zullen de leden geïnformeerd worden. Soms een beetje saai, dan weer lachwekkend. En dan hopen we dit taai onderwerp weer achter ons te kunnen laten.

## Colofon

'Un Peu de Tout' is een uitgave van de Club Franse Motoren en verschijnt vier maal per jaar. Het informeert leden over actuele zaken, over techniek en historie. Clubleden gebruiken het als platform om elkaar te informeren en zaken aan te bieden die direct verband houden met Franse motoren en trivia.

### Dagelijks bestuur

#### Voorzitter

Daan Withagen 06-53.43.96.29 daanwithagen@gmail.com

#### Secretaris

Christ de Graaf, Vlaskam 10, 4765 DH Zevenbergschen Hoek (0168) 45.30.57

#### Penningmeester

Jos van Bergen, H. Schoutenstraat 6, 5386 BC Geffen (073) 532.28.63

### Algemeen bestuur:

Ans Vink, Herckenrathweg 3a, 6681 DC Bommel (0481) 46.12.71  
cfm.ansvink@gmail.com

René Wesselius, Meermanstraat 65, 2132 PP Hoofddorp (023) 563.51.60

Mark Nijhoff, Burg. Bulderboulevard 31, 2922 BR Krimpen aan de IJssel  
06-25.58.00.64

### Secretariaat/evenementen

CFM t.a.v. het secretariaat, Vlaskam 10, 4765 DH Zevenbergschen Hoek  
Email: info@clubfransmotoren.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@clubfransmotoren.nl

Lid worden of lidmaatschap beëindigen? Neem contact op met de ledenadministratie

### Contributie

De contributie bedraagt: €25,- (of € 37,50 voor 1½ jaar na 1 juni lopende jaar)

Bankrek.nr: **NL39 RABO 03 77 32 84 80 t.n.v. Club Franse Motoren**

BIC: RABONL2U.

Email: cfm.penningmeester@gmail.com Tel: (073) 532.28.63

### 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.

Gratis advertenties voor leden die iets aan te bieden hebben dat in het belang is voor andere leden en past bij de doelstellingen van de club.

### Website

clubfransmotoren.nl (info@clubfransmotoren.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.

## Inhoud

Voorwoord: Voyage, voyage .....	5
Even voorstellen... André de Kruijf .....	6
Fehac als goed doel / Fehac hulp bij keuring RDW) ...	9, 25
In het schuurtje van... de familie Seesing.....	11
Verslag van de CFM Jaarrit 8-9 september 2018.....	15
....chez les Gardes Républicaines.....	18
Reisverhaal over acht clubleden in Frankrijk.....	20
Nationaal Veteraan Treffen Woerden verslag.....	30

---

De twee historische advertenties op bladzijde 10 komen uit La Revue Motocycliste et Automobile van 25 april 1924. De kopieën komen uit historisch materiaal in bezit van Hans van der Gref.

---

## Op de Voorpagina

Het zomerse reisverslag van Wim Honkoop in deze Peu de Tout vanaf blz. 20, beschrijft kort een motormuseum in Riom (Auvergne). Wim zegt: het museum overtrof mijn stoutste verwachtingen. Wel eens gehoord van 'n Train 4 cilinder uit 1930? Hier de foto!

### Informatie over het motormuseum:

Musée de la Moto, 101 rue de l'Ámbine, 63200 Riom  
[museebaster.fr](http://museebaster.fr)

---

**Sluiting kopij:** Uiterlijk maandag 2 december 2018  
**Kopij:** Getypt of geschreven of digitaal  
**Email:** [redactie.cfm@gmail.com](mailto:redactie.cfm@gmail.com)

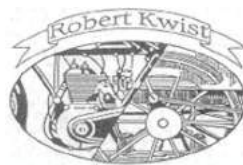
## Redactioneel

De vorige Peu de Tout was wat dikker uitgevallen dan contractueel afgesproken. Onze nieuwe penningmeester wilde wel graag dat we binnen het budget blijven werken. Het worden dus weer de afgesproken 32 bladzijden full colour. Dat betekent ook automatisch dat er iets ingrijpend verandert.

De documenten voor de jaarvergadering in Kootwijkerbroek worden niet meer per post als losse bijlage verstuurd. Dat was zo kostbaar, dat we nu kiezen voor het verzenden per e-mail. We beseffen ons dat enkele leden de papieren versie in handen willen hebben. Dat betekent dat je het zelf uit moet printen. Of opslaan en meelezen op tablet of smartphone natuurlijk. Op de ledenvergadering kun je het onderwerp natuurlijk ter sprake brengen.

De losse kortingsbon voor Kootwijkerbroek vervalt ook. Daarvoor in de plaats komt de kortingsdriehoek, zie blz. 7-8

## Adverteerders





*Op het circuit van Dijon-Prenois kijk je je ogen uit. Er is zoveel te zien, dat je sommige dingen maar fotografeert en thuis verder bekijkt. Dit is een voorbeeld. Nog nooit gezien, een dergelijke voorwielbevestiging. Toch blijkt de OEC geen bijzonderheid te zijn. Het is een Engelse motor (Osborn Engineering Company) met het "duplex steering spring chassis". Het merk is nauw verbonden met Blackburne, het merk dat door OEC in 1920 werd overgenomen. We gaan dus in deze Peu de Tout een beetje vreemd. Maar het respect is er niet minder om toen we ontdekten dat we met een overzeese machine te maken hadden in prachtige staat. En dat gevoel delen we graag.*



# Voyage, Voyage!

*Door: Jos van Bergen, penningmeester*

Onlangs las ik een boekje over een echtpaar die per motor Europa wilden verkennen, in de net naoorlogse periode 1949/1953.

Ze wilden eerst naar België en Luxemburg gaan en als dat goed ging, wilden ze het jaar daarop naar Frankrijk en later naar Duitsland.

Het is bijna aandoenlijk als je de voorbereidingen leest. Minutieus werd de reis op papier gezet. Eerst het papierwerk in orde maken. Paspoort, verzekeringen voor het buitenland, uitvoer voor de motor. Deze motor, overigens een Jawa van pa, werd nagenoeg geheel volgehangen met nuttige zaken; tent, primusbrander, slaapzak en dergelijke. Ook werd ruimschoots stil gestaan bij het mee te nemen gereedschap. Een nieuwe binnenband was blijkbaar onmisbaar! De kleding was ook zo'n item. Lange leren jassen en beenkappen en een warme trui. Mutsen en dassen en lekker lange handschoenen. Er werd ook een tip gegeven aan de heren: draag de leren niergordel onder je colbert, dat staat veel netter. De dames dragen immers hun korset ook niet over de bontjas....

Van dag tot dag werd deze reis uitgestippeld, niet in de laatste plaats om rond te komen met het voor deze reis moeizaam bijeen gespaarde geld. Tijdig ging men bij de bank een bestelling "vreemde valuta" doen.

Dan de reis zelf. Met een weëig gevoel naderde men de grenscontrole, waar onverzettelijke agenten getooid met indrukwekkende hoofddek-sels beoordeelden of je hun mooie land wel in mocht. De papieren werden aan een streng onderzoek onderworpen en men werd diep in de ogen gestaard. Wat was men opgetogen toen men de felbegeerde stempel kreeg! De eerste kilometers in het buitenland werden voorzichtig gemaakt, want ja, Belgen kregen hun rijbewijs immers bij een pak waspoeder in die jaren. Dat viel overigens wel mee, maar de wegen bepaald niet! Met een gemiddelde van 40 km per uur werd koers gezet naar de watervallen van Coo. Afijn, het echtpaar genoot met volle teugen en keerde na 12 vakantiedagen terug in Nederland. Ze haalden het met de financiën echt maar net, maar wat een verhalen hadden ze verzameld! Om jaloers op te worden.

Als je dat vergelijkt wanneer je de reis nu zou maken! In het algemeen gaat alles nu makkelijker en met veel minder rompslomp. Leve Europa en internet.

Maar was er vroeger dan niks beter? O jazeker wel. De Jawa vertoonde onderweg wat nukken, zoals een ontsteking die verliep en een overlopende carburateur, maar die problemen werden door de plaatselijke smeden snel verholpen. Daar moet je nu eens om komen. En wij met onze oude plofijzers al helemaal. Nog slechts een handjevol mecaniciens heeft weet van de oude technieken. Waar moeten we over een paar jaar heen met onze "problemen"?? Vandaar dat ik de KDD (kennis deel dagen) zo hoog in het vaandel heb staan. We zullen het zelf moeten oplossen!

Dus mensen, deel de kennis en houdt het museum rijdend en vooral: geniet!



## Even voorstellen... André de Kruijf

*Tekst: André de Kruijf-Ans Vink. Foto André de Kruijf*

---

*Aan mij is gevraagd om een artikel te schrijven voor het clubblad omdat ik mij onlangs heb aangemeld als nieuw lid van de club.*

*Mijn naam is André de Kruijf, 40 jaar oud, getrouwd en vader van een dochter. Voor mensen die ook bekend zijn met oude bromfietsen roept mijn naam wellicht herkenning op omdat ik de oprichter ben van [oudebrommers.nl](http://oudebrommers.nl). Daarnaast organiseer ik samen met het JLO museum de jaarlijkse bromfietsshow in Schoonhoven op Koningsdag.*

*Ik heb een passie voor alles wat oud is, voorzien van een motor en twee wielen heeft. Mijn voorkeur gaat uit naar bromfietsen en dan voornamelijk van het merk Magneet (uit Weesp). Van dit merk heb ik dan ook bijna alle modellen in de collectie en tevens bezit ik veel documentatie, foto's en andere verzamelingen. Een deel is terug te vinden op de website [magneetbromfietsen.nl](http://magneetbromfietsen.nl). Naast Magneet heb ik o.a. ook bromfietsen in de collectie van NSU, Batavus, Sparta en Berini. Ook met Berini heb ik een bijzondere band omdat ik tevens de mede oprichter ben van de Beriniclub.*

Een tijdje geleden kreeg ik van een collega het bericht dat er bij zijn buurvrouw een bromfiets in de schuur zou staan. Deze zou al een tijdje geen daglicht hebben gezien omdat de buurman al enkele jaren geleden is overleden. Of het wat voor mij was en als ik interesse had dan moest ik maar komen kijken. Ik kreeg een foto onder ogen en toen werd duidelijk dat het hier om een oude motor ging en niet om een bromfiets. Maar omdat ik ook een motorrijbewijs heb en een oude Sparta motorfiets uit 1951 leek het me zeker de moeite waard om even te gaan kijken.



*Zo werden de motoren gevonden en naar huis gebracht*

Op een doordeweekse avond op visite gegaan bij mevrouw samen met mijn collega. Na de eerste kennismaking mocht ik in de schuur gaan kijken. Daar stond een oude motorfiets onder een dikke laag stof. Volgens het plaatje op het voorspatbord een Peugeot P108s uit 1933. Direct was duidelijk dat deze motorfiets al was gerestaureerd. Het verhaal was dat meneer de motorfiets heeft gerestaureerd en dat hij er daarna een paar keer met zijn vrouw op gereden heeft. Toen ging de ontsteking stuk en raakte meneer ernstig ziek waaraan hij uiteindelijk overleed.

Een ding zat me echter niet lekker, de ontsteking moest er zijn maar mevrouw wist niet waar en omdat ook niet bekend was hoe deze er uit moest zien was het zoeken naar een speld in een hooiberg.

Daarnaast ontbrak ook de tank van de Peugeot. Mevrouw gaf aan dat deze op zolder lag in de woning omdat meneer bang was dat deze ging roesten. Ik moest maar even op zolder gaan kijken en daar stond nog iets wat ik misschien wel interessant zou vinden.

Afijn, ik naar de woning waar we via de vlizotrap op zolder ge-

raakten. De tank was snel gevonden en zag er prachtig uit. Hij was gevuld met grint, dat deed meneer altijd als hij naar binnen ging. In het voorjaar kwam de tank naar beneden, even schudden en leeggoeien en dan was het vuil en stof er weer uit. Dit zegt natuurlijk wel iets over hoe zuinig meneer op zijn motorfiets was.

Op zolder viel mijn blik echter op een los frame met een tank. Dat was het andere waar mevrouw op doelde voordat ik naar boven ging. Op de tank stond te lezen: Magnat Debon. Er ging bij mij niet direct een belletje rinkelen maar dat het interessant was, dat zag ik wel. Naast het frame stonden wielen, de voorvork en een grote houten kist. "Daar zitten alle onderdelen in" hoorde ik door het luik van de vlizotrap. Het bleek te gaan om een Magnat-Debon uit 1928 met een 350cc motorblok. Het motorblok was al gereviseerd en het frame opnieuw in de lak gezet en meneer was begonnen met het opbouwen. Al het plaatwerk was erbij en al strak en glad gemaakt. Het moest alleen nog gespoten worden. Dit project stond me erg aan en zover ik kon oordelen was deze groten-deels ook compleet.

Weer beneden aangekomen toverde mevrouw een fotoalbum tevoorschijn met foto's zoals de motorfietsen samen in één koop werden aangeschaft door haar man. Zelfs nog een foto waarop de dochter op één van de motorfietsen zit, toen een kleine meid en inmiddels een volwassen vrouw.

Ik mocht een bod doen en dat heb ik gedaan. Mevrouw zou



De Magnat Debon op zolder



## Uitnodiging Algemene Ledenvergadering CFM

We nodigen je graag uit voor de algemene Ledenvergadering in Kootwijkerbroek. De traditie wil dat we je een korting aanbieden op de toegangsprijs. Dit jaar kun je daarvan gebruik maken door de bon aan de onderzijde van deze bladzijde uit te printen en bij de kassa in te leveren.

Elk jaar is de ledenvergadering een prettige manier om wat clubleden te spreken en wat (technische) informatie uit te wisselen. Voor het bestuur is het echter onmisbaar omdat er verantwoording afgelegd moet worden over de werkzaamheden en de financiën. Misschien nog wel belangrijker is het bespreken van zaken die moeten veranderen of geregeld moeten worden.

Hoe dan ook, op de agenda in ieder geval een korte terugblik op de evenementen, het nieuwe clubblad, de aanwezigheid op een beurs (goede kans dat Rosmalen dit jaar ingeruild wordt voor een andere beurs) en de organisatie van de Jaarrit 2019.

Helaas is het met de druk van het nieuwe clubblad niet meer zo makkelijk om losse bijlagen toe te voegen. Daarom sturen we dit keer de jaarstukken per e-mail. We horen graag of dat afdoende is.



**Twee euro korting (van 5 voor slechts 3 euro)**  
**Barneveld 90 Oldtimerbeurs**  
**Kootwijkerbroek 27 oktober 2018**  
Essenenweg 88, 3774 CD Marnege Voorwaarts  
Zaal open vanaf 12 uur  
Algemene Ledenvergadering 13 uur

Dit is een aanbod van de organisator en de CFM  
Uitlozend tegen inlevering van deze uitgeknipte bon

**C 2,- = korting**



# LONDON EXHAUST TECHNOLOGY BV



## 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 noodza-

# WWW.LONDON-EXHAUST.COM

Burg Moslaan 20 » 8051 CR Hattem » Tel (038) 33 91 088 » Fax (038) 33 91 087

dit in overweging nemen en het bespreken met de kinderen. Een week of drie later kreeg ik bericht dat mijn bod was geaccepteerd en dat ik de motorfietsen op mocht komen halen inclusief de elektrische hefbrug waarop de Peugeot stond gestald.

Toen wij op een zaterdag de motorfietsen op gingen halen was er natuurlijk nog een grote vraag. "waar is de ontsteking?". Meneer was erg handig en had in een kleine schuur meer gereedschap en materiaal verzameld dan menig fabrieksmagazijn. Het werd dus een hele klus om het onderdeel te gaan zoeken. Inmiddels wisten we wel hoe deze er uit moest zien aan de hand van oude foto's welke mevrouw nog had. Nadat de motorfietsen ingeladen waren en er dus enige ruimte was ontstaan in de schuur begon onze zoektocht. Anderhalf uur later trokken we een lade open met daarin een blik waar de ontsteking in lag. Een kleine vreugdekreet kon ik niet onderdrukken!

Opgetogen gingen we weer naar huis (met we bedoel ik overigens mijn vader en ik). Toen begon de zoektocht naar informatie en gegevens en zo kwam ik bij de CFM terecht. Via wat mailwisseling over en weer was het mij wel duidel-

**Twee euro korting (van 5 voor slechts 3 euro)**  
**Barneveld 90 Oldtimerbeurs**  
**Kootwijkerbroek 27 oktober 2018**

Essenerweg 88, 3774 CD Manege Voorwaarts  
zaal open vanaf 12 uur  
Algemene Ledenvergadering 13 uur  
Dit is een aanbod van de organisator en de CFM  
Uitsluitend tegen inlevering van deze uitgedrupte bon

**C2, = korting**





*De Peugeot bij mij thuis nadat ik hem had opgehaald*

lijk dat ik hier aan het juiste adres was. Daarom dus snel lid geworden.

Op dit moment is de ontsteking net terug van een revisie door Arris Kramer. Wat een vakman is dit!

Ook ben ik bezig om de dikke laag stof te verwijderen en de motorfiets toonbaar te maken. Mocht het allemaal gaan lukken dan neem ik de motorfiets mee naar het NVT in Woerden, maar ik weet niet zeker of dit gaat lukken.

Hartelijk dank dat ik me even voor mocht stellen, ik vind het hartstikke leuk om lid te zijn van zo'n betrokken club. ◀



*De ontbrekende ontsteking van de Peugeot is uiteindelijk dan toch gevonden*

## ANBI-status FEHAC

ANBI staat voor Algemeen Nut Beogende Instelling en is een fiscale faciliteit die door de Belastingdienst wordt versterkt, en geldt als officiële erkenning dat men een 'goed doel' nastreeft. Het goede doel van Fehac is het in standhouden van al het mobiele erfgoed. De Belastingdienst heeft de aanvraag goedgekeurd en heeft met terugwerkende kracht per 22-12-2016 de ANBI-status verleend.

### De ANBI-status heeft als voordelen:

- officieel als 'goed doel' aangemerkt;
- giften aan de FEHAC zijn aftrekbaar;
- tarief voor bijvoorbeeld softwarelicenties is lager;
- betere status als officieel goed doel bij gesprekspartners.

### Eisen:

- transparantie in financieel doen en laten; actuele informatie daarover op de website
- de ANBI-status is verleend op voorwaarde dat voor eind 2017 in de FEHAC-statuten staat, dat als de FEHAC ooit zou worden opgeheven, dat dan het batig saldo gaat naar een andere ANBI met een vergelijkbaar doel.

FEHAC



Voyagez rapidement  
et économiquement  
sur une MOTOCYCLETTE

**Terrot**



**2** C. V. (175 c.m.c.) 2 vitesses  
Débrayage : Kick-Starters



**2** C. V. (175 c.m.c.) 2 vitesses  
Débrayage : Kick-Starters



**3** C. V. (250 c.m.c.) 2 vitesses  
Débrayage : Kick-Starters

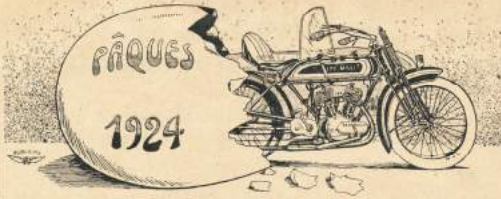


**4** C. V. (350 c.m.c.) 2 ou 3 vitesses  
Débrayage : Kick-Starters  
(TOURISME - SPORT - SUPERSPORT)

Ces différents modèles ont donné une nouvelle preuve de leur supériorité dans  
**PARIS-NICE 1924**  
en enlevant **6 MÉDAILLES D'OR**  
**2 places de 1<sup>er</sup> ex-æquo dans chaque catégorie**

**ÉTABLISSEMENTS TERROT**  
2, Rue André-Colomban - DIJON (Côte-d'Or)

B. C. 1570 3074



**PAQUES**  
marque le retour  
de la belle saison

**Motocyclistes !**

LA MACHINE ROBUSTE  
CONSTRUITE SPÉCIALEMENT

**pour le grand tourisme**  
SUR LES ROUTES FRANÇAISES

**PUISSANTE - SOUPLE  
BIEN SUSPENDUE**

**RENÉ GILLET**

PLUS ÉCONOMIQUE  
PLUS RAPIDE ET  
PLUS SÛRE QUE  
LE CHEMIN DE FER



POUR  
LES RANDONNÉES QUE VOUS PROJÉTEZ  
AUCUNE MACHINE NE VOUS DONNERA LES  
MÊMES GARANTIES DE SÉCURITÉ, LE MÊME  
CONFORT, LES MÊMES SATISFACTIONS,  
QUE LA

**MOTOCYCLETTE 6 HP**

Type "ARMÉE FRANÇAISE"

AVEC SIDECAR **RENÉ GILLET**  
A CHASSIS RENFORCÉ  
ET ROUE SUSPENDUE

DEMANDEZ LE CATALOGUE N° 50 AUX

**Établissements RENÉ GILLET & C<sup>IE</sup>**

128, Route d'Orléans, 128 (A quelques minutes de la Porte)  
**GRAND-MONTROUZE** R. C. Seine N° 152.351

En s'adressant aux Annonceurs, mentionner « LA REVUE MOTOCYCLISTE »

## Agenda van de club

**Beurs & Jaarvergadering Kootwijkerbroek  
27 oktober 2018**

U bent van harte uitgenodigd om de Jaarvergadering bij te wonen.  
Er is tevens gelegenheid om het lidmaatschapsgeld te voldoen.

**Sluitingsdata kopij  
2 december**



**Het bestuur vergadert:  
21 november**

# In het schuurtje van... de familie Seesing

Door: Ans en Peter Vink

*De Achterhoek deden we dit keer aan om een “In het schuurtje van” op te tekenen. We gingen op bezoek bij Cor en Joke Seesing. Zij wonen in het buitengebied van Zelhem. Hun woonhuis met enkele schuren ligt rondom in de weilanden. In de tuin stond ook nog een kippenhok met hobby kippen voor de biologische eitjes. We werden ontvangen in een gezellige woonkeuken met allerlei leuke oude prullaria en een bijzonder gas gestookt Engels fornuis. De koffie was bruin en omdat Cor de vorige dag 65 was geworden kregen we er ook nog gebak bij.*

De interesse in het gemotoriseerde gebeuren was al op jeugdige leeftijd bij Cor te bespeuren, op zijn twaalfde begon hij al met brommers te rijden en te crossen. Hij was zeventien toen de eerste crossmotor, een 250cc Husqvarna met een 400 versnellingsbak in huize Seesing zijn intrede deed. Bijzonder was dat Cor in die tijd samen met zijn broer –bij de KNMV- op één Honda motor reed om de kosten te kunnen betalen.

Ze hadden persoonlijke voorkeuren voor bepaalde crossbanen, daar werd naar gekeken en dan bepaald wie welke wedstrijd ging rijden.

Toen zijn broer stopte met crossen ging Cor alleen verder en omdat hij meer was gaan verdienen stapte hij over op een 500 cc Honda. Ook de wegmotor verscheen in die tijd en Joke kwam in zijn leven, zijn grootste supporter. Een ongeval met de wegmotor in de jaren tachtig stak een spaak in de crosswielen en toen moest Cor een stapje terug doen. De arts van het ziekenhuis vond het goed dat hij bleef crossen maar wel rustig aan. Als je Cor kent weet je wel dat “rustiger aan” niet in zijn woordenboek staat maar toch..... Hij stapte over op een BSA B40 veteraan crossmotor.

Niet gezellig om rond um Hause te crossen maar in het bijprogramma van motorcross Grand Prix's in heel Europa, om er enkele te noemen, Duitsland, Zweden, Engeland enz. Bekende namen die je daar ook aan kon treffen waren Jan Keizer, Jo Roelofs en Rudie Boom, het was een mooie tijd, dat beaamde Joke ook.

Begin jaren negentig kreeg Cor veel rug- en heupklachten, waarschijnlijk ook nog het gevolg van zijn eerdere motorongeluk. Hij kreeg een nieuwe heup en de mededeling dat hij daar zuinig mee om diende te gaan. Dit knoopte hij goed in zijn oren want hij wilde wel blijven motorrijden. Hij had zich in die tijd ook al aangemeld bij de Hamove, de motorrijders vereniging in de buurgemeente Hengelo waar hij en Joke actief bij betrokken waren en zijn.

Als je liefhebber bent van klassieke en veteraanmotoren kunnen



beursbezoeken natuurlijk niet uitblijven en zo bezocht Cor aan het eind van de vorige eeuw de oldtimerbeurs in Hardenberg. Daar vandaan ging hij niet met lege handen naar huis, hij werd de trotse bezitter van een Terrot HSSO 350cc kopklepper van het bouwjaar 1930. Met deze motor namen Cor en Joke aan verschillende ritten van de Veteraan Motoren Club deel. In 1999 werden ze pas lid van de CFM en in 2013 namen ze voor de eerste keer deel aan de CFM Jaarrit (weekend) die dat jaar in het Brabantse Liempde werd gehouden.

Deze dagen werden als zeer positief en gezellig ervaren en dat deed hen al snel besluiten om ook een CFM weekend te organiseren.

En als het bestuur zoiets verneemt zijn ze er als de kippen bij om daar ook gebruik van te maken en zeker omdat we in de Achterhoek nog geen CFM weekend hadden meegemaakt.

In 2014 organiseerden Cor en Joke met hun twee zoons het CFM weekend in Raalte (in het prachtige Twente) op zo'n vijftig kilometer van hun woonplaats, dus niet in de mooie Achterhoek. In Raalte had Cor een mooie camping gevonden met alle faciliteiten die er nodig waren om er iets moois van te maken. Hij was er met zijn tot camper omgebouwde Magirus Deutz vrachtwagen en had alles meegebracht wat maar nodig kon zijn. Het werd een geweldig weekend.

Maar we dwalen af van ons echte doel hoe is het in het schuurtje? Het arsenaal Franse motoren is in de loop der jaren toegenomen zoals bij de meeste liefhebbers van het oude materiaal. Er staan nu diverse Terrot's, de HSSO-HLG-HST en OLG zijn

## **Te Koop**

### **Motorfiets Dollar Chaise 350cc 1 cilinder kopklepper**

Bouwjaar 1929 geheel gerestaureerd. De bezitter is lid van onze vereniging.

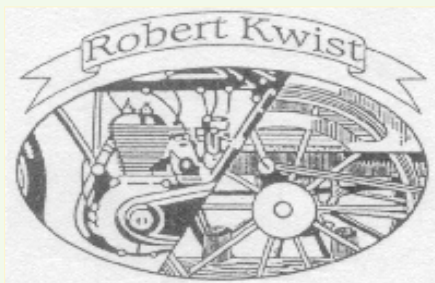
Voor meer info: (0341) 42.79.98



## **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***

van de partij. Een vreemde eend in de bijt is een 98cc NSU-tje. De 250 OLG was nog in opbouw, daar moet nog aardig wat tijd aan worden besteed voor dat deze weer rijdbaar is. Ook was Cor nog bezig aan zijn HSSO kopklepper om deze weer goed aan het lopen te krijgen. De HST's zijn z'n favoriete motoren om op te rijden. Hij vertelde dat er op zijn verlanglijstje nog wel een motor staat die hij nog graag zou willen hebben en dat was een met riem aangedreven exemplaar. Het meeste onderhoud en revisiewerk aan de motoren doet Cor zelf, lukt het hem niet dan gaat hij te rade bij zijn motorkornuiten en zo komt hij altijd wel aan nieuwe kennis en hulp. Gelukkig heeft Cor aardig wat ruimte. Aan gereedschappen ontbreekt het Cor niet, een draai- en freesbank staan tot zijn beschikking. Er is ook een flinke straal-kast aanwezig om een en ander te ontroesten. In huis hebben ze ook nog een kamer over waar ze allerlei leuke oude voorwerpen tentoongesteld hadden, natuurlijk heel veel motorrelikwieën maar ook oude voorwerpen uit de familie zoals diverse handgereedschappen. Ook stond er één van zijn Terrot's te pronken.

Er was genoeg te zien en te bespreken, te veel om allemaal te vermelden. Het crossvirus heeft Cor nog steeds niet losgelaten, ook zijn twee zonen zijn door dat crossvirus besmet en schuwen het oude veteraan materiaal ook niet.

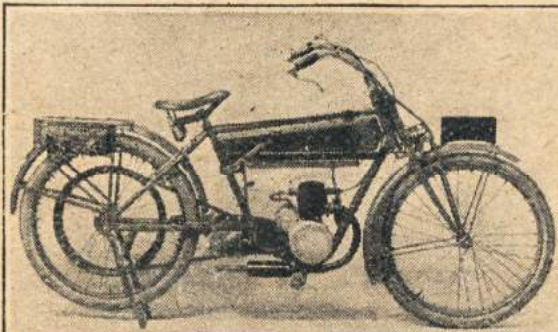
De heren Seesing berijden alle drie op een Suzuki DRZ 400cc 4 takt crosser waarmee ze clubwedstrijden rijden en elkaar beconcurreren. De crossers staan gedrieën gestald in de schuur bij Cor en Joke.



Momenteel heeft Cor weer problemen met zijn rug/heup, van motorrijden komt nu niet zoveel. Zijn crossers, de Terrots en zijn Moto Guzzi California wegmotor komen zonder Cor niet van de plaats maar Cor kennende gaat hij ervoor en zal hij zeker weer gaan rijden en Joke zal dan ook zeker weer van de partij zijn.

Cor en Joke hartelijk dank voor jullie ontvangst. ◀





**LA REINE DES MOTOS**

**GLORIOL 2 CV 1/2**

*Deux vitesses et débrayage par boîte  
Élégance et robustesse incomparable*

**Prix : 2.500 Francs**

Un modèle 2 CV à usage de bicyclette  
et moto homme et dame

Un modèle 4 CV 1/2 3 vitesses  
et débrayage

**Georges DAILLIET, Constructeur**  
30, Rue de la Cloche, DOUAI (Nord)

*Demandez Notices A B C*

# Verslag van de CFM Jaarrit 8-9 september 2018

opgetekend door: John van de Warenburg

*Dit jaar was de rit van de CFM gepland in Zeeuws-Vlaanderen. Zeeuws Vlaanderen een voor mij redelijk onbekend stukje Nederland. Reden te meer om mijn Peugeotje (P55) van stal te halen en weer rijvaardig te maken om mee te doen met deze rit. Wat heet rijvaardig maken: ontsteking controleren, carburateur schoonmaken, olie verversen en bandenspanning checken. Kortom alles was weer piekfijn in orde, alleen het stationair lopen klonk niet zoals het moet. Maar daarover later.*

Jammer genoeg moest ik 's morgens vanuit Limburg met regen vertrekken! Het was de eerste regen sinds maanden. Hoe meer ik westwaarts reed hoe beter het werd en we hebben het hele weekend schitterend weer gehad.

Toen we vanuit België de grens overstaken naar Nederland deed zich een merkwaardig verschijnsel voor: normaal gesproken ga je bij de grens een keer langs een grenspaal en dan ben je in het andere land. Nu zijn we wel 5 of meer grenspalen (overgangen) gepasseerd!

De rest verliep zonder problemen. Op de camping Tuinenburg te Zaamslagsveer werden we verwelkomd door René met zijn oude T-Ford met aanhangwagen en twee oldtimers. We wisten meteen dat we goed zaten. We werden naar een plek gedirigeerd door de bazin van de camping. Het terrein was gereserveerd voor onze club. Wat een drukte, wat een geknetter! Een fijn weerzien met vele bekende gezichten en motoren. Natuurlijk werden er oude herinneringen opgehaald, verhalen van reparaties enz. Ook stonden we even stil bij de leden die er nu niet meer bij waren: Wil Streep, Ton Dorland en Wim Janssen.

De organisatie van het hele weekend was uitstekend geregeld door Peter Vaal en zijn vrouw Maureen, geassisteerd door meerdere familieleden. Er werd nog nog een laatste controle gedaan, terwijl we voor de rest naar al het moois konden kijken. Rond 10.00 uur werden allen op de startplaats verwacht voor een briefing van Peter compleet met koffie en een Bolus (een Zeeuwse lekkernij).

Peter gaf een interessante toelichting op de rit met de geschiedenis van het Zeeuwse landschap vanaf de Spaanse tijd: hoe het kwam dat er zoveel dijken en dijkjes waren: elke keer weer werd een stukje van de schorren ingepolderd door er een dijkje om te leggen.

We vertrokken met 20 motoren en 3 volgwagens voor een rit van zo'n 110 kilometer! Was er zo weinig vertrouwen in onze bikes? Er is niet één motor op de bezemwagen gekomen dus Franse motoren zijn een staaltje van gedegen techniek of hebben de bezitters hun beste technisch beentje voorgezet?



*Peter Vaal tijdens zijn inleiding over de historie van Zeeuws Vlaanderen voor de rit van zaterdag, Maureen op de achtergrond.*

Vermeld moet nog worden dat de CFM voor het eerst in haar bestaan succesvol gebruik maakte van het follow-up systeem, dat door Peter nog eens extra werd toegelicht. De CFM-leden hebben de uitleg prima opgevolgd en bij mijn weten is er geen ontsporing geweest in beide ritten. Als lid van een andere oldtimerclub heb ik dat wel eens anders meegemaakt en liep de hele boel in de soep omdat een van de “richtingaanwijzers” niet lang genoeg bleef staan.



Via Baalhoek knetterden we over de vele dijkjes naar Paal. In Paal is een bijzonder haventje. Bij eb valt de haven droog en moeten de boten weer wachten op de vloed om de haven te kunnen verlaten. Dit is, aldus Peter, een uniek gebeuren in ons land, waar bij eb en vloed een dergelijk groot hoogteverschil is. De motoren werden gestald, al dan niet met milieumatjes. Een uur was er de gelegenheid om iets te nuttigen.

Verder ging de rit langs Graauw, Terhole en Hulst. In Hulst reden we via de poorten van de vesting. Het was maar een kort bezoek en Hulst is zeker nog een uitgebreider bezoek waard. Verder ging de rit langs ontelbare dijkjes met kleine dijkhuisjes. Zouden die mensen geen angst hebben nu de zeespiegel dreigt te verhogen?

We kwamen zoals ik al vermeldde zonder kleerscheuren - in dit geval zonder pech- aan op de camping. Zelf moest ik nog eens kijken naar mijn P55, die stationair veel te veel toeren maakte. Fijn dat motordokter Paul een handje kwam helpen. Hij legde me op duidelijke wijze uit waar de stationaire sproeier zat en waarvoor deze diende. Daar zag ik de vakman! Met de reserve-carburateur, die ik voor alle zekerheid mee genomen had, maakte hij weer een goed werkend apparaat!

Inmiddels begon de schemering te vallen. Peter en Maureen hadden gezorgd voor een uitstekende barbecue en met hulp van nog



enkele dames van de CFM werd een ware smulpartij voorbereid. Ook was er ruimschoots drank. Bij die BB konden nog eens vele verhalen worden verteld, verhalen die meestal betrekking hadden op onze gezamenlijke hobby: het rijdend houden van al dat oude Franse spul. Onze voorzitter wist in een korte toespraak Peter en de zijnen van harte te bedanken voor de goede organisatie en de mooie rit. Hij onderstreepte het gevoel van dankbaarheid met een toepasselijk boekwerk over Zeeuws-Vlaanderen.

### Zondagmorgen op zoek naar M12

We zijn om 8 uur opgestaan en ontbeten.

Rond 10 uur waren we met 15 motoren weer present bij de startplaats voor de tweede rit van 90 kilometer, waar we onthaald werden op zelfgebakken Zeeuwse cake. Bij een korte stop, konden we een blik werpen op het verdronken land van Saeftinge. Ook hier gaf Peter een korte uitleg over de Spaanse oorlog waarbij de betreffende polder onder water werd gezet als een soort waterlinie. Trouwens, verderop was het plan om nog een polder, de Hedwigpolder, onder water te zetten, tot groot misnoegen van de bewoners van die polder!

Bij Kieldrecht en Prosper, we waren inmiddels in het buitenland (België) werd de voorrijder Peter via de telefoon gewaarschuwd niet verder te rijden. Een van de motoren had een moer verloren! Daarom werd gevraagd of iemand nog een M12 – moer had om de onfortuinlijke rijder te helpen. Iedereen dook in zijn draagbare werkplaats! Wat er al niet te voorschijn kwam schroeven, bouten, kabels, bougies, nippels en nog veel meer. Maar M12 moer, neen jammer genoeg niet. Een van de leden was inmiddels op onderzoek gegaan en ontdekte een hek met jawel hoor een M12 moer. Het hek stond al op instorten dus een moer meer of minder maakte niets uit. Of die moer geholpen heeft! Ik weet het niet maar spoedig ronkten we weer verder.

### Dorp Doel

Peter had ons al voorbereid op het lugubere dorp “Doel”, helemaal dichtgetimmerd en verlaten door alle bewoners. Alles was nog intact: de winkels, de school, het gesticht St. Joseph, de kerk, de feestzaal, de reclameborden en wegwijzers, enz. Rolluiken geheel of gedeeltelijk dicht, kapotte ruiten waar de gordijnen naar buiten waaiden, dichtgespijkerde deuren, alles vol graffiti maar geen mens aanwezig. Kortom erg sinister en waarschijnlijk waren we er voor de laatste keer met de motoren doorheen gereden voordat de slopers aan de slag konden gaan ten behoeve van de uitbreiding van de havens van Antwerpen.

Na een korte ijsjesstop bij Reinaard de Vos kwamen we rond half 5 weer terug op de camping. De meeste deelnemers maakten zich daarna op om huiswaarts te keren na een geslaagd weekend. Ik heb genoten van de ritten, een heel ander landschap dan in Limburg.

Peter je hebt mooie ritten uitgezet met steeds een historische toelichting!

CHAPEAU ◀



*Daan Withagen (vz) bedankt Peter Vaal (rechts) voor de goede organisatie van de 25e Jaarrit —Clubweekend.*

## ....chez les Gardes Républicaines...

*Gekazerneerd in het Département “Val-de-Marne”, in de gemeente Maison-Alfort, alwaar de Republikeinse Garde een elite eenheid vormt waarvan het belang nog voortdurend groeit, aangezien het heden ten dage bestaat uit 150 manschappen en een 250-tal motoren.*

*Uit: Moto Revue 26 maart 1960*

*Vertaald: Jo Vercaemst, kleurenfoto's pa Vercaemst*



### Bij de Republikeinse Garde van het motorrijderseskader van Parijs

Officiële escortes, begeleiding van uitzonderlijk vervoer, escorteren van de Ronde van Frankrijk, politionele opdrachten op de weg, acrobatische demonstraties, en zo meer... behoren tot hun vele activiteiten waarvan de bijgevoegde foto's slechts een glimp ervan laten zien. Foto's die konden worden gemaakt mede door het toedoen van de vriendelijke “Capitaine Calon”, bevelhebber van deze kazerne.

Er werd veel ruimte voorzien voor het beoefenen van sport (foto links) en we zien de “Gardes” zowel trainen in het “buitelen en duikelen”, net zoals in het verfijnen van bepaalde judogrepen.

Cursussen “pechverhelping” (zie volgende bladzijde, linksonder) worden aan deze manschappen gegeven omdat zij zowel effectieve hulp moeten kunnen bieden bij pech langs de weg.

### Oefeningen

Laten we overstappen naar de meer motorgerelateerde oefeningen, die worden gebruikt om de teamspirit te verhogen.

Het lijkt erop dat er geen enkele houding bestaat waarin deze mannen hun motoren niet kunnen besturen. Om de moeilijkheidsgraad van dergelijke figuren beter te kunnen begrijpen... train jezelf, maar doe dit bij voorkeur op een afgelegen en verlaten plek, en begin met de figuur rechts bovenaan. Namelijk met beide handen van positie gewisseld op het stuur. Naar mijn mening is dit niet vanzelfsprekend, en zelfs moeilijk...

Deze verscheidenheid aan oefeningen op de motor zijn steeds sensationeel en kunnen zowel een elegante, sierlijke figuur of een “openbaar vervoer” uitbeelden... Men ziet ze niet allemaal, maar ze zijn hier wel met zijn vijftienen !!

Bij het motorrijdersquadron van de Republikeinse Garde de Paris kan niet worden ontkend dat het voorbeeld van hogerhand komt. Want het besturen komt van de motorrijder boven op de ladder...die niemand minder is dan de bevelhebber... “Capitaine Calon”, die we trouwens op de rechter foto terugvinden naast de Citroën “Traction Avant”.

Naast de acrobatische oefeningen blinken de “Gardes” ook uit in de carrousel eindigend in een finale waar snelheid geen grenzen kent.

Voor officiële escortes, werd geopteerd voor Norton Dominator.



## De Vercaemsten waren erbij

In de zeventiger jaren werd een demonstratie gegeven op het voetbalveld van K.V. Kortrijk (België), daar was ik aanwezig, de foto's die mijn vader toen maakte heb ik als souvenir toegevoegd. met vriendelijke groet,

Jo ◀



*Bij de kleurenfoto's valt op dat de motoren nogal roken*



## ”De Ouwetjes” doen het nog best in Frankrijk!!

*Afgelopen augustus zijn er acht leden van de Club Franse Motoren met hun partners gezamenlijk wezen kamperen. Doel was: ritten rijden op hun oude motoren. Met de goede ervaringen van de rit naar Santiago de Compostella was er door enkele clubleden een voorstel gedaan om daar een beperkt vervolg aan te geven. Besloten werd om met eigen vervoer in augustus 2018 een week naar Frankrijk te gaan en vanuit een centraal punt dagritjes te maken. In het voorjaar op een zondagmiddag werd besloten dit verder uit te werken bij Jan Koolen in Kaatsheuvel onder het genot van een bakje koffie en wat lekkers.*

*Tekst en foto's: Wim Honkoop.*

Peter Vaal had er al heel wat tijd in gestoken en kwam op de proppen met Camping Les Chanterelles in Saint Rémy in de Auvergne, dat een prachtige camping bleek te zijn in een mooi natuurgebied gelegen aan een klein meertje.

Afgesproken werd dat we op zaterdag 4 augustus samen zouden komen, maar dat een ieder zijn moment van vertrek naar Frankrijk zelf zou kunnen bepalen.

### De volgende motoren gingen mee:

- Christ en Riet de Graaf met Gnome Rhône boxer 800cc
- Daan en Annie Withagen met Monet Goyon kop/zijklepper 500cc
- Jan en Martha Kuijer met Husqvarna kopklepper 500cc
- Jan en Hilde Horsman met Terrot zijklepper 350cc
- Peter en Ans Vink met BMW R50 500cc en BMW R25 250cc
- Jan en Annelies Koolen met Terrot zijklepper 350cc
- Peter en Maureen Vaal met Rene Gillet V Twin kopklepper 1000cc en Honda 550 cc
- Wim Honkoop en Anna van Dam met Magnat Debon kopklepper 350cc



Jan en Martha moesten op het laatste moment verstek laten gaan omdat ze de motor niet op tijd klaar konden krijgen jammer.

Anna en ik besloten om dinsdag 31 juli al te vertrekken en er alle tijd voor te nemen, op donderdag vroeg in de middag kwamen we aan en bleken de eerste te zijn. Jan en Annelies volgden op vrijdag, Christ en Riet, Peter en Ans, Jan en Hilde, Peter en Maureen en Daan en Annie kwamen op zaterdag zodat we compleet waren.

### Zondag 5 augustus

Om halftien vertrokken met acht motoren voor onze eerste rit met stralend weer, Daan is bij zijn motor gebleven om zijn oliepomp te testen.

We moesten nog even wachten op Ans, die bleek haar BMW niet op toeren te kunnen krijgen. Even later kwam ze er toch bij, luchtfilter probleempje Ans? Dus waren we met negen. Peter Vaal had een mooie route op zijn TomTom gezet, maar die moest nog even wennen want na 1 km werden we al het bos ingestuurd, we besloten terug te rijden naar het beginpunt om de navigator opnieuw in te stellen. We werden langs kronkelweggetjes gestuurd met mooie klimgedeeltes, bosrijke stukken en prachtige vergezichten.

Na ongeveer 50 km besloten we in een dorpje even een pauze te houden om wat te drinken bij een café annex winkeltje met levensmiddelen.

We genoten ook bij de tweede etappe van 50 km met volle teugen maar daarbij moet je wel heel alert blijven van zonnige gedeelten naar bosrijke stukken waar het opeens behoorlijk donker was met soms wat split op de weg. Dit hield je in ieder geval wel waakzaam.

Alles leek gladjes te verlopen. Jan Horsman wilde er toch iets langer over doen want op een bepaald moment liep zijn vlotterkamer los. Even later stond zijn oliekraan nog dicht voor de volgende pauze top en voor Jan was het nog niet genoeg want 2 km voor de thuishaven stond hij zonder benzine. De oorzaak was natuurlijk door de losgelopen vlotterkamer. We hebben het er niet meer over! Christ had nog een tankje benzine bij zich zodat we toch na een fijne rit met elkaar om halfdrie op de camping aan kwamen.

### 2de dag maandag 6 augustus

Alweer een zonnige dag, Christ had besloten om een dagje niet mee te gaan. Daan was er wel bij maar in het dorp waar de groep ging tanken rookte de motor zo erg dat we bang waren dat de brandweer gebeld zou moeten worden. Hij besloot toch maar niet mee te gaan.

Dus vertrokken we om halftien met zeven motoren voor een rit van 130 km. Stoplichten en drempels zijn zeldzaam. Wat een verademing is dat.

Alles ging voorspoedig maar plots zag in mijn spiegel JanK niet meer. Ik besloot om te keren en terug te rijden. Ik zag Ans langs de weg staan met de uitlaatdemper van haar motor in haar hand. Zou ze denken dat ze zonder demper sneller zou zijn? De bevestigingssteun was afgebroken, Maureen met haar char-



mes, ging de boer op voor hulp en die was dan ook nabij. Er was direct bereidheid om het probleem op te lossen. Er werd een gaatje geboord in de afgebroken strip en de demper werd met draad weer aan het frame vast gezet zodat we weer verder konden. Verderop besloten we in het stadje Mayet de Montagne wat te gaan drinken. Er was behoorlijk veel belangstelling voor onze motoren.

Er was overleg nodig want het was heel warm geworden. Maken we de geplande route af of halen we er een lus van 30 km uit? We zouden dan eerder een pintje kunnen pakken. Het feit dat de plaatselijke benzinstations tijdens lunchtijd ook dicht waren bepaalde uiteindelijk de keuze voor de kortere route. De laatste 60 km zijn goed verlopen met iets minder smalle en steile wegen. Het waren nu mooie bochtige binnenwegen. Het laatste gedeelte verliep zo wat sneller. Na een fijne rit waren we om halfdrie terug op de camping.

### 3de dag dinsdag 7 augustus

Weer een mooie dag. Peter heeft een route uitgezet in noordelijke richting. We reden met acht motoren richting Cusset en via Vichy weer terug. Dat was althans de bedoeling. Maar eerst nog de groepsfoto gemaakt. We zijn weer vol goede moed.

Het was volop genieten van mooie dorpjes en vergezichten. Onderweg zag je toch behoorlijk veel houtkap in dit gebied en je vroeg je toch af of dit echt nodig was. Hier en daar kwam je langs een beekje wat door de droogte al veel te lijden had gehad. Mijn Magnat Debon had het naar zijn zin en kon zich lekker uitleven.

In verband met de warmte hebben we besloten om wat vaker te stoppen voor een drinkpauze, zo ook in het plaatsje Arrones



waar we bij een plaatselijk café-restaurant stopten om wat uit te blazen. Jan Horsman komt tot de ontdekking dat er een afsluitplugje van zijn oliepompje ontbrak en het daardoor niet meer werkte. Dat moest zojuist gebeurd zijn. Er werd ter plaatse nog wel gezocht maar een grote uitlaatdemper is nou eenmaal makkelijker te vinden. Wat nu te doen? Iemand opperde om een Terrot dealer te bellen maar die waren allemaal overleden. Ik deed een voorstel om een fles wijn te openen zodat we de kurk op maat konden snijden om hem met een ijzerdraadje aan de pomp vast te zetten. Maar besloten werd dat Christ en Peter Vink terug reden via de kortste weg zo'n 30 km zodat de Terrot met de bus opgehaald kon worden. Jan bleef bij zijn motor en wij besloten met vijf motoren de route van nog 56 km gewoon af te maken.

Na nog een mooi laatste gedeelte kwamen we om halfdrie aan op de camping. Een half uur later is de motor van Jan ook binnen. Alles is weer compleet.

#### **4de dag woensdag 8 augustus**

De gekozen route was wat korter omdat we 's middags met elkaar wilden barbecueën. Daarvoor moesten nog inkopen gedaan worden.

Jan had er nog eens over nagedacht en had de vorige avond toch een kurkje in zijn pompje gemaakt en reed gewoon mee. Om halftien vertrokken we. Al snel is er een stop en moet Christ er even een nieuwe pit in zetten.

Na weer veel bochten en hoogteverschillen (zal het thuis niet lastig worden om rechthoek te rijden?) komen we in het stadje Luzoux en gaan we op een terrasje koffie drinken. De motoren hebben direct al belangstelling en opeens staat er een wat oudere Fransman naast onze tafel die vertelde dat hij een verzamelaar is. Hij nodigde ons uit zijn collectie te komen bekijken, 200 meter verderop. Terwijl hij zijn deur opende keken we in een grote garage die vol stond met gerestaureerde en ongerestaureerde motoren en veel onderdelen. Hij praatte vol enthousiasme over zijn hobby en als we op een gegeven moment willen vertrekken zei hij dat we 100 meter verderop ook zijn atelier moeten bekijken. We vielen van de ene verbazing in de andere. Er stonden een paar prachtige Franse motoren en een werkplaats met alles erop en eraan. Alles netjes schoon en geordend en natuurlijk moesten ook zijn twee mooiste motoren naar buiten, een prachtige Gnome & Rhône kopklepper en een Motobécane zijklepper met Blackburne blok. Hij trapte ze aan! Voor zijn woning stond een prachtige rij Franse motoren.

Ineens viel zijn oog op de oliepomp van JanH. Daar zat het provisorische kurkje op. Hij liep naar binnen en kwam met een plugje naar buiten en monteerde dit met een passend veertje op de oliepomp. Na een paar trappen is de pomp weer in zijn element. Op de valreep werd er nog een koplampglas gesneden voor JanK. omdat deze de vorige dag was gesneuveld. Na veel handen schudden en nadat hij nog een groepsfoto van ons had gemaakt vertrokken we met veel blijheid (wat een prachtig mens) weer naar de camping waar we om die uur aankwamen. 's Avonds hebben we genoten van een heerlijke barbecue waar de dames hun uiterste best voor gedaan hadden.





### **5de dag donderdag 9 augustus**

Vandaag werd er veel onweer en regen verwacht en dat was duidelijk te merken. In de ochtend kwam het met bakken uit de hemel. Rond het middaguur werd het langzaam wat beter en besloot Peter nog een route van 80 km uit zijn hoge hoed te toveren.

Om twee uur stonden Peter Vaal, Ans en Peter, JanH., JanK. en ik zelf startklaar en terwijl er nog een paar druppels regen vielen. Het werd snel droog en we genoten weer met volle teugen. Peter had Thiers in zijn rit opgenomen en terwijl we daar doorheen reden viel het me op hoeveel huizen er in vervallen staat verkeerden en leken leeg te staan, dat gaf een trieste aanblik. We reden door een aantal nauwe straatjes met een fors stijgingspercentage. Dat maakte het noodzakelijk om een aantal keren in de eerste versnelling naar boven te rijden. Boven aangekomen werden we geconfronteerd met een prachtig uitzicht. Zeer de moeite waard.

Vanuit Thiers hebben we onderweg op een terras nog wat gedronken om daarna na weer een fijne rit om vijf uur aan te komen op de camping.

### **6de dag vrijdag 9 augustus**

Vandaag zit het erop voor Jan en Hilde Horsman en onze grote animator Peter Vaal en Maureen.

Intussen heeft Peter Vink een leuke en tevens laatste rit uitgezet van zo'n 60 km. Christ wil vroeg in de middag terug zijn om de twee motoren alvast op te laden zodat hij zaterdag vroeg kan vertrekken.

Met vijf man vertrokken we om halftien. Het weer was inmiddels weer goed na een enorm onweer de afgelopen nacht. Ik heb daar niets van gemerkt. Ook hoorden we dat er in de Auvergne sommige campings met water overlast te maken hadden. Het was nog fris maar inmiddels wel goed weer voor een ritje. Opnieuw kwamen we in Thiers aan maar dan van de andere kant. Weer gingen we stijl omhoog. Stilvallen was geen optie want dan werd het moeilijk weggkomen. Boven aangekomen gingen we op het plein wat drinken en genoten we van het zonnetje. Thiers staat bekend om zijn messenindustrie en dat was duidelijk te zien: aanbod genoeg.

Op de terugreis merkte ik dat mijn kilometerteller niet meer werkte en dat het tandwiel van de aandrijving er los bij hing. Dus maar gestopt om het te verwijderen waarna we vroeg in de middag weer arriveerden op de camping.

### **7de dag zaterdag 10 augustus en de 8ste dag**

Gisteren vertrokken de eerste vakantiegangers, nu volgen Christ, Riet, Daan en Annie. Anna en ik gaan maandag naar huis. Dan volgen Jan en Annelies. Peter en Ans zullen snel daarna ook weggaan. Maar eerst zondag met de achterblijvers nog naar Riom waar een Motormuseum is. Daarbij is ook een kleine onderdelenmarkt op de parkeerplaats met wat handelaren en particuliere verkopers.

We vertrokken om acht uur. Riom ligt zo'n 60 km verder dus dat was goed te doen, we besloten binnendoor te rijden waar we geen spijt van kregen. We reden om kwart over negen het



parkeerterrein op. Eerst maar even over de markt waar Peter een aanhangertje scoorde voor zijn motor, Jan een Marchal koplamp en ik zelf een oude motortas. Toen een bak koffie en daarna naar het museum gewandeld.

Wat ik in het museum zag, dat overtrof je stoutste verwachtingen: heel veel verschillende merken, de meeste prachtig geres-taureerd. Wat te denken van een Henderson zes cilinder en een Brough Superior. Wel eens gehoord van 'n Train 4 cilinder? We kwamen ogen tekort. Wat een schoonheid aan motoren. Er waren trouwens ook veel bromfietsen te zien. Toen weer retour naar de camping.

We sluiten deze prachtige week af met veel indrukken, fijne mensen en een prima camping.

### **Voor belangstellenden voor het motormuseum**

Musée de la Moto, 101 rue de l'Ámbine, 63200 Riom.  
[museebaster.fr](http://museebaster.fr)



## **FEHAC helpt bij voertuig identificatie**

*Voor voertuigeigenaren een nachtmerrie: eindelijk is de restauratie klaar maar de RDW geeft geen kenteken omdat de identiteit van het voertuig twijfelachtig is.*

### **Motorfietsen vaak de klos**

Motoren zijn veel vaker dan auto's niet op de schroothoop be-land. Een motorfiets zet je nu eenmaal wat makkelijker weg in een oude schuur dan een auto, laat staan een vrachtwagen. Jaren later komt er dan een onooglijke roestig vehikel tevoorschijn. Maar de ware liefhebber kijkt daar doorheen en restaureert de motor dan weer in oude luister. Vaak zijn de papieren incom-pleet, de motor ligt er los bij en het framenummer is niet meer leesbaar. De fabriek bestaat er al lang niet meer en er zijn geen archiefgegevens. Advies is dan: vooral van afblijven. Niet aan-komen tot de RDW een vooronderzoek naar de identiteit heeft gedaan. Dat doet de RDW vooral ook vóóordat de restauratie is begonnen en dat kan zelfs bij de mensen thuis. Dan is de motor-fiets nog in zijn oorspronkelijke staat en is er niet aan geprutst en is er dus ook niets verprutst.

### **Veel ervaring met vooronderzoek**

Bij de FEHAC komen veel van de problemen terecht, die voer-tuigeigenaren hebben met het krijgen van een kenteken. Je kunt het zo gek niet bedenken of het komt in de praktijk voor. Mui-zen die de papieren hebben opgegeten, dezelfde framenummers die op meer voertuigen voorkomen, losse typeplaatjes, frame-nummer en motornummer horen niet bij elkaar. De RDW houdt dan eerst een zogenoemd 'vooronderzoek' á € 42. Maar het is wel zaak goed voorbereid te zijn als dat vooronderzoek plaats vindt en u niet met de mond vol tanden staat als bijvoorbeeld gevraagd wordt wat het bouwjaar is. Al jaren geeft de FEHAC

FEHAC



op verzoek een ‘bouwjaarverklaring’ af en de praktijk leert dat het vooral motorfietseigenaren zijn die van deze dienst gebruik maken.

### **FEHAC document ondersteuning voertuig identificatie DOVI**

Het bouwjaar vaststellen is maar een stukje van de identificatie. Er wordt nu door de FEHAC begonnen met een uitgebreidere dienstverlening: DOVI en die mooie afkorting staat voor document ondersteuning voertuig identificatie. Dat houdt in dat na onderzoek door specialisten een document met daarin een duidelijk advies wordt afgegeven over de identiteit van het voertuig.

Er wordt met motorfietsen begonnen omdat daar in de praktijk het vaakst problemen mee zijn. De identiteit van een auto vaststellen doen deze specialisten net zo goed.

Met dat advies in de hand komt de voertuigeigenaar goed voorbereid naar het vooronderzoek door de RDW en naar de kentekenkeuring. Deze dienstverlening kost een lid van een FEHAC-club € 25 en voor een niet-lid € 100. Dus...

- eerst DOVI
- dan vooronderzoek door de RDW
- Dan pas alles restaureren

Er is dus hulp voorhanden om de identiteit vooraf al vast te stellen. Een DOVI kunt u aanvragen via [secretariaat@fehac.nl](mailto:secretariaat@fehac.nl)

## **Nieuwe brandstof stickers bij de pomp**

*Vanaf 12 oktober staan er bij alle benzinepompen in heel Nederland nieuwe aanduidingen voor de verschillende brandstoffen: het zijn de in de hele EU gelijke etiketten die vermelden hoeveel ethanol er in de benzine wordt bijgemengd en de hoeveelheid biodiesel die er in de diesel zit.*

FEHAC



Dat wordt E5 voor maximaal 5% bijgemengde ethanol, E10 voor maximaal 10% bijgemengde ethanol en bijv. B7 voor 7% maximaal bijgemengde biodiesel. Ethanol is een soort alcohol uit tarwe of mais en biodiesel komt uit frituur- of braadvet.

### **Verwarring over betekenis**

Deze stickeractie heeft geleid tot enige verwarring: om te beginnen over Euro95 dat vaak wordt begrepen als brandstof in de verhouding 95% benzine en 5% ethanol. Die aanduiding 95 in Euro95 is echter het octaangetal van de benzine. Zoals Euro98 een octaangetal van 98 heeft.

Daarnaast bestaat de indruk dat er vanaf 12 oktober al overal 10% ethanol in de benzine zit. Ook niet waar: de verhoging van 5% naar 10% ethanol gebeurt pas in de loop van volgend jaar en ook dan blijft Euro95 of E5 nog volop verkrijgbaar.

### **Advies blijft: tank een premiumbenzine**

Benzine zonder ethanol en met een hoog octaan getal zoals Shell V-power 98, BP Ultimate 98 en Competition 102 blijven nog steeds verkrijgbaar. Het advies van de FEHAC blijft om een van deze benzines voor een oldtimer te tanken om motorschade te voorkomen. De FEHAC volgt de ontwikkelingen rond brandstof op de voet, met name welke ethanolvrije benzines verkrijgbaar blijven.

## Heroes Motors Los Angeles

*Deze website biedt aparte motoren aan van bekende merken. Je moet daarbij denken aan HD, Indian, Norton, BSA, Matchless, Excelsior en.... Peugeot.*

*Bron: [heroesmotors.com/collections/motorcycles](https://heroesmotors.com/collections/motorcycles)*

### Vertaald zeggen ze dit over deze aparte racer:

Peugeot is de oudste motorfietsfabrikant, al vanaf 1898. Sorry Harley, sorry Indian, de Fransen waren de eersten... Maar dat wist je toch, nietwaar? Maar de hoogtijdagen van Peugeot als 's werelds meest vooraanstaande macht in tweewielersporten is zo lang geleden dat het vandaag bijna is vergeten. De eerste Isle of Man TT in 1907 (in de multi-cilinder klasse) werd gewonnen met een Peugeot-motor. Het bedrijf produceerde ook angstaanjagende trackspecials aan het begin van de motorfietscompetitie, met motorhelden zoals Henri Cissac en Paul Péan op Peugeot. Deze Peugeot, geïntroduceerd in 1904, was de eerste DOHC-motorfiets ter wereld, oftewel de eerste kopklepper. Deze Peugeot werd voor het eerst bereden door Lucien Desvaux op 5 april 1905. Er werden er slechts drie gebouwd en daarvan zijn er maar twee overgebleven in de wereld.



Deze motor heeft prijzen gewonnen:  
Beverly Hills Concours d'Elégance "best preservation"  
Pebble Beach Beste "Best Original Race"  
Monthéry Frankrijk "Best Original Race"  
Prijs: \$ 245.000,00, omgerekend € 198.700,74  
(wisselkoers per 13 mrt 2018)

Foto's geplaatst met toestemming van de eigenaar



**MOTOREN, BROMFIETSEN EN ONDERDELEN**

**15+16 DECEMBER 2018**

OLDTIMER MOTOR EN BROMFIETS BEURS

**CENTRAL Classics**

EXPO HOUTEN • HARTJE NEDERLAND

**GRATIS PARKEREN**

ER IS VOORTAAN 1 BEURS PER JAAR, IN DECEMBER

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.

**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.

In verschillende landen om ons heen kunt u E10 benzine tanken. Dit is benzine met een hoger percentage ethanol dan de normale 95 die we in Nederland tanken. **E10 is niet geschikt voor gebruik in oldtimers.**

**Diesel krijgt een vierkant logo.**



## Hulpje voor markeringspunten



Ik gebruik al erg lang het volgende hulpje: een Pentel FinePoint Correctiepen. Dat daartoe eigenlijk nog uit het tijdperk van de typemachine en het stencilapparaat.

### Hoe werkt 't?

Met je nagel krab je eerst het uitgeharde restje witte opgedroogde lak van het stalen puntje van de pen. Knijp in de pen en er hangt een kleine witte druppel lak aan. Hiermee maak je makkelijk markeringspunten of strepen op tandwielen en carterbehuizingen. Als je een ontsteking afstelt, eventueel met een stroboscoop, dan zie je de punt of streep perfect zitten. Met een beetje gevoel kun je hele kleine stipjes zetten. En de lak blijft goed zitten! Natuurlijk gebruik je een doekje met wat ontvetter om het te markeren punt eerst vetvrij te maken.

Hij bestaat nog steeds (€ 2,50 zomer 2018)

Paul Jonkman.

## Agenda: beurzen / evenementen 2018

Elke derde zondag van de maand Le Club de Vieux Guidon (Frankrijk).  
Verplicht lidmaatschap €5,00 p.j. van 1 aug t/m 31 juli. In Replonges 4 km van Mâcon

### Overige beurzen Frankrijk

*Een compleet overzicht van Franse beurzen zie website van La Vie de Moto: [lva-moto.fr](http://lva-moto.fr) (tabblad: agenda)*

**12 en 14 oktober** Veterama Mannheim (Duitsland)

**21 oktober** Moto Retro Leuven 9.00 uur. GPS: Brabantthal 1-3001 Heverlee/Leuven (België)

**27 oktober** “Motorbeurs Barneveld” Manege Voorwaarts  
Essenerweg 88, 3774 CD Kootwijkerbroek

**24-25 november** Motorbeurs Luyksgestel Zwarte Bergendreef 1, 5575 XP 9.30-16.00 uur

**24-25 november** “Eelde Classics” Motoren, Automobielen, Brommers 10.00-17.00 uur  
Burg. J.G. Legroweg 80, 9761 Eelde

**2 december** Retro Moto Aarschot: 10.00-17.30 uur  
Stadsfeestzaal Demervallei 14, 3200 (België) [retromotoaarschot.be](http://retromotoaarschot.be)

**8 december** 27<sup>e</sup> motorbeurs Ranst 9.00-16.00 uur.  
terrein Moervelden Bistweg (thv nr.11) Broechem (Ranst België)

**15 en 16 december** Central Classics Houten “locatie Expo Houten”  
Meidoornkade 24, 3992 AE Houten (dames gratis toegang)



*Christ de Graaf schrijft: sinds enige tijd heb ik een oude motor achter de schuur staan. Toch roest hij niet, maar hij valt wel op. Je kunt zien dat het een afbeelding betreft van een eigen motor. De afvalcontainers krijgen zo een ander beeld. Overigens kun je iedere afbeelding, dus ook van je eigen motor, laten afdrukken. Ik maak geen reclame, maar als iemand belangstelling heeft, dan is het adres van deze website te verkrijgen: [info@clubfransemotoren.nl](mailto:info@clubfransemotoren.nl)*

## Nationaal Veteraan Treffen Woerden

*Vrijdagavond voorspelde niet veel goeds, het onweerde en de regen kwam met bakken uit de lucht in Woerden. Maar de weersberichten gaven voor de zaterdag weliswaar niet meer die hoge temperaturen waar we aan gewend waren geraakt de laatste maanden, maar in ieder geval droog weer.*

door: Ans Vink



Voeg in de ochtend was het droog en fris. Prima, op kou kun je de kleding aanpassen maar regen doet zo'n dag letterlijk en figuurlijk in het water vallen. Om 8.00 uur was er al veel beweging op het terrein, de standbouwers waren al volop bezig om er wat moois van te maken, zo ook onze mensen.

### Bij het wegbreken van de muur...

Henk Stomp had weer een mooi 175 cc tweetakt Motobécantje van bouwjaar 1926 meegebracht die boven op de kraam stond te pronken, een motorfietsje in originele staat met een bijzonder verhaal. Dat verhaal luidde als volgt: het motorfietsje was in de oorlog weggezet. Bij renovatie van een pand, acht jaar geleden, kwamen met het wegbreken van een muur dit Motobécantje en twee Harleys te voorschijn. De toenmalige eigenaar werd achterhaald, deze woonde in Scheveningen in de Badhuisstraat. Het kenteken van deze in Nederland verkochte Motobécane was H-76927. Dit was dus geen schuurfondst maar een renovatievondst.

### In de prijzen

Dat het een bijzonder leuk oud exemplaar was bleek later omdat de Motobécane ook nog de prijs kreeg voor de meest originele in oude staat aanwezige motorfiets. En het kon niet op, de kraam van de club kreeg ook nog een prijs voor het beste presenteren van de oude motoren. Deze prijs werd door een van de standbeheerders in ontvangst genomen.

De CFM-kraam met de Motobécane werd ook nog geflankeerd door een Terrot F 'dans son jus' (waar ook een artikel over kan worden geschreven) en de gerestaureerde Terrot E, met aan de voorvork -geheel in stijl-, een mand met stokbrood en Franse wijn. Later schoven er nog meer mooie motoren aan van clubleden. Het geheel vormde een mooi decor. Er was veel publiek en belangstelling voor de Franse fietsjes.

Tegen tweeën werd het donker en begon het te miezeren. Rond drieën werd het regenen en het bleef zo, eerst schilde het publiek nog onder de kramen en onder de aanwezige luifels maar dan zie je ze langzamerhand huiswaarts vertrekken en werd het rustig. De weersvoorspellingen "droog" waren dus niet uitgekomen. Dit deed de organisatie van het evenement dan ook besluiten om het evenement om vier uur af te blazen, een uur eerder dan normaal. Wij hadden er een mooie en nuttige dag opzitten en waren tevreden.



Henk Stomp gaat er met de eerste prijs vandoor



*Toen het zonnetje nog scheen...De Motobécane met het Nederlandse kenteken H-76927*



*Cerrot E met proviand op pad*

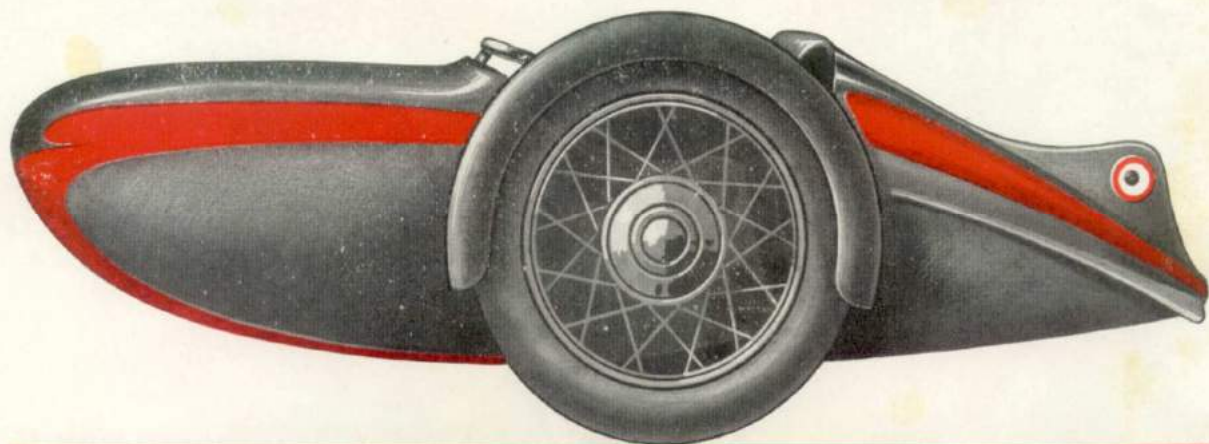
# LE GRAND SPORT "AVION" GS-8

## BERNARDET Frères

104, Avenue de la République - CHATILLON-SOUS-BAGNEUX (Seine)

Téléphone: ALÉSIA 24-20 et 21

R. C. Seine 255.474 B



FRIX : **2.700 ».** (Montage Compris)

COMPRENANT :

### SUPPLÉMENTS

HOUSSE de Carrosserie . . . . .	<b>175.</b>
FREIN . . . . .	<b>270.</b>
MARCHEPIED . . . . .	<b>45.</b>
GARDE-BOUE chromé . . . . .	<b>105.</b>
ROUE chromée . . . . .	<b>120.</b>
EMAILLAGE du chassis en couleurs . . . . .	<b>65.</b>
PEINTURE de la carrosserie à la demande . . . . .	<b>125.</b>
LUSTRAGE de la carrosserie . . . . .	<b>175.</b>

### CHASSIS

ÉMAIL noir.  
Tôle d'acier emboutie à la presse  
GARDE-BOUE avec joue.  
ROUE amovible.  
ATTACHES et SUSPENSION montés sur **SILENTBLOCS**.  
FEU de POSITION aérodynamique

### CARROSSERIE

Longueur : 2 m. 15  
Largeur : 52 cm.  
COULEURS au choix, et vernies.  
SIÈGE et DOSSIER **DUNLOPILLO**.  
Garniture rouge vif.  
RAMPE chromée.  
TAPIS.

POIDS TOTAL : 60 Kgs.

**BOL D'OR 1938 - Classement Général : 1<sup>er</sup> TOUTES CATEGORIES**

*Les side-cars BERNARDET détiennent 22 records du monde*