

# Un Peu de Tout



mp. G. ELLEAUME - 10, Rue de Buci - PARIS

“CYCLES”  
“MOTOS”  
“TRICARS”  
COURBEVOIE  
Seine

# “GRIFFON”

À la mémoire de Wim 'Sytse' Faber, membre d'honneur

Clubweekend Vorden 13-15 september

Techniek (viertakten)

René Gillet en Peugeot (restauraties)

Leren lassen

Historische motor-marketing in de dertiger jaren





## Hoe dan?

Zojuist las ik in "De Kampioen" van de ANWB wat reistips. Er zijn talloze leuke dingen te doen in eigen land, net over de grens in de Eiffel, Harz, Vogezen nog wat verder. Als klap op de vuurpijl stond er ook een reisje bij naar Antarctica. Mijn hart bevroor! Wat heb je daar in hemelsnaam te zoeken? Hoe verhoudt zo'n reis zich met de inspanningen die andere mensen willen leveren om de natuur en het klimaat een beetje te ontzien door bijvoorbeeld iets minder brandstof te gebruiken?

En als je € 8595,- te besteden hebt voor een exotische reisbestemming, dan snap je ook de ontwikkelingen van de commerciële ruimtevaart die ruimtetoeristen een vluchtje buiten de dampkring aan willen bieden.

Alles moet kunnen!

We gaan dit jaar in ieder geval niet naar Bali of Antarctica. Voor dat geld zou ik dan een mooie klassieker aan willen schaffen waar ik niet twee weken maar twintig jaar plezier van heb. En dan voel ik me ook niet bezwaard om met de oude plof een paar liter benzine te verstoken. Ik denk dat velen er ook zo over denken. Maar de vraag blijft: moet alles wat nu kan, ook in de toekomst mogelijk blijven?

De toekomst zal qua recreatie en vervoer een ander beeld opleveren. Om me te beperken tot het vervoer: daar veranderen onze Terrots en Gnome & Rhônes écht tot museumstukken. Daar ben ik vast van overtuigd. Soms mag je een ritje rijden met schone brandstof en een ontheffing.

In een samenwerkingsverband van Daimler en BMW gaat mijn dochter het komende jaar met een concrete deel-opdracht aan de slag om samen met 2800 collega's de autonoom rijdende auto verder te perfectioneren. Je leest het goed, te perfectioneren. Hoe mijn Terrot in dat evoluerende vervoersysteem z'n plek krijgt, dat is een interessante vraag. Net zo interessant als de vraag hoe de historische verkeersdeelnemers "fietser", "BMW S1000RR" en "voetganger" daarin gaan passen. Paul

## 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 Wesseliuss, 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@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 Wesseliuss (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: €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

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.

## Inhoud

Inschrijven Clubweekend en Jaarrit.....	4
Voorwoord: .....	5
Restauratieverslag Moto Rêve (Henk Stomp).....	6
Lascursus.....	11
De viertakt in praktijk tijdens de Open dag.....	16
Wim Faber (in memoriam).....	19
Even voorstellen (Jos Wolters) .....	21
De motor verovert de fietsers (historisch verhaal).....	25
Restauratie van een Peugeot (René Wesselius).....	28



*Het historische bijschrift in een tijdschrift luidde: Een van onze abonnees M. Hemeury uit d'Equinville (Eure) stuurde ons een amusante foto. Deze twee kleine kinderen, de tweelingen Marceau en Delna, fietsen virtuoos en ze zijn nog maar.... 28 maanden. Wat ons betreft lijkt ons dat een record.*

### Voorpagina:

Griffon “fietsen, motoren, tricars”. Deze driewielers waren korte tijd net na 1900 populair (Foto poster Daan Withagen) **Achterzijde en blz. 14:** Ons clublid Hans Devos zit in de HD-organisatie en die verzorgt een prachtige rondrit (B). Hij nodigt ons daar graag voor uit. **Het is een rondrit voor motorfietsen van voor 1931 en gaat over ongeveer 85km**

**Sluiting kopij:** Uiterlijk maandag **1 oktober 2019**  
**Kopij:** Getypt of geschreven of digitaal  
**Email:** [cfm.redactie@gmail.com](mailto:cfm.redactie@gmail.com)

## Redactioneel

*De redactie is door haar kopij heen. Dat betekent dat de redactie aan de slag is om nieuws op te halen en relevante artikelen of onderwerpen op te pakken. Een oproep aan de leden is om dingen die je bezig houden te vertellen of op te schrijven. We zien steeds vaker dat er veel foto's worden gemaakt. De mobiel-tjes maken dat makkelijk. Een verhaal en een paar goede foto's is natuurlijk helemaal top.*

*In ieder geval schrijft de Jaarrit zelf ook haar verhaal en dat zal in oktober terug te lezen zijn.*

*Mij inspireert het samenstellen van het clubblad tot activiteiten in m'n schuurtje. Wie weet verwerk ik daarbij zelf wel weer eens iets tot een leesbaar verhaal.*

*O ja, als je moeite hebt om iets in voutloos Nederlands op te schrijven? Fouten, verschrijvingen en stijl passen we aan met respect voor degene die iets heeft ingezonden.*

*We gaan gauw weer verder, we hebben nog 29 pagina's te vullen vanaf hier. Paul / Ans*

## Adverteerders



## Uitnodiging van de organisatoren Clubweekend CFM

Het is al weer bijna een jaar geleden dat we een mooie jaarrit hebben gehad in Zeeuws-Vlaanderen, en dit jaar hebben wij hebben wij de eer Cor en Joke om het te regelen in de Achterhoek vanaf camping Elanova in Vorden op de grens met Hengelo (Gld).

### Programma en inschrijven Jaarrit 14 en 15 September Camping Elanova Bleuminkmaatweg 1 7251 MS Vorden

#### Vrijdag:

Voor degene die al op vrijdag aankomen op de camping is er eventueel s 'avonds een wijnproeverij (maar alleen bij genoeg aanmeldingen) à €11,- per persoon

#### Zaterdag:

10:00 uur verzamelen voor korte uitleg, en om 10:30 start rit.

Een prachtige rit door de mooie Achterhoek van in totaal ongeveer 105 km. Met een korte koffiepauze, iets lekkers. Daarna wordt de rit vervolgd. Na ongeveer 70 km is er een pauze met een lunch op eigen rekening. De rit wordt weer vervolgd weer richting de camping. Het wordt gereden volgens het follow me systeem en dan hopen we 16:00 uur terug te zijn. De dag wordt afgesloten vanaf 18:30 met een barbecue inclusief drank.

#### Zondag:

10:15 verzamelen voor een korte uitleg, en om 10:30 start met de 2<sup>de</sup> rit. Een korte route van ongeveer 55 km, met een lunch in Wichmond bij "de Olde Kriet", dit is op eigen rekening.

Daarna wordt de rit vervolgd. Rond 14:30 zullen we weer op de camping terug zijn. Waar-naar wij nog een gezamenlijk bakje koffie drinken.

#### Kosten:

**Camping:** € 18,= /2 personen. Inclusief elektriciteit en toeristenbelasting. Afrekenen: bij de campingbeheerder. Uiteraard is langer boeken ook mogelijk.

**Deelnemer weekend** is € 5,- per motorrijder. **Voor de BBQ** is het €17,50 per persoon plus drank en ijs. Voor speciale wensen of eetbeperkingen kun je dit aangeven op het aanmeld-formulier. De BBQ en de andere kosten afrekenen bij Cor of Joke.

#### Inschrijven:

Sturen naar Cor Seesing Eeltinkweg 3, 7021 KJ Zelhem.

Tel: 0622145220.

e-mail: [corseesing@gmail.com](mailto:corseesing@gmail.com)



Er staat een **inschrijfformulier** klaar op [clubfransemotoren.nl](http://clubfransemotoren.nl), kies Mijn CFM/Diversen. Maar het is net zo handig om de mail te gebruiken die halfjuli naar je mailbox is verstuurd. En doe anders een belletje naar Joke en Cor!



## Bonjour mes Amis

Als ik dit voorwoord schrijf is het zondagochtend en de zon staat al hoog aan een strak blauwe hemel. De druiven groeien al, de lavendel staat in bloei en door een openstaande schuurdeur zie ik een oude Peugeot P017 staan. Nee, ik ben niet in Frankrijk maar thuis in Zevenbergschen Hoek.

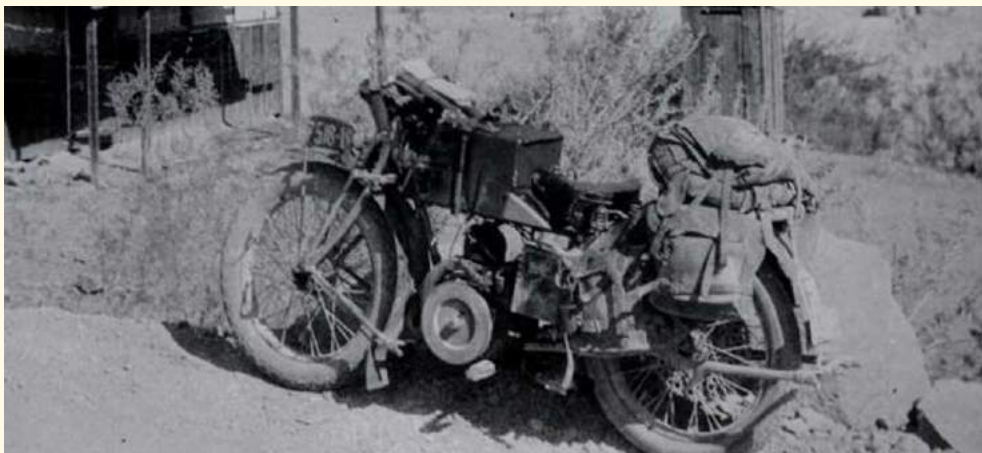
Maar het gevoel is wel goed en dat roept herinneringen op aan de talrijke bezoeken van het vaderland van onze oude motoren. En dan een beetje zitten mijmeren over het ongedwongen sfeertje in dat land. En natuurlijk over al dat oude spul daar. En dan denk je ook automatisch aan de mensen die onze oude motoren vroeger gemaakt hebben. In wat voor omstandigheden en met wat voor middelen. De meesten van hen zijn er niet meer, misschien zelfs wel niemand, maar onze motoren, waarvan een aantal toch al ouder dan 100 jaar, rijden nog steeds rond. Op zich toch een technische prestatie, maar ook een prestatie voor diegene die instaat is om dat oude spul rijdend te houden.

In dezelfde mijmerende gedachte flitst dan ook door mijn hoofd dat het een aantal van onze leden wel gelukt is om de motoren rijdend te krijgen en te houden, maar dat ze zelf het aardse hebben moeten verlaten. Ook recent kregen we dat bericht weer van Wim Faber, een man van het eerste uur van de CFM. Het is de harde werkelijkheid dat we ook in de komende tijd weer vrienden moeten gaan missen. En onze trouwe motoren worden ouder en ouder. Ze zullen vermoedelijk nog wel meemaken dat alles elektrisch en op waterstof rijdt. En dat de oldtimer alleen bij speciale gelegenheden en mogelijk met speciale vergunning mag rijden op een peperdure en bijna nergens verkrijgbare brandstof "benzine". Voor de motoren is dat net als in hun beginjaren toen benzine per jerrycan besteld en gekocht kon worden. Wie weet wat ze allemaal nog mee zullen maken?

Hopelijk ziet onze volgende generatie ook in, dat het koesteren van erfgoed ook een hobby kan zijn. Al weet ik zeker dat een groot deel van de technische kennis opdroogt. Maar vooralsnog proberen we als club die kennis goed over te dragen en te delen, ook met de moderne middelen. Die hebben ook zo hun voordelen, want ik ga nu een clublid even appen over een probleempje. Desnoods met een Youtube filmpje erbij !!

Hopelijk kan iedereen genieten van deze zomer en kunnen er weer mooie ritten gemaakt worden. De jaarrit van de CFM, dit jaar georganiseerd door Cor en Joke in Vorden, is zeker aan te bevelen. Zet 14-15 september alvast in de agenda en geef je op.

Groeten vanuit een zonnig Brabant, Christ (secretaris)



*Gillet Herstal 1926 voor een Amerikaanse goudmijn (Bron Musée Châtellerault). Als je de site van het museum bezoekt, dan zie je 'm gerestoreerd. Detail: dubbel achtertandwiel....)*

## Waar en hoe vindt je zo'n motor?

Bij de foto van de Moto Rêve op de voorkant van Peu de Tout 108 volgde nog de belofte om er een apart artikel aan te wijden. De foto was gemaakt tijdens het tweede Rendez-vous. We nemen er dit keer wat meer tijd voor om het hele verhaal te vertellen.

Door: Ans Vink i.s.m. Henk Stomp

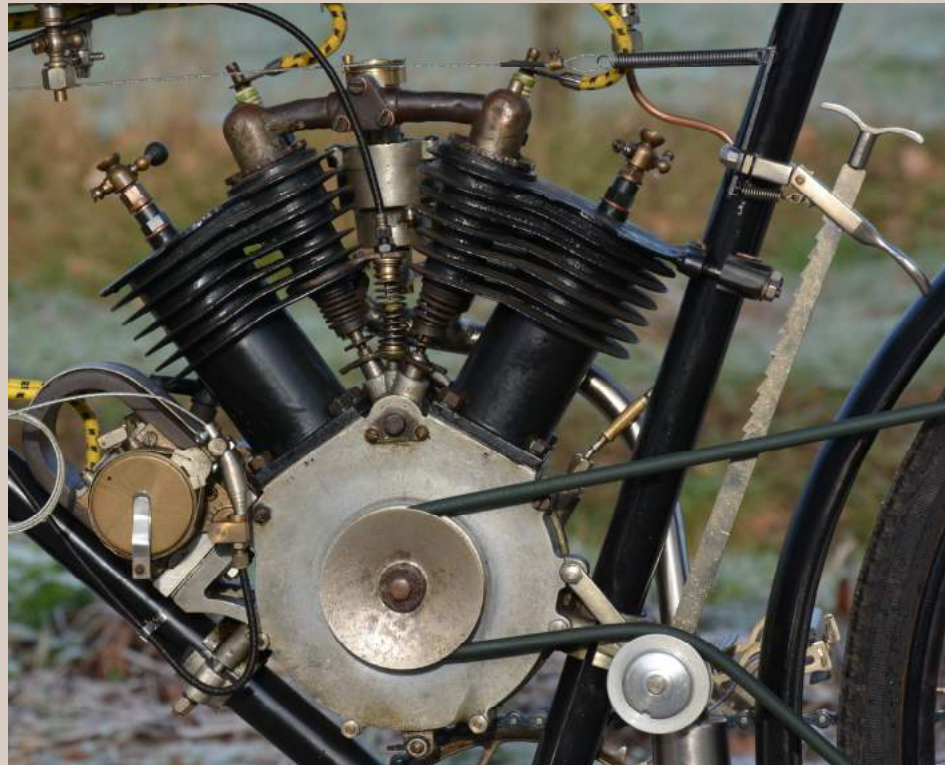
---



Henk heeft een neus voor bijzondere machines en dan vooral machines met een verhaal. Hij heeft zoals ieder mens kennissen en vrienden, één van zijn kennissen handelt in antiek dat van overal over de wereld naar Nederland wordt gehaald. Zo kwam er een grote zending uit Nieuw Zeeland met heel veel oude kraam waaronder ook iets wat op een motor of fiets leek. Dat handeltje kreeg de aandacht van Henk.

Er was een V-twin blokje, 'n fietsframe met wielen en banden en nog wat materiaal wat gelijk zijn interesse had. Er ontbrak het nodige om het cultuurhistorisch erfgoed te kunnen noemen. Maar de adrenaline nam toe in het lichaam van Henk en de radertjes in zijn hoofd draaiden en zeiden: "Leuk project, uitdaging, originaliteit en vele uren plezier in het schuurtje". Met deze wetenschap ging het materiaal mee naar huis. Het blok vermeldde de naam Moto Rêve. Dit bleek ook het merk van de motorfiets te zijn. Het klinkt Frans maar het is toch echt van Zwitserse makelij.

Ondanks dat in Henk zijn geheugen al een motorencyclopedie is opgeslagen, ontbrak er toch nog wat. Er moest op zoek gegaan worden naar documentatie. Dan de puzzel: wat zit er wel bij, wat





mis ik en wat kan ik nog gebruiken en wat moet toch vervangen worden om het goed te krijgen. Nu dat laatste was nogal wat. De tank met daarin de olietank was totaal niet bruikbaar, de manettes/handels voor het bedieningsmechanisme ontbraken of waren te slecht, de spanner van de riem was er niet meer.

De voorvering is vervaardigd naar een voorbeeld van een plaatje dat Henk had gevonden, zie de afbeelding op de linkerpagina. Het bijschrift luidde: *“encore une fouche adaptable économique. C'est une K.D. (Keller-Dorian) toujours pour moto légère, elle ne coûte que 33F”*. De keus was hier op gevallen omdat de constructie hem aansprak. Twee in elkaar gestoken framebuizen van een fiets (binnen – buitenmaat) met een veer er tussen, verder volgens model. Dit zorgde voor wat comfort en verfraaide het uiterlijk.

De materialen die nodig waren om de verschillende onderdelen te vervaardigen werden van het schap gehaald of aangeschaft. Toen kon het werk starten nadat ook het motortje bekeken was. De handels werden allemaal zelf gemaakt. Daar ging heel veel uren werk in zitten. Zagen, draaien, schuren en polijsten. Maar dan heb je uiteindelijk ook wat. De spanner voor de riem kwam ook aan de beurt. Het was veel vijlwerk om alle tanden pas te krijgen. De tank werd opnieuw gemaakt van messing plaat met daarin een oliereservoir van 1,5 liter. Maar ook de letters op de tank moesten er weer op komen. Hiervoor had Henk een sjabloon gemaakt waar de letters uitgehaald waren, het sjabloon werd hierna op de tank geplakt en het geheel in een nikkelbad vernikkeld. Het resultaat was na een aantal proefjes uitstekend gelukt.

Het motortje werd gedemonteerd, geïnspecteerd en weer gemonteerd. Het motortje heeft een vermogen van 2 pk met een boring en slag van 50 bij 70 mm. De cilinders staan onder een hoek van 60°. De inlaatkleppen zijn zogenaamde (automatische) snuffelventielen en de uitlaatkleppen worden bediend door middel van verstelbare klepstoters.

De tank bevat 3,5 ltr. benzine en 1,5 liter olie. Moto Rêve had de octrooien van het Italiaanse Gianoli in zijn bezit en daarvan is de magneetontsteking.



*De magneetonsteking wordt aangedreven door twee schommelende tandwielen, opgeborgen in het kastje dat op de foto hierboven is weergegeven. Dit is zo bedacht om de juiste hoek van 60° te krijgen. Het afstellen is een taai klusje geweest. Vanwaar de twee groen gemaakte schroeven Henk? Vlijtig handwerk zorgt voor prachtige manettes. Er is zelfs een tikkeltje roest te bespeuren om de authenticiteit te benadrukken .*







De olielamp werd vervaardigd door Jos. Lucas LTD Birmingham type Silverstar.

En zo kwam alles aan de beurt. Het opbouwen en het weer aan het lopen krijgen was natuurlijk het mooiste en spannendste moment maar toen dat dan ook lukte werd Henk de trotse eigenaar van zijn “Droommotor”. De eerste productieserie bestond uit vierhonderd stuks. Het motornummer van de Moto Rêve van Henk is 254, dus zeer waarschijnlijk is de motor van bouwjaar 1906. Deze motor werd voor het eerst gepresenteerd op de beurs van Genève in 1906.

Maar een rubberen detail maakte het verhaal nog leuker: het begon met de toevallige zending uit Nieuw Zeeland, die de motoronderdelen in bezit van Henk bracht. Zo wist Henk dus waar de motor vandaan kwam en kent zo al een deel van de historie (Nieuw Zeeland). Dat het verhaal klopte, dat bewezen de banden die er nog op lagen. Daarop stond vermeld dat ze in Nieuw Zeeland waren gefabriceerd. De motor was dus nog grotendeels in originele staat.

De “Droommotor” en Henk hebben heel veel mooie uren in het schuurtje doorgebracht. En geloof het of niet: er is nog veel meer over te vertellen. Dan moet je Henk en z’n droom maar eens ontmoeten, een detail aanwijzen en hem dan rustig laten vertellen.

Een aanrader (als je tijd hebt) ►

# Het begin! Een korte geschiedenis van het merk Moto Rêve

(Bron: Wikipedia, Yesterdays)

In 1905 richtten de heer David en zijn metgezellen een naamloze vennootschap op, genaamd Moto Rêve. Door de emissie van aandelen verwierven ze het startkapitaal. Een afbeelding van een aandeel is hiernaast afgebeeld. Ze vestigden zich in Genève.

De naam van het motormerk betekent letterlijk "Droommotor".

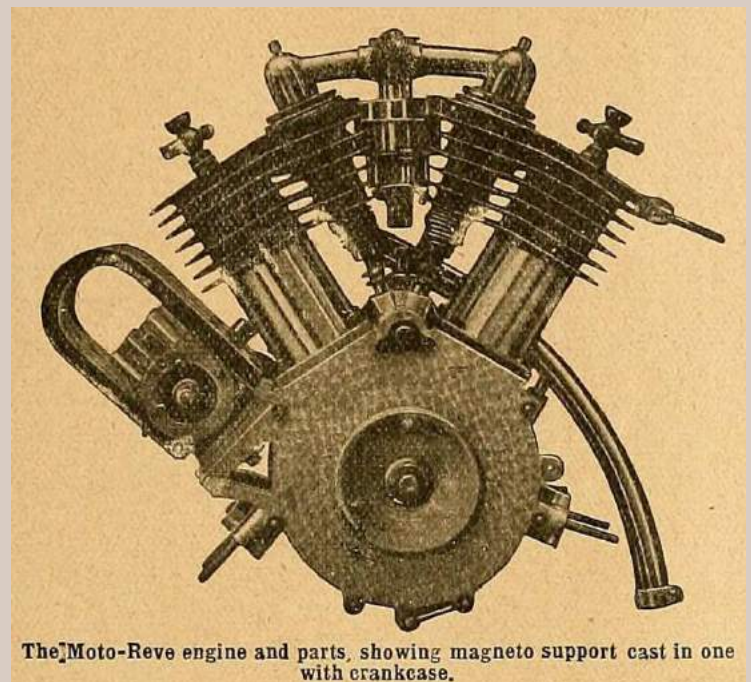
In 1899 had zich daar Motosacoche reeds gevestigd. Het gerucht deed toen de ronde dat sommige ingenieurs van Motosacoche naar Moto-Rêve verhuisden om hun droom "een V-twin-motor" te realiseren.

Het begon met "Model A" deze werd onder leiding van heer David in slechts vier maanden ontworpen, gebouwd en tot productie gebracht. In mei 1906 stond het "Model A" met zijn 2 pk. en 274cc V-twin met automatische inlaatkleppen op de Salon du Cycle in Genève te pronken. Van deze motorfiets werden ongeveer 400 motoren gebouwd. Model A onderscheidde zich van de Motosacoche doordat het model A in een gewoon fietsframe paste. De eencilinder Motosacoche paste alleen met een hulpframe.

Moto Rêve groeide uit tot een van de meest vooraanstaande motorfabrikanten in Europa. Men opende twee vestigingen in Engeland wat gelijk ook rechtvaardigde dat men gebruik maakte van BSA frames en gepatenteerde Bowdenkabels. De Engelse Moto Rêve's waren niet identiek aan de Zwitserse. Daarnaast waren er ook fabrieken in Australië, Frankrijk en Italië.

Vele merken maakten gebruik van de Moto Rêve blokken zoals Husqvarna in 1915. Deze motorfiets werd uitgebracht onder de naam "Lyxmaskin typ 75". Het Engelse Norton creëerde in 1907 zijn eerste "V" -tweeling met een Moto Rêve motor en noemde het de "Norton Energette". Ook het Engelse merk "Wolf" monteerde de Moto Rêve blokken.

Moto Rêve werd vooral bekend om zijn V-twins van 275- tot 497 cc, maar bouwde ook lichtere éencilinders. Na de Eerste Wereldoorlog ging het snel minder met het merk. In 1925 werd de laatste motor, een 346 cc kopklepper, geïntroduceerd. ■



## Metaal-lokaal

Van onze zoon kreeg ik een erg leuk cadeau. Een dag training lassen/draaien bij Metaallokaal in Delft. Metaallokaal wordt geleid door Jeroen Nagel docent metaal en techniek. Vooraf had ik zijn website bekeken en contact gehad of het tijdens de cursus het ook mogelijk is een eigen werkstuk te maken. Ik had al een tekening gemaakt voor het tweetakt olietankje van mijn 1931 Monet Goyon MG24. Een tankje die ik in Frankrijk maar niet kan vinden. Ik kreeg na het delen van de tekening de positieve reactie dat het mogelijk zou moeten zijn.  
Tekst en foto's: Daan Withagen

Op 19 maart trok ik vol verwachting er vroeg op uit naar Delft. In de buurt van de TU Delft vond ik het nieuwe pand waar Metaallokaal gevestigd is. Bij aankomst stond koffie en koek klaar. Er bleken er nog twee andere cursisten te zijn. Doorgaans zijn de groepen tot maximaal acht personen groot. Nadat ieder wat van zichzelf verteld had en wat we wilden leren werd besloten te starten met elektroden lassen. Eerst werd de werking van het **elektrode lassen**, van de apparaten en uiteraard de aandachtspunten wat betreft veiligheid uitgelegd. Er zijn vier lascabines waar we konden oefenen. Er werd gestart met het leggen van wat rupsen op een plaat om het gevoel te krijgen.

In mijn gedachte zat ik nog met de resultaten van het bakken dat ik op 14 jarige leeftijd verricht heb op brommers en fietsen. Het constant vast plakken van de elektrode op het werkstuk staat in mijn geheugen gegrift. Tot aangename verrassing lukte het warempel om een las te leggen. Na een aantal keer oefenen begonnen deze ook ergens op te lijken. Vervolgens zijn we aan de slag gegaan met het lassen van binnen- en buitenhoeken.

De volgende stap was **Mig/Mag** lassen. Ook daar zijn vier cabines voor. Na de uitleg van Jeroen over het verschil tussen Mig/Mag en elektroden lassen, tonen van de verschillende draadspoelen, instellingen en een demonstratie konden we zelf aan de slag. Ook hier eerst met het leggen van eenvoudige rupsen en daarna ook weer met binnen- en buitenhoeken zodat we ook wat met de benodigde instellingen zoals draadsnelheid en stroomsterkte konden experimenteren. In beide lassessies lieten we onze resultaten aan elkaar en Jeroen zien waarbij deze werden voorzien van deskundig advies. Natuurlijk ging het soms mis, maar door Jeroen werd goed aangegeven wat we dan niet goed gedaan hadden zodat we daar van konden leren.

Ik verwonderde me hoe snel wij allen het lassen onder de knie kregen en ook de theorie begrepen. Het was duidelijk dat veel praktijk zorgt voor het gemak met lassen en ervaring met de instellingen. Toen er nog enkele uren over waren begon ieder aan het eigen project waarbij ook nog hulp en advies gegeven werd.

Bij één cursist werd dat een basis voor een schemerlamp en





de andere een kapstok. Ik begon met het op maat maken van een stuk pijp en het maken van 2 eind deksels op een maat zodat ze goed te lassen waren. Na het dichtmaken en wat opkuisen van het laswerk werd de draaibank benut en het gat voor de vuldop gemaakt. Daarop de vuldop met m20 draad, die ik er vervolgens weer opgelast heb. Helaas was het toen ineens 17.00 uur. Met een kleine uitloop kon ik het zover mogelijk afmaken, maar zal thuis nog wat verder moeten gaan.

In de loop van de dag hebben we ook gesproken over voor welke doelen Metaallokaal te benutten is. Bijvoorbeeld voor club activiteiten. Duidelijk is dat Metaallokaal geen werkplaats is waar je met een groep je eigen gang kunt gaan. Het is wel mogelijk om met een club, zeker wanneer vooraf de leer of oefen behoeften geformuleerd zijn training te krijgen waarbij ruimte is voor eigen projecten. Dat kan lassen zijn, maar ook draaien, frezen of een combinatie.

Omdat veel apparatuur aanwezig is zoals 2sets van vier lascabines, vier conventionele draaibanken, freesapparatuur en heel veel andere apparatuur is het ook mogelijk om een grotere groep dan acht te ontvangen en ook extra of eigen begeleiders te benutten. Ik ben benieuwd of aan zoiets in de CFM behoefte is. Een individuele dag is niet goedkoop €170,- daar zit wel materiaal en een lunch bij inbegrepen. Met een groep valt nog over prijzen te praten. Kortom als je als CFM lid op het terrein van metaalbewerking een groepstraining zou willen bijwonen, kunnen we kijken of dat te regelen valt. Interesse hierin? laat het aan het secretariaat weten. Heb je zelf ervaring met goede groepsleerplekken deel het dan met ons.

Ik ben in ieder geval met een hele grote glimlach terug naar huis gereden en heb genoten van ieder moment van een dag die veel te snel voorbij was. ■

## CFM agenda

**Clubweekend en Jaarrit CFM 13- 15 september 2019 (Vorden)**  
Organisatoren Cor en Joke Seesing (info blz. 8)

**Nationaal Veteraan Treffen Woerden 21 september 2019**

**Algemene Ledenvergadering Kootwijkerbroek 26 oktober 2019**



# 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

## Clubweekend en Jaarrit CFM

13 t/m 15 september 2019

Clubweekend in de achterhoek vanuit Vorden, op de grens met Hengelo (Gld). Er is gezorgd voor een goede camping met een wijngaard als achtergrond. En wat toch vooral leuk moet zijn: in plaats van Franse wijngaard kan men ook eens een Achterhoeks wijntje proeven uit de eigen wijngaard en eventueel voor de niet-liefhebbers is er ook een Achterhoeks biertje.

Op zaterdag een lange rit en op zondag voor de liefhebbers een kortere rit. Het volledige programma staat op bladzijde 4. Aan elk onderdeel kan "los" deelgenomen worden, niets is verplicht.

Start/verblijf: **Camping Elanova minicamping, Bleuminkmaatweg 1, 7251 MS Vorden**

# WHERE IS ANNA



NL Anna was dienstmeid aan het hof van Koning Albert tijdens WOI. Tijdens deze oorlog verloor een dispatch rider z'n hart aan Anna. Hij ging na de oorlog terug op zoek naar haar.



Vergezel ons op deze 85 km lange rondrit doorheen het oorlogsgebied van Nieuwpoort, de IJzer en de Franse grensstreek op zoek naar Anna. Hierbij houden we dan ook halt aan talrijke monumenten en markante plaatsen met de aandacht op het herdenken van WOI. Na de rit is er mogelijkheid om gezellig na te praten en ervaringen te delen tijdens een BBQ met muzikale omlijsting.

FR Anne était une servante à la cour du roi Albert Ier pendant la Première Guerre mondiale. Au cours de cette guerre, un estafette a perdu l'amour qu'il portait à Anna. Il est retrouvé après la guerre, pour la retrouver. Rejoignez-nous sur ce circuit de 85 km à travers de la zone de guerre de Newport, l'Yser et la région frontière française à la recherche d'Anna. Après le trajet, il y a la possibilité de discuter et de partager des expériences pendant le BBQ dans un cadre musical.

EN Anna was a maidservant at the court of King Albert I during World War I. During this war a dispatch driver lost his heart to Anna. He went back to find her after the war. Join us on this 85 km tour through the war zone of Newport, the Yzer and the French border region in search of Anna. After the ride there is the opportunity to chat and share experiences during the BBQ with musical touch.

DE Anna war ein Dienstmädchen am Hof von König Albert I während des Ersten Weltkriegs. Während dieses Krieges verlor ein Dispatcher sein Herz an Anna. Er ging zurück, um sie nach dem Krieg zu finden. Begleiten Sie uns auf dieser 85 km langen Strecke durch das Kriegsgebiet von Newport, Entlang dem Fluss Yzer und der französischen Grenzregion auf der Suche nach Anna. Nach der Fahrt besteht die Möglichkeit, während eines BBQs mit musikalischer Begleitung zu plaudern und Erfahrungen auszutauschen.



## PROGRAM

### Camping Possible

August 2019 / Thu 15, Fri 16, Sat 17, Sun 18

### Za 17 Aug

- 8:00 coffee + croissant
- 9:30 Start Run @ De Coude Scheure
- 11:00 Stop wit soup
- 12:00 Lunch
- 15:00 Stop with coffee
- 17:30 Arrival @ De Coude Scheure
- 18:00 Goodiebag + Award Ceremony
- 18:30 BBQ with Live Music

## REGISTER

**Presale Run € 25 // Doors: € 30**

@ De Coude Scheure, Rattevallestraat 21,  
8433 Middelkerke, Mannekesvere

**Included** coffee + croissant, soup, lunch,  
goodiebag with lots of memories

**Register by mail** [whereisanna1418@gmail.com](mailto:whereisanna1418@gmail.com)

**BBQ € 25** 1 aperitief + BBQ + coffee

**CAMPING € 15/night** Open Thu, Fri, Sat, Sun



INFO / REGISTER:



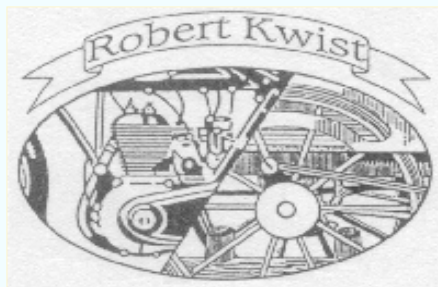
[WHEREISANNA1418@GMAIL.COM](mailto:WHEREISANNA1418@GMAIL.COM)



## *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***



### **Te koop motorblokje**

Ik heb een motorblokje in bezit van een Terrot/Magnat Debon 125 cc kopklepper. Voor revisie of onderdelen. Ik hoef er niet de hoofdprijs voor. Zelf weet ik weinig over dit blok. Het was een reserve blok van mijn overleden broer. Ik kan het zelf niet gebruiken, dus ik dacht dat er bij jullie in de club misschien wel interesse voor is. In dat geval kan men contact opnemende mij.

Vriendelijke groet:

Marcoen Jansen

Sint Clemensstraat 15

2322 Minderhout (B)

marcoen.jansen@telenet.be

Mobiel: 004-73.35.36.82

Marcoen is geen clublid

## De viertakt in praktijk tijdens de Open dag

Vol goede moed heb ik mijn Monet Goyon K500 kopzijklepper in de aanhanger gezet om rond acht uur naar het DC in Oosterhout te vertrekken. Ik heb de magneetontsteking laten reviseren, maar ondanks het markeren van de stand van de krukas van het blok (en vooral nergens aankomen) lukte het mij niet om de Monet Goyon aan de praat te krijgen. Ik kon wel wat hulp gebruiken. Daan Withagen, 22 juni 2019



Voor Mark Nijhoff was mijn ellende een mooie aanleiding om ons tijdens de open dag mee te nemen in de diepere geheimen van de werking van de viertaktmotor voor dummy's. Met mijn motor erbij kon theorie met praktijk worden gecombineerd. De groep was niet groot we waren met zeven mensen en gelukkig stemde ieder in met het te behandelen onderwerp.

Mark tekende op het schoolbord meerdere motorblokjes met de zuigerstanden voor de inlaat-, compressie-, arbeids- en uitlaatslag. Zo op de tekening zag het er behoorlijk eenvoudig uit. Vervolgens mocht ik de theorie op mijn Monet Goyon uitproberen. Als eerste constateerde ik dat ik thuis de gradenschijf in plaats van op de krukas op de nokkenas gemonteerd had. Na weer terug naar het tekenbord te zijn gegaan voor de uitleg van het verschil ontdekte ik dat het aantal omwentelingen en daarmee het aantal graden voorontsteking op die as DE HELFT VAN het aantal van op de krukas is. Het fijn afstellen op graden voorontsteking kan daardoor erg onzuiver worden.

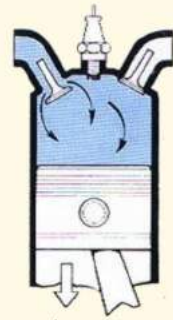


Weer terug naar de MG heb ik getoond hoe ik het bovenste dode punt BDP van de zuiger had bepaald. Mark had een mooie tekening gemaakt met het meten in het bougie gat bovenop de cilinder, maar het bougiegat van mijn motor zit aan de voorkant. Ik was in de veronderstelling na het sluiten van de (kop) inlaatklep ik de zuiger omhoog zag komen en zo het BDP vast kon stellen. Met wat meer leden die met het zaklampje in dat bougiegat keken, werd gesteld dat wat ik meende dat een opkomende zuiger was, een opkomende zij uitlaatklep bleek te zijn. De zuiger was via het bougie gat niet zichtbaar. Ik had al wel rekening gehouden met wat foute constatering in mijn thuis knutselwerk, maar deze kwam wel even binnen. Het ging er nu om hoe nu het bovenste dode punt (BDP) te bepalen. Toen ontdekt werd dat boven op de cilinder een toepassing zit waarlangs wat brandstof op de zuiger gegoten kan worden (kennelijk voor de koude start) besloot Mark een manier te tonen waarmee zonder de zuiger te zien met behulp van de gradenschijf het BDP bepaald kan worden.

Er werd bij Rien Neels in de onderdelen doos een plugje gevonden met dezelfde diameter en schroefdraad als het gat in de cilinder. In deze plug werd het gat aangepast op de draaibank om er een draadeind in te kunnen schroeven. Het geheel werd op de cilinder aangebracht en het draadeind een eind naar binnen gedraaid.

Door in de hoogste versnelling aan het achterwiel te draaien raakte de zuiger het draadeind en werd de gradenschijf daarop gemarkeerd. Door in omgekeerde richting hetzelfde te doen kon de gradenschijf aan de andere zijde ook worden gemarkeerd. Het midden van deze twee markeringen is het BDP. Ik dacht dat het dan eenvoudig zou zijn om op basis van het bekend aantal graden voor BDP in uiterste voorontsteking de afstelling te maken. Om die vergissing te voorkomen verhuisden we weer naar het schoolbord. Immers het zou zo maar kunnen dat ik dan de ontsteking zou gaan afstellen op de inlaat slag in plaats van de COMPRESSIESLAG. De theorie was helder waarna we weer dit maal via het bougiegat gingen kijken naar wat de kleppen deden. En inderdaad, bij het door mij bepaalde BDP van de zuiger stond deze in de cyclus afgesteld op de inlaat slag. Na de zuiger in de arbeidslag op 35graden voor BDP te hebben gezet konden we het tandwiel van de ontsteking lossen. Op de Monet Goyon is dat een conisch asje. Ik gebruikte een gadget die ik onlangs gekocht had met een batterij ledlampje en een plus en min. Door dat aan te sluiten aan de ontsteking is het erg eenvoudig om exact het eerste moment van openen van de puntjes te bepalen en vast te houden. Immers, zodra het rode lampje gaat branden is er een klein piepje te horen. Een vloeitje is niet meer nodig. Het was fijn om vier handen te hebben zodat het tandwiel op de magneetontsteking kon worden vastgezet zonder de instelling van de puntjes te verliezen. Omdat het asje van de magneet conisch is werd eerst een tikje gegeven op het tandwiel zodat het ook op de juiste positie al weer vast zat en daarna de boel kon worden aangedraaid.

Vervolgens kon alles wat los zat weer worden gemonteerd en



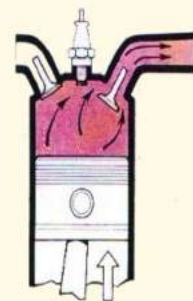
**Inlaatslag**  
0-180 graden



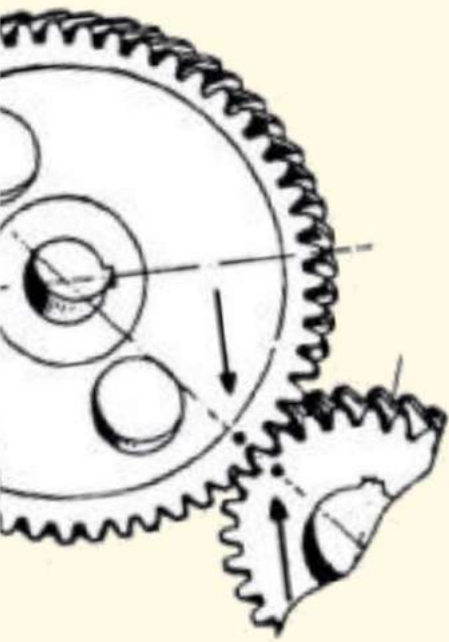
**Compressieslag**  
180-360 graden



**Arbeidslag**  
360-540 graden



**Uitlaatslag**  
540-720 graden



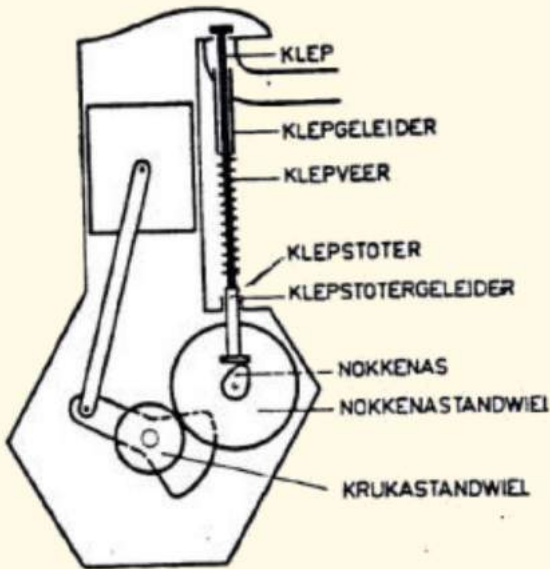
En daarom draait de nokkenas twee keer zo langzaam. Maar welke is nou het nokkenastandwiel?

brak het moment suprême aan. Er moest wat moeite gedaan worden met het aantrappen maar uiteindelijk kwam daar het langverwachte geroffel. Na controle van het gedrag van de motor met verschillende standen voorontsteking kon de conclusie worden getrokken dat er een zeer goede afstelling was gemaakt.

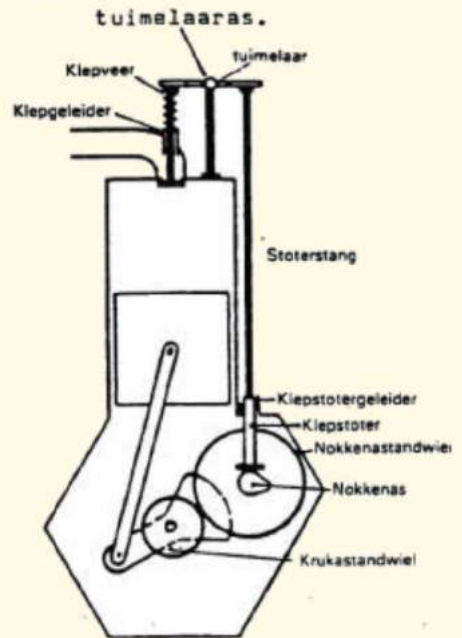
Rien had weer een prima lunch geregeld tot en met als extraatje verse aardbeien. Na de lunch werd nog een poging gedaan om weer te starten en mocht ik nog wat tips ontvangen voor meerdere zaken die beter af te stellen zijn.

Na wat foto's te hebben geschoten met zijn allen, gevolgd door hier en daar nog wat individuele adviezen, konden we het kamp opbreken. Het was voor mij een bijzonder leerzame en erg leuke dag waarbij ik bij wijze van huiswerk opdracht kreeg om dit stukje voor de *Peu de Tout* te schrijven, maar vooral omdat dan zou blijken of ik het ook een beetje gesnapt heb. Als dat zo is, dan kan ik voortaan zelf dit soort situaties oplossen. Met bijzondere dank aan Mark Nijhoff en Rien Neels en de gezellige equipe die mij goed op de vingers heeft gekeken en van het nodige commentaar heeft voorzien. ■

### Zijklep motor



### Kopklep motor



### Het verschil tussen de kop- en zijklep viertaktmotor schematisch weergegeven

De constructie van de kopklepper is veel ingewikkelder, groter en zwaarder. De tuimelaarconstructie die in de grote cilinderkop is opgeborgen (niet getekend), zorgt ervoor dat de kleppen boven de cilinder staan zodat de ongevulde ruimte boven de cilinder heel klein is. Bij een zijklepper kan de zuiger bijna tot aan het dak van de cilinder bewegen maar het kanaal van kleppen laat toch veel ruimte over (dat kun je je goed voorstellen als je de tekening aandachtig bekijkt). Bij hogere druk neemt de motorefficiëntie flink toe (1:5 naar 1:12). Ander voordeel is dat het brandstofluchtmengsel in een rechttere lijn naar binnen kan. De zijklep motor heeft geen cilinderkop met tuimelaarconstructie. Meestal wordt tegenwoordig met een ketting of een riem (auto) de nokkenas ook in de cilinderkop geplaatst. De cilinder van een zijklepper kan blind uitgevoerd worden, dus zonder losse kop. De cilinder is dan uit één stuk metaal gegoten en geboord. Dat was vroeger een gebruikelijk productieproces maar moderne revisiebedrijven zijn daar niet zomaar op ingericht. Sommige goedkope grasmachines maken vanwege de eenvoudige constructie daar nog steeds gebruik van. Maar de hogere eisen aan efficiëntie (zuinigheid) maken de zijklepper ook daar tot een uitstervende motorsoort. In het Frans heet de kopklep motor te toevoeging *culbutée* oftewel "over de kop". (*culbuteur*—tuimelaar)

## Wim ‘Sytse’ Faber



### Wim Faber

Amsterdam 17 juni 1939

Westerbork 23 mei 2019

Wim Faber bracht het DNA in onze vereniging. Een moderne uitdrukking waarmee bedoeld wordt dat de persoon door z'n doen en laten iets brengt dat van nature in de persoon ingebakken zit. DNA is het erfelijk materiaal van alle leven. En omdat iedereen geboren wordt zoals hij is, en op de plek wordt afgeleverd waar ma toen was, werd Wim een Amsterdammer.

Wim is medeoprichter van de vereniging en erelid. Zonder ooit in het bestuur gezeten te hebben, was hij de eerste jaren wel een soort moreel kompas. Wat moesten we als vereniging wel en niet zijn? In principe vonden de oprichters (ondergetekende en Wim) dat het een vriendengroep moest zijn en dat er alleen liefhebbers deel van uit zouden maken. Zeikers moesten worden geweerd. Het is dan 1991.

### Vriendengroep

Zo'n vriendengroep is een ingewikkeld concept. Immers: Wim stond zelf met motoren en onderdelen op de beurs. Z'n snelheidsmeters en andere accessoires waren fameus. Om nieuwe voorraad aan te slepen voor een volgende succesvolle beurs moest er wel geld binnen komen. En andere standhouders vonden zo'n groep mensen ook commercieel wel interessant. De discussies met dhr. Polman uit Elst staan me nog levendig voor de geest. Als het over vrienden en geld gaat...

### En de leden wilden wel eens wat toeren.

Met motoren op stap is niet helemaal zonder gevaar. Hoe zit het dan met de aansprakelijkheid? Is degene die dat ritje organiseert bij schade en letsel aansprakelijk? Het antwoord is volmondig "ja". Zoals je merkt, noodzakelijk Nederlands geneuzel was er

nodig om ervoor te zorgen dat de groep een vereniging werd. Ik wilde absoluut niet persoonlijk aansprakelijk gesteld worden voor schade, die tijdens een activiteit van de Terrot-club (als geuzennaam Terrotistenclub) veroorzaakt zou worden. Als schrijver van de nieuwsbrief, verzender van de uitnodigingen en bezitter van de adressenlijst zou ik zeker het mikpunt zijn van claimanten.

De verkenning en conclusie heeft enkele jaren geduurd. Toen waren statuten en huishoudelijk reglement klaar. Samen met Ton Dorland, ervaren regelaar bij defensie, kregen we de stukken bij de notaris in Putten officieel. Ton werd voorzitter. De rest is geschiedenis.

### Daar liep je nieuwsgierig heen

De eerste leden zullen de stand van Wim en Nel samen met Frans Bakker nog goed herinneren. Je kwam nieuwsgierig naar hun stand, er was veel te zien, de motoren waren gespreksstof, de koffie en al vroeg op de dag ook de Franse wijn met stokbrood deden het gesprek goed. Wim was ook een ondeugd. "Hé Paul, die wordt geen lid hoor, die loopt altijd te zeuren! Die wil ik er niet bij hebben..." Dat was Wim ook. Frans Bakker en Ben Polman brachten ook veel spullen mee. Het was een luilekkerland op de beurzen. Wim en Nel vertelden al snel dat het steeds moeilijker werd om mooie spulletjes naar Nederland te krijgen. Wim en Nel waren dus bakken voor ons in deze nieuwe wereld. De laatste jaren ging het slechter met de gezondheid, ook het zien werd een probleem. Dat is ook de reden dat het laatste decennium Wim bijna niet meer in het openbaar is gezien.

Nel, veel sterkte. Terwijl je altijd alles zoveel mogelijk samen deed, sta je er nu alleen voor. Blijf je welkom voelen bij de vereniging. De goede gevoelens voor wat jullie gedaan hebben voor de club, die moeten blijven voortleven. Bedankt voor alle goede zorgen deze kleine dertig jaar. Wat hebben veel mensen van jullie liefde, levensvreugd en wijsheid mogen genieten. ■

Paul Jonkman



Te koop:  
Motoraanhanger voor het vervoer van twee dikke of drie  
ding is goed.  
Wim Faber (0593) 54.28.25

Te koop:  
MV Augusta Pullman 125 cc; loopt zeer goed; apart  
Wim Faber (0593) 54.28.25

*Advertentie in Peu de Tout 44 uit maart 2003. Soms had Wim iets afwijkends dat hij aan de club aanbood. Vaak ging het ook onderhands over van eigenaar. Elkaar kennen was toen belangrijk en dat is het nu nog steeds, eigenlijk ook de basisgedachte van de vereniging. Nu zie je in plaats van de advertenties vaak de Whatsapp groepen voor dit doel gebruikt worden.*

## Even voorstellen... Jos Wolters

Ik ben 58 jaar en woon in Nieuwkoop. Ik werk al 35 jaar als grondwerktuigkundige bij de KLM waar ik zorg draag voor de technische afhandeling van de vliegtuigen, voornamelijk van de Boeing 747, 777 en 787. Daarvoor werkte in bij de luchtmacht voor de F16. Dus techniek is voor mij geen onbekende. Mijn vrije tijd besteed ik graag aan klussen, een spannend boek lezen, toeren met de motor en uiteraard het sleutelen/restaureren van motorfietsen.  
Redactie: Ans Vink

---



Het motorvirus zit er al lang in. Veertig jaar geleden kocht ik mijn eerste motor, een Adler MB250 uit 1956. Ik had nog nooit van het merk gehoord (de fabriek was al failliet voor ik geboren was) maar voor 10 gulden kon ik me geen buil vallen. Omdat ik nog op school zat had ik weinig geld. Zo goed en kwaad als het ging heb ik de motor opgeknapt en aan het rijden gekregen. Daarna toch maar naar de modernere motoren overgestapt, eerst een Honda 900 Bol d'Or, daarna diverse BMW's, deze zijn toch een stuk praktischer voor de motorvakanties en tourritten. De Adler had ik nog steeds en stond in de hoek van de garage een beetje te vergaan. Na het opknappen van twee huizen had ik eindelijk weer tijd om hier weer eens aandacht aan te besteden. Inmiddels had het internet ook al zijn intrede gedaan en kwam ik bij de Adlerclub terecht. Hierdoor kwam er ineens een hoop informatie beschikbaar die ik voorheen niet kon vinden. Dus enthousiast aan de restauratie begonnen en voltooid. De voldoening die dit geeft hoeft ik niet uit te leggen, denk ik. Dus volgde er al snel nog een aantal die ik ook volledig heb gerestaureerd.

### iets anders

Na vier restauraties voor mezelf en het nodige werk voor andere clubleden met onder andere het opknappen en rijdend maken van een BMW R75 wehrmachtgespan ging de uitdaging er wel een beetje vanaf en wilde ik weer eens iets anders en voor mezelf. ►

# RENÉ GILLET



MOTEUR 4 TEMPS  
BOITE 4 VITESSES  
TRANSMISSION PAR CHAINES  
UN FREIN SUR LA ROUE AVANT  
DEUX FREINS SUR LA ROUE ARRIERE  
DONT L'UN COMMANDE AU PIED  
ET L'AUTRE A LA MAIN  
CONJUGUE AVEC LE FREIN AVANT  
RESERVOIR 13 litres essence, 6 litres huile  
FOURCHE AVANT ELASTIQUE  
TYPE RENÉ GILLET  
ROUES A BROCHES  
INTERCHANGEABLES  
Pneus 27 x 4,00 (side-car) ou 26 x 3,5 (solo)

Een vooroorlogse machine leek me wel wat, liefst een V-twin met behoorlijk wat inhoud, een springer voorvork, losse versnellingsbak en tankschakeling.

Net als destijds bij de Adler liep ik nu eigenlijk per ongeluk tegen een René Gillet Type J (1000cc) bouwjaar 1949 aan, die bij een collega in de schuur stond. Ook een motorfanaat, maar dan van Engelse oldtimers. Dus na wat heen en weer gepraat en ik hem had verteld dat zo'n Franse motor niet tussen zijn Engelse motoren paste, was hij bereid om de René Gillet aan mij over te doen.

Zo had ik mijn uitdaging en kreeg er meteen een hoop problemen bij geleverd. Zoals op de foto te zien, mist de motor enige niet geheel onbelangrijke onderdelen zoals cilinders en cilinderkoppen. Een kennis van mij heeft ook een René Gillet gekocht maar die is compleet.

Deze mag ik gebruiken als voorbeeld om onderdelen na te maken, in ruil hiervoor maak ik zijn motor weer goed aan het lopen. Gelukkig heb ik ook nog de hand op een partij motoronderdelen weten te leggen. Blok, versnellingsbak, cilinders en zuigers (bleken 2 achterste cilinders te zijn). Ik ben nu dus in het bezit van 2 incomplete motorblokken. Dit is in ieder geval meer dan ik eerst had. En met de gedachte dat het allemaal gemaakt is en weer gemaakt kan worden, ben ik langzaam met de restauratie begonnen.

Via, via heb ik een Franstalig onderdelenboek weten te bemachtigen. Ik ben tijdens het demonteren van de motorfiets al tegen diverse afwijkingen aangelopen ten opzichte van het onderdelenboek. Sommigen zijn veroorzaakt door een van de vorige eigenaars, andere zijn misschien incorrecties in het onderdelenboek.

Daarom ben ik ook lid geworden van de CFM. Bij alle restauraties die ik tot nu toe heb gedaan is het voor mij de uitdaging om het origineel zo dicht mogelijk te benaderen.

Mochten er leden zijn die al eens zo'n machine gerestaureerd hebben, wil ik daar graag mee in contact komen om van de opgedane kennis te leren en er een mooi project van te maken. ■

**14+15 DECEMBER 2019**  
t/m bouwjaar 1980

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

**GRATIS PARKEREN**

**MOTOREN, BROMFIETSEN EN ONDERDELEN 1 BEURS PER JAAR, IN DECEMBER**

Gemakkelijk bereikbaar langs de A27 (bij Utrecht). 10.000 m<sup>2</sup> beursruimte.  
€10,- entree. Locatie Expo Houten, beursadres Meidoornkade 24, 3992 AE Houten.

### IN HET HART VAN NEDERLAND

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.

**CENTRAL CLASSICS**



TERROT & MAGNAT DEBON INFO UND HILFESITE



Startseite

Terrot - Die Marke

Archiv

Hilfe, Tipps und Links

Kontakt

Terrot-Blog



[www.terrotiste.de](http://www.terrotiste.de)

(Tip: Jan Horsman)

Prachtige website van **Klaus Hassels**.

De site is nog in opbouw want een aantal menu-items is nog niet gevuld. Toch is het een aanrader om er al eens te gaan kijken, zeker als je een Terrot-liefhebber bent. Zoals dat tegenwoordig het geval is, worden sites steeds beeldender. Een aantal loepzuivere foto's maken het zeer aantrekkelijk. Hiernaast zie je een voorbeeld.

## Agenda: beurzen / evenementen 2019

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* (tabblad: agenda)

**5 t/m 10 augustus** 18° Anglo Dutch International Reliability Trial. De Berckt, Baarlo

**17 augustus** Motorcycle Run Where is Anna, Middelkerke, België - Flattankers & Pre 1931 motorcycles - 85 km - historical and signposted run. Start: 9.30  
Start + Finish + BBQ De Coude Scheure, Rattevallestraat 21, 8433 Middelkerke, (B)

**18 augustus** 36e Eerbeekrit voor veteranen en klassiekers. Start: 11.00 uur  
Grand Café de Korenmolen, Kanaalweg 3, 6961 LW Eerbeek

**13 — 14 en 15 september CFM Clubweekend en Jaarrit Vorden (bij Hengelo (gld))**

**21 september** Nationaal Veteraan Treffen Woerden

**5 oktober** Motorbeurs Hardenberg “Manege Hoogenweg” Hoogenweg 52, 7793 HM  
Hoogenweg 8.00-16.00 uur

**26 oktober** “Motorbeurs Barneveld”, tevens **Algemene Jaarvergadering CFM**  
Manege Voorwaarts Essenerweg 88, 3774 CD Kootwijkerbroek

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



POIDS  
10 - 11 KILOGRAMMES

MODÈLE D

## BICYCLETTE “ TERROT ,, SPÉCIALE DE COURSE

*Comme dans toutes nos machines, la solidité a été prise en considération avant la légèreté.*

**Description :** Roue directrice, 0<sup>m</sup> 75 ou 0<sup>m</sup> 70. Roue motrice, 0<sup>m</sup> 70 Rayons tangents. Chaîne Perry de course. **Multiplication :** 1<sup>m</sup> 60 à 1<sup>m</sup> 70. **Guidon** cintré. **Selle** de course.



## De motor verovert de fietsers

Er is vaak gezegd dat de motor veel volgelingen kan rekruteren uit de rangen van de fietsers. We observeren hier niet vanuit het oogpunt van sport, waarvoor spierkracht, het plezier van het overwinnen van obstakels en tijd op eigen wilskracht, essentieel zijn. Bovendien zijn er nog steeds velen die tegelijkertijd fietsen en motorrijden: de fiets voor de hygiëne en de motor omdat het een sneller en praktischer vervoermiddel is. Maar juist bij de fietsers, hoeveel zien in de fiets slechts een middel om sneller te gaan dan te voet en stappen af bij de minste heuvel uit angst in de kant te belanden voor de inspanning die geleverd moet worden?

Aangeboden aan de redactie door Peter Vaal  
Vertaling uit het Frans: Paul Jonkman  
Bron: niet bekend (omstreeks najaar 1930)

Geloven we niet dat deze mensen liever uiteindelijk een lichte, economische en veilige motor op hun fiets zouden willen maken? In plaats van “liever” zouden we daar zelfs de voorkeur aan geven, omdat het commerciële succes van de ultra eenvoudige kleine motorfiets, zelfs zonder versnellingsbak en koppeling, een van de belangrijkste ontwikkelingen in de geschiedenis van de motorfiets is. Ongetwijfeld lijkt een motorfiets die is uitgerust met deze organen de voorkeur te verdienen, maar het is duidelijk dat in dit geval het noodzakelijk is om de kostprijs heel serieus te nemen. Sterker nog, we zien steeds meer kopers, omdat we tegen een lagere prijs verkopen. Het is zeker zo dat aan de andere kant het onderhoudsgemak van deze kleine machines extreem is. De bouwers hebben ook de wijsheid gehad om niet te beknibbelen op de motor en dat is zeer opmerkelijk.

Deze beweging ten gunste van de populaire motor speelt niet alleen in Frankrijk. In Duitsland en Italië is het kleine motorblok, belastingvrij of met belastingvoordeel, ook in de mode. Zelfs in het tweede genoemde land is er iets opmerkelijk dat laat zien dat motorrijders in alle landen van de wereld het erg pijnlijk vinden om belasting te betalen. Het is daarom dat we kleine machines bouwen als “grand sport” of “luxe” die een hogere prijs hebben, maar waarvoor je geen belasting betaalt. In feite zou de belasting op basis van de prijs van de machine in sommige gevallen eerlijker zijn. In Engeland is er sprake van gewicht. De relatief lage belasting voor motorfietsen van maximaal honderd kilo is veel groter als u dat gewicht overschrijdt. Hieruit volgt dat de vraag in twee opzichten aan de Engelse fabrikant wordt voorgelegd: prijs en gewicht.

Er waren altijd kleine, goedkope en vaak uitstekende machines in Engeland, maar om de trend door te zetten en te versterken, was het nodig dat het werd “gepusht” door de grote constructeurs, door de machtige bedrijven. Dat is waarom **B.S.A.** een 250 cm<sup>3</sup> bouwde, en daarna een 175 tweetakt.

**Triumph** deed mee aan de wedstrijd met een 277 cm<sup>3</sup> viertakt en herinnerde zich toen dat ze een zeer uitgebreide tweetaktmotorerfaring had met haar beroemde **Baby**. Ze creëerde onlangs een 175cc tweetakt.

Deze kleine machine heeft een motorblok en twee versnellingen.



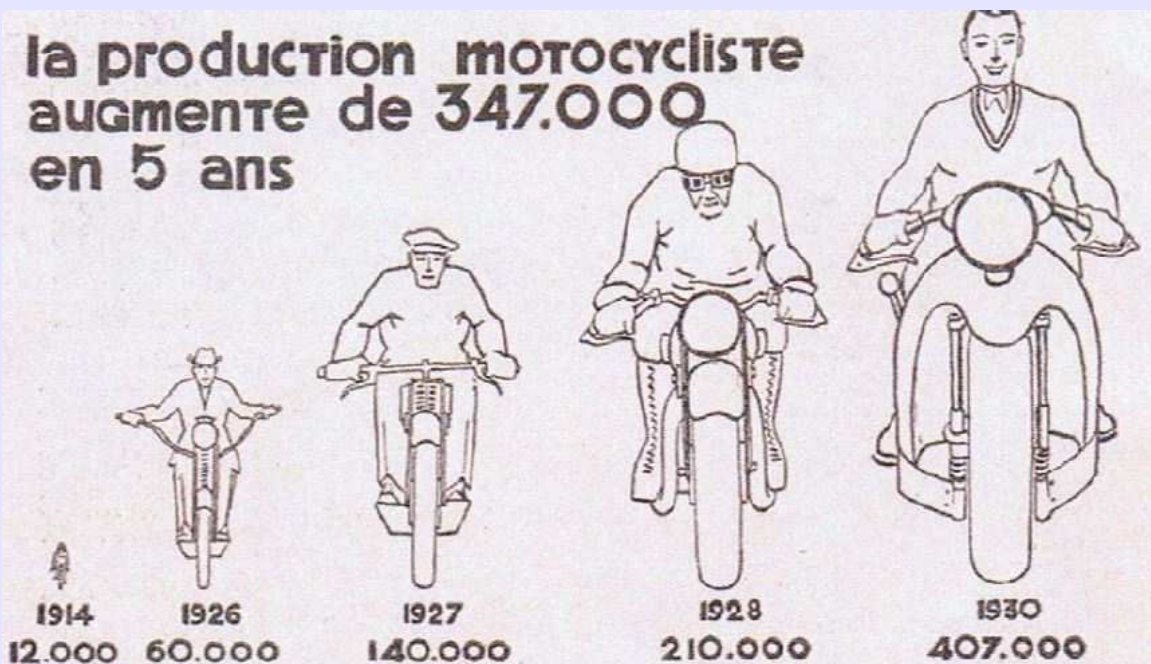
*Dit artikel beschrijft de situatie in Frankrijk rond 1930 voor de markt van de kleine motorfietsen. Men ziet een grote kans om mensen van de fiets op de gemotoriseerde lichte motorfiets te krijgen.*

De tekst is wollig en langdradig. Dat is niet alleen bij dit artikel het geval. Veel vaker zijn artikelen in oude motortijdschriften langdradig. Vaak is er ook de grote behoefte om tot in details uit te leggen hoe de situatie in elkaar zit. Dat is ook bij technische artikelen het geval.

De situatie was natuurlijk 80 jaar geleden ook wezenlijk anders. Afbeeldingen en foto's werden nog weinig gebruikt omdat de zwart-wit afdrucken van matige kwaliteit waren. Nu kan de kleurenfoto de functie van een tekst goed overnemen. Het maken van foto's en het distribueren van schema's en tekeningen (van de fabrikant) is ook veel eenvoudiger geworden.

Bij dit artikel was bovenstaande tekeningetje toegevoegd. Tevens een tabel met verkochte motoren (zie volgende bladzijde).

## la production motocycliste augmente de 347.000 en 5 ans

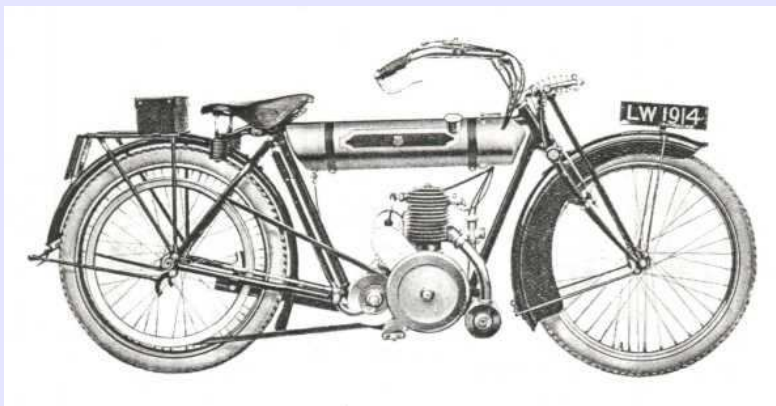


*De motorfietsproductie stijgt met 347.000 in vijf jaar. Deze afbeelding werd eerder afgedrukt in *Peu 103* en hoort bij dit artikel. Grappig is dat de motoren steeds "moderner" getekend worden met in 1930 een ruimtelijk frame. Dat werd ook inderdaad de mode met de geperste plaatstalen frames. Hoe het frame ter hoogte van de voorwielas bedacht was, dat laten we maar aan de geïnspireerde tekenaar.*

Het bereikt gemakkelijk de 70 en kan eeuwig de 50 vasthouden, deze snelheid is bijna altijd toereikend voor een dienstfiets. Ze verbruikt slechts twee liter per honderd kilometer. Een uiterst belangrijk punt voor een gebruikersfiets is de uitrusting. Het is noodzakelijk om de machine te kunnen gebruiken onder alle weersomstandigheden en daarvoor geschikt is, zonder zijn bestuurder te transformeren tot een grote hoop modder. In de winter gaat de werknemer of arbeider 's nachts naar huis en is verlichting essentieel.

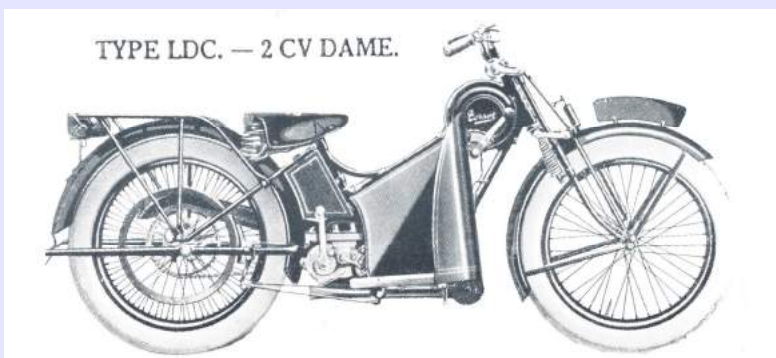
Als een machine niet-uitgerust wordt geleverd, zal die dat ook nooit worden, doordat de eigenaar slechts weinig geld heeft en in de meeste gevallen zijn kleine motor op krediet heeft gekocht. Hij zal, ondanks de gereduceerde prijs, voldoende moeite hebben om de maandelijkse betalingen te voldoen of om zelfs de wekelijkse termijnen te voldoen die de maandelijkse betalingen moeten vervangen. Hij zal zeker niet het nodige geld vinden voor de aanschaf van accessoires.

Heel verstandig heeft **Triumph** besloten om een volledig uitgeruste motorfiets te leveren met goede spatborden, beenbeschermers en krachtige elektrische verlichting. Zeer compact en zeer eenvoudig, het maakt het mogelijk om eenvoudig te reinigen. De enige kritiek die kan worden gemaakt, is het gebruik van een slecht beschermde transmissieketting. Er zal echter worden geantwoord dat de kettingen zeer goed werken onder de meest ongunstige omstandigheden en dat tijdens de wekelijkse reiniging (het is onwaarschijnlijk dat de persoon die deze machine gebruikt de tijd heeft om ze doordeweeks schoon te maken), het



**Triumph Baby 1914, de kennis voor het bouwen van kleine tweetakten was bij Triumph dus al vele jaren bekend.**

voldoende is om de ketting in de bak met vet te doen zonder problemen te hebben aan de kant van de transmissie. Deze kleine, extreem manoeuvreerbare machine heeft een ontkoppelingshendel en een kickstarter en is dus zeer gemakkelijk te rijden, zelfs in het stadsverkeer. Ze is in feite zo soepel en gehoorzaam dat haar gedrag net zo eenvoudig is als dat van een fiets. Minimale uitgaven, maximaal comfort en manoeuvreerbaarheid, dat programma is gelukkig gerealiseerd ■

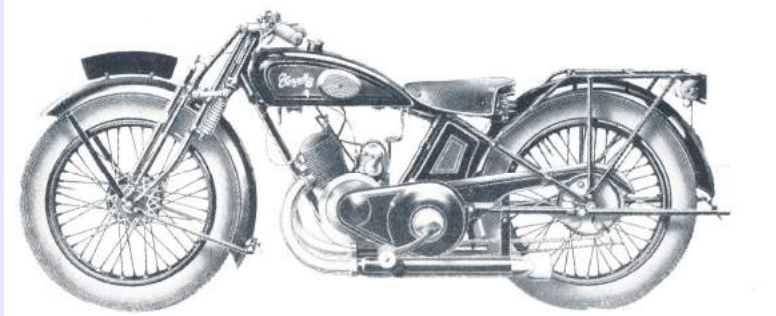


**TYPE LSO. — 2 CV SPORT** (suivant clichés ci-dessus et ci-dessous.) — Moteur 2 temps 57×68 à double échappement. — Magnéto à avance réglable. — Boîte 2 vitesses. — Débrayage et mise en marche. — Transmission par chaînes. — Fourche à parallélogramme avec amortisseurs. — Cadre surbaissé, brasé. — Réservoir en selle. — Pneus ballon de 25×3. — Sacoche à serrure. — Selle souple. — Bidon de secours. — Repose-pieds caoutchouc. — Guidon sport (TT)

**PRIX : 2.950 frs**

Supplément pour freins de 170 dans les moyeux :  
Supplément pour boîte 3 vitesses gros modèle :

**PRIX : 190 frs**  
**PRIX : 150 frs**



## Alternatieven

**Alle merken kijken ook in de dertiger jaren goed naar elkaar. De markt voor de kleine motorfiets is populair.**

Terrot levert in 1930 onder andere vier 175 cc modellen.

Hiernaast onderaan de Terrot LSO, een Franse 175 cc tweetakt.

Ook hier kun je goed mee voor de dag komen. Een mooie complete machine uit de catalogus maar zonder verlichting.

De motor is leverbaar met grotere naafremmen van 170 mm voor 190 frs. extra. Een driebak kost daarop nog eens 150 frs. extra.

Dat jaar voert ze ook nog de LC2, de LPP en de LDC. Dat laatste model is hiernaast ook weergegeven. Let op de aparte tank en de beenkappen. Dat laatste is bedoeld voor de dames en geestelijken.

## 1928 Peugeot restauratie

Op de Jaarrit in 2018 werd mij deze Peugeot aangeboden door een mede clublid die hoorde dat ik op zoek was naar een restauratieproject. Een paar weken na de Jaarrit ben ik gaan kijken en heb de Peugeot overgenomen. Het was een motor die technisch voor het grootste gedeelte al nagekeken en gerepareerd was maar verder nog helemaal opgebouwd moest worden. Tekst en foto's René Wesselius



Ik ben begonnen met het vehikel lopend te krijgen, de vonk was verdwenen dus heb ik de magneet laten reviseren zodat dat in ieder geval het deed. Ook vond ik dat er maar weinig compressie aanwezig was dus maar even de kop gelicht maar dat zag er allemaal goed uit. Wat mij op een bepaald moment opviel was dat er bij het terugmonteren van de kop er een gat met schroefdraad in de kop zat zonder bout of tapeind.....dat bleek dus een gat te wezen om de zuigerhoogte te kunnen meten alleen was het boutje wat erin hoort verdwenen. Ik heb er een nieuwe afdichtbout voor gemaakt en toen was er opeens ook weer compressie....

De gereviseerde magneet werd gemonteerd en afgesteld, beetje benzine erin en na een paar keer kicken liep de motor meteen goed en heb ik even een rondje door de straat gereden om te kijken wat wel en wat niet werkte, bijna alles werkte zoals verwacht kan worden behalve de voorvork die totaal geen beweging vertoonde. Na de proefrit eerst de vork gedemonteerd en nagekeken, het bovenste scharnierpunt bleek de as compleet vast te zitten, na veel overredingskracht kwam deze los maar de buis waar deze in draait was op de een of andere manier wat krom geraakt waardoor het asje klemde, deze buis heb ik met een ruimer weer aan de binnenkant recht gemaakt en het asje kan nu weer draaien en de vork weer veren. Ook bleken de twee veren op de vork verschillend lengtes te heb-

ben, dit viel eenvoudig op te lossen door van de langste veer het onderste bevestigingspunt korter te maken zodat de veren nu gelijk zijn. Omdat het de bedoeling is dat mijn echtgenote ook op deze motor kan rijden moest er gezorgd worden dat de koppeling te bedienen is door iemand die wat minder sterk is dan Arnold Schwarzenegger dus heb ik een voetkoppeling gemaakt van een oud rempedaal. Dit zit nu aan de linkerkant van de motor en bedient de koppeling via trek en duwstangen via een as naar de rechterkant waar de koppelingshevel zit.

De koppelingskabel blijft gewoon zitten en wordt gewoon door het handle bedient, je trapt het pedaal in en dan wordt de druk van de handle afgehaald en kan dan met een vinger worden ingeknepen, daarna laat je het pedaal los en kan je met de hand de koppeling op laten komen....probleem opgelost. De as van de voetkoppeling loopt voor het achterspatbord over her frame heen, dit wilde ik verbergen dus heb ik een gesloten accukast gemaakt van plaatmateriaal waar dan ook daadwerkelijk een accu in komt, dit dekt de as mooi af. Nu alles in principe in orde was werd de gehele motor gedemonteerd, alles wat vernikkeld/verchromd moest worden werd apart in een doos gedaan en stuk voor stuk voorbereid. Het voorbereiden van deze delen scheelt een hoop geld bij de verchromer, dus zoveel mogelijk de oude verf, poedercoat en roest verwijderd

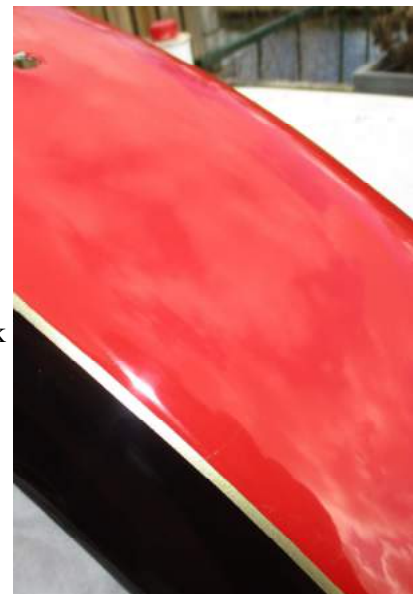
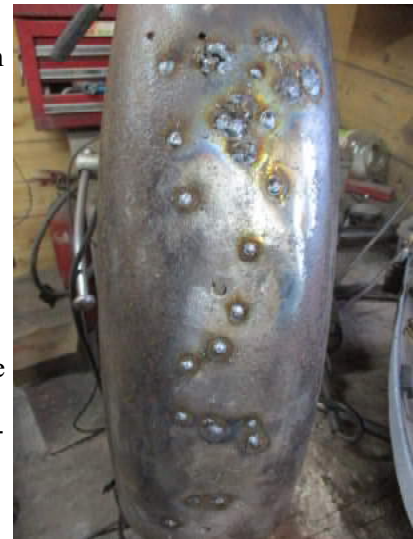
en daarna naar de verchromer gebracht. Ik breng het altijd zelf weg in plaats van op te sturen, zo kun je met de verchromer overleggen wat je wil

dat hij doet. Bij mijn onderdelen wil ik dat het niet "dood" gepolijst wordt, je mag best zien dat het oud is en zeker dat de logo's en opschriften zichtbaar blijven. Ik heb de onderdelen naar de firma Metamorfose in Reuver gebracht. Ik heb goede ervaringen met hen, niet spotgoedkoop maar redelijk snel klaar en ze doen wat jij vraagt. Een paar onderdelen werden zelfs afgeraden om te verchromen zoals de koplamp. Deze was wat beschadigt wat ik had gerepareerd en zo strak mogelijk had gemaakt maar hij vertelde dat de rand er zo strak omheen paste dat wanneer het verchromd zou worden het door de dikte van de chroom/koperlaag niet meer zou passen, en de uitlaatdemper wilde hij niet doen omdat er vet en vuil inzat en door de vorm van de uitlaat kon dit niet schoongemaakt worden en zou het chroombad vervuilen. De rest was geen probleem dus nam ik de koplamp en demper weer mee.

### **Vorbewerken en spuiten**

Het frame en de plaatdelen zoals tank en spatborden werden kaal gemaakt met een roterend draadborstel op de boormachine zodat er blank staal overbleef, dit omdat je niet weet wat voor soort verf erop zit en ik alles in een 2K lak spuit, dit kan op elkaar inwerken en dat wil je niet. De tank was gepoedercoat maar wel vol met deuken en blutsen, de poedercoat er afgeborsteld en de tank voorzichtig uitgedeukt, de tank bestaat uit diverse delen die aan elkaar gesoldeerd zijn dus dit moet voorzichtig gebeuren, als je te hard slaat kunnen de soldeerverbindingen stuk gaan. Daarna werd de tank geplamuurd en strak geschuurd en na vele uren in den primer gespoten.

Het frame was op zich redelijk goed, wel veel roestpitting maar dat is gewoon strak geplamuurd en glad geschuurd. Het achterspatbord was zwaar verroest, na het kaal maken bleek dat er een klein 60 gaatjes in zaten gerot, eerst niet zichtbaar maar het bleek alleen roest te wezen en het metaal was verdwenen Deze gaatjes heb ik stuk voor stuk dichtgelast en glad geschuurd zodat het weer metaal is in plaats van roest.





Het voorspatbord was wat beter, een gaatje of twintig dichtgelast dus dat viel mee. Alle te spuiten onderdelen zijn geplamuurd en geschuurd tot ze strak genoeg waren en daarna in de primer gezet om vervolgens weer glad geschuurd te worden. Daarna zijn de delen vervolgens in een zwarte basislak gespoten, waar nodig gebiesd met goud en rode vlakken gespoten stickers geplakt en daarna diverse malen in de blanke lak. Na een weekje uitharden is de blanke lak eerst met korrel 1000 en daarna met korrel 2000 nat geschuurd tot alle stofjes en onregelmatigheden verdwenen waren, daarna gepolijst met een kleine poetsmachine met een fijne cleaner en met een microvezeldoek tot hoogglans opgewreven.

### Motorblok

Het motorblok liep al goed dus dat kon zo blijven, wel de carters die behoorlijk beschadigd waren zoveel mogelijk de pitten en krassen weggeschuurd en daarna met de hand gepolijst. De kop en de cilinder eraf gehaald en ontroest en zwart gespoten met VHT verf, de kleppen gelijk even opnieuw ingeslepen want ze waren er toch al uit gehaald om de cilinder te stralen en zo veel moeite is dat niet. Een nieuwe voetpakking gemaakt en de koperen koppakking uitgedloeid en de boel weer gemonteerd.



### Wielen en maten

de wielen waren door de vorige eigenaar al van nieuwe spaken voorzien en de velgen zwart gepoedercoat, op zich niets mis mee maar de nieuwe spaken waren door het lange staan in een schuur rijkelijk van een witte uitslag voorzien en de remtrommels waren niet behandeld dus roestig.

De remtrommels zijn verwijderd, ontroest en gelijk even uitgedraaid op de draaibank en daarna netjes zwart gespoten. De zwarte velgen wilde ik in een bijpassende kleur hebben dus zijn die zwart net rood en een gouden bies gespoten en in de blanke lak gezet, dit heb ik gedaan terwijl de (nieuwe) banden gewoon gemonteerd waren, beetje gedoe om af te plakken maar netjes gelukt.



### Opbouwen

Inmiddels was het chroom/nikkelwerk ook weer terug, heb ik een nieuwe uitlaatbocht laten maken bij London uitlaattechnologie, en dan kan de motor weer opgebouwd worden. Als eerste het blok in het frame gehangen en de vork gemonteerd en de achterstandaard zodat de motor stevig op de hefbrug kan staan, daarna kun je rustig de rest van de onderdelen monteren, kabels maken, bedrading trekken en andere talloze klusjes doen. Op plekken waar boutkoppen zichtbaar zijn heb ik rvs boutjes gebruikt, deze zijn in de draaibank gezet en de letters eraf gedraaid en gelijk een klein beetje bol gedraaid, daarna zijn de koppen gepolijst, dit geeft een mooi uiterlijk en ziet er verzorgd uit vind ik en er zullen mensen zijn die het onzin vinden maar als je er voor gaat om een mooie motor te maken zijn dit net de details die opvallen.



### Dynamo

De dynamo die voor de verlichting moest zorgen was helaas overleden. Ik heb hem gelijk met de magneet bij Arris Kramer ingeleverd maar deze gaf het advies om de dynamo zo te laten en gewoon met een accu voor de stroom te zorgen en deze af en toe op te laden. Dit

omdat deze dynamo's duur te reviseren zijn en dan nog steeds slecht hun werk doen. Deze wijze raad heb ik opgevolgd en er zit nu een 7amp 12 volt accu in die het licht perfect laat branden. De dynamo heb ik de magneten uit gesloopt zodat hij zonder weerstand gewoon vrolijk mee kan draaien en weer gemonteerd, ook zit er een dummykabel aan die naar de koplamp loopt....het lijkt net echt.

### Proefrijden

Uiteindelijk is de motor opgebouwd en moet er worden gereden. Je wil tenslotte wel weten of alles werkt zoals het zou moeten werken. Tijdens wat kleine ritjes in de buurt een paar kleine probleempjes maar over het algemeen werkt alles goed dus kan de kentekenkeuring worden aangevraagd bij de RDW. Het viel mee, maar zes weken wachttijd..... En dan staat daar een motor te wachten....uiteindelijk beviel de koplampsteun mij niet, koplamp zat veel te laag naar mijn zin dus besloten om een nieuwe steun te maken en daar gelijk een claxon onder de koplamp te zetten. Ik had nog een oude 6 volt Jawa claxon liggen en die bleek prima te werken op 12 volt, dus deze zwart gespoten en op de nieuwe steun gemonteerd. Nu met de koplamp hoger en de toegevoegde claxon ziet het er beter uit.

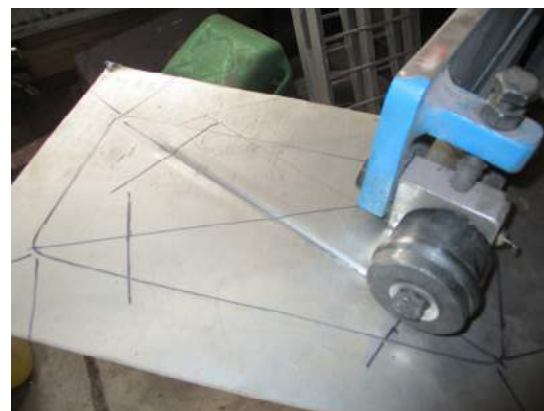
Ook horen er op de bagagedrager twee gereedschapkastjes te zitten maar die zaten er niet bij. Om een eindeloze speurtocht te voorkomen heb ik ze maar zelf gemaakt van 1mm staalplaat en deze netjes gespoten, niet origineel maar het ziet er beter uit als zonder kastjes, ook is er een olieblok met zelfgemaakte houder op de vork gemonteerd, een Peugeot-olieblok natuurlijk...

### De keuring

Op de dag voor de keuring nog even alles gecheckt, de uitlaatdemper bleek gewoon los te zitten, de voorrem bijgesteld en de 6 volt Jawa claxon had alle diensten gestaakt dus deze vervangen voor een oude knijptoeter.....er komt wel weer een claxon op maar deze moet besteld worden. De volgende dag naar de RDW waar de keurmeester het frame-nummer nakeek.de meegebrachte documentatie doorbladerde en verder de motor bewonderde en goedkeurde nadat hij gezien had dat het licht kon branden. Buiten moest ik hem nog even starten want hij wilde hem wel even horen lopen en dat was alles, ik mocht even een donatie bij de kassa doen van 181,10 euro en 5 dagen later lag het kenteken thuis op de mat.

### Kennisdelendag

Drie dagen na de keuring heb ik de Peugeot meegenomen naar de Kennisdelendag van de CFM waar hij bekeken is door de aanwezige leden en omdat ik alles zelf heb gespoten meteen een voorbeeld was voor wat er met beperkte middelen mogelijk is aangezien een van de onderwerpen van de Kennisdelendag over spuiten ging. Tot zover het verslag van deze restauratie, nu er mee rijden..... ■



HD-CLASSIC

**MOTORCYCLE RUN**  
AUGUSTUS 17, 2019

**WHERE IS ANNA**



**FLATTANKERS & PRE 1931 MOTORCYCLES · 85 KM  
HISTORICAL AND SIGNPOSTED RUN  
START + FINISH + BBQ @ DE COUDE SCHEURE  
BELGIUM · MIDDELKERKE**