

Un Peu de Tout



Smart bekeken in Malmedy? → 1 van de 1000 !

Impressies Jaarrit en Woerden

Majestic: verheven pracht

Musée Bantzenheim

Eerste ideeën voor de Kennisdelendag 2020

... en vergeet de Jaarvergadering niet op 26 oktober!



Inspirerend

Al jaren geleden is de Jaarrit opgewaardeerd tot Clubweekend. Die naam is terecht. Het bleek ook dit jaar weer "the place to be". Voor ons gezin is het altijd een heel geregeld doordat het de start is van een lang seizoen dat parallel loopt met het ritme op scholen. Evenzo is het lang van tevoren bekend en is de voorbereiding dan ook grotendeels van tevoren te doen. Belangrijkste zaak is het hebben van een rijdende motor en vervoer naar de plaats van vertier.

Ik weet niet hoe je jou vergaat, maar als ik klaar ben met een rit dan maak ik wat aantekeningen over dingen die me zijn opgevallen tijdens de laatste tocht. Een los gelopen bout van de achterstandaard, een zwetende benzinekraan. De meeste zaken probeer ik dan de dagen erna aan te pakken zodat de motor "klaar" staat voor het volgende evenement.

Trappen en lopen? Ja, dat was het geval. Ik heb de rit probleemloos uitgereden. Maar bij terugkomst bleek ik een langzaam leeglopende voorband te hebben, daarover op blz. 11 meer. Inspirerend was het hoe mensen elkaar helpen. Maar ook zijn er talloze vragen die ik stel als ik iets zie aan een motor waarvan ik niet goed snap hoe dat zit. Voorbeelden? Een Terrot met elektronische ontsteking... Meerdere motoren met LED-verlichting... Navigatie-apparatuur op het stuur.... Dat zijn de moderniteiten die erop wijzen dat net als vroeger een bestuurder zich bedient van gemakken die er gewoon zijn. In die zin heeft dit rijdende museum dan ook werkelijk een ontwikkeling in zich die soms met smaak en soms alleen functioneel wordt toegepast, denk aan fluorescerende kleding en integralenhelmen. Maar interessant was vooral ook een slecht lopende Peugeot die het op het einde van de dag als bij een wonder ineens weer goed doet... Een Terrot die 100 km goed reed en ineens heel matig liep... Een beest van een Magnat Debon die de geest gaf... Hoe kan dat allemaal? Het blijken kleine incidenten te zijn die allemaal eenvoudig en met elkaar worden opgelost. Het was top (weer) 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

Nationaal Veteraan Treffen Woerden	4
Impressie van de Jaarrit Vorden.....	6
Een gaatje zit in een klein foutje (lekke band).....	11
Nationaal Veteraan Treffen Woerden	12
Robert Kwist ruimt op (advertentie)	14
Owatrol (roestwerend middel)	17
Verheven pracht (over Majestic)	18
Musée à Bantzenheim “La grange à bécanes”	25
Was ‘t smart om de Smart te laten staan?	28
Opsomming van 1000+ Franse motormerken.....	29

Op de voorpagina

Deze motor trof Daan Withagen aan in Malmedy. Zie voor wat meer informatie over de zoektocht daarover het artikel in deze Peu de Tout.



Woerden, prachtig weer, druk bezocht, zie volgende bladzijde

Sluiting kopij: Uiterlijk maandag **1 december 2019**
Kopij: Getypt of geschreven of digitaal
Email: cfm.redactie@gmail.com

Redactioneel

De redactie was door haar kopij heen. Een oproep voor nieuw materiaal was niet tegen dovemansoren gezegd. Binnen enkele weken zagen we artikelen binnen komen. Maar dat was tijdens onze hete zomer waarbij de computer nauwelijks aan is geweest. Van een enkeling kregen we een reactie, zo van: "Heb je m'n bijdrage ontvangen? Vond je het niks? Normaal krijg je van ons meteen een reactie nu even niet.

Als we artikelen binnen krijgen, dan sturen we meestal direct een bericht van ontvangst. Dat is dit keer niet gebeurd. De regenachtige dag kwam niet en dus ook niet de tijd om de CFM-redactie administratief bij te werken. Dus nu maar: "inzenders van ideeën en artikelen bedankt".

Dit schrijvende hebben we eerlijk gezegd nog niet precies zicht op alle inhoud, maar als u het blad ontvangt kunt u zelf beoordelen of we als club weer heel wat aan elkaar te vertellen hebben. We gaan aan de slag op deze wellicht laatste mooie zomerse dag van 2019, ofwel 22 september.

Paul / Ans

Adverteerders





Mijn 3^e jaar in Woerden bij de clubstand

Toen ik om half 8 aankwam waren meneer Stomp en Jan Koolen al aanwezig. Maar meneer Stomp was er al om 7 uur terwijl ik ieder jaar probeer om hem voor te zijn. Maar dat lukt tot nu toe nog niet ...

Tekst en foto's: Arianne van Osenbruggen

Met z'n drieën hebben we de clubstand ingericht met een Automoto BH Special 174 cc uit 1924, een Terrot-blokje, koffie thee fris cake, kaas en worst. We willen trouwe leden en eventuele nieuwe leden van wat lekkers kunnen voorzien. Rond 8 uur waren wij er helemaal klaar voor.

De ochtend begon wat fris maar de zon liet zich snel zien en met het mooie weer kwamen ook al vroeg een aantal clubleden met hun motorfiets om de clubstand te versterken waaronder Mark, René en de twee Wimmen. Zij trokken ook de nodige aandacht van het publiek en de heren brachten zelf de nodige technische kennis mee om te delen met de personen die daar interesse in bleken te hebben.

's Middags werd de clubstand met nog meer Franse motoren aangevuld van clubleden die even langs kwamen. Zelfs Rob Kwist kwam op zijn motorfiets. Hij heeft uiteindelijk die dag 300 kilometer

gereden en nog even onderweg moeten knutselen omdat zijn demper was afgebroken in de buurt van Amerongen. Hij is gelukkig veilig thuis gekomen. Er werd een Terrot HS-flattanker te koop aangeboden die in de loop van de middag werd verkocht. We hopen wel dat we deze motor terug gaan zien in de club en dat de bestuurder (wie O wie?) lid is of gaat worden van de CFM.

In de loop van de dag kwamen er nog verschillende leden, al dan niet met hun motor, een praatje maken.

Wim v. D (een van de twee Wimmen) kreeg speciale aandacht van de organisatie van Woerden. Hij werd geïnterviewd, Wim was een dag eerder negentachtig geworden en is nog steeds een actief motorrijder, sleutelaar en een groot prater, dit werd op de video vastgelegd.

Onze clubstand had veel belangstelling en we hebben dan ook nog weer nieuwe leden mogen verwelkomen.

Ik heb erg genoten van deze dag! ◀

Déjà-vu

Overpeinzingen bij het clubweekend over benzinepompen per voertuig en over betrouwbare cijfers in binnen- en buitenland...

Door: Mark Nijhoff



St. Oedenrode, hotel Schoonhen 1930



Benzinepomp in het Amsterdamse straatbeeld.

In Schipluiden staat een dergelijke pomp in de felle Shell-kleuren langs de kade, gerestaureerd (als gemeenlijk monument).

Als ik dit voorwoord schrijf is de Jaarrit reeds achter ons; wederom een prachtig weekend met een perfecte organisatie door Cor en Joke Seesing. Daarnaast waren er diverse familieleden en vrienden betrokken bij de uitvoering en niet te vergeten, het weer deed ook goed mee!

En als ik aan de Jaarrit terug denk dan hebben we veel gereden op onze benzinemotoren en dan dringt de vraag zich op; hoe lang kunnen we dat nog zo makkelijk doen? Rijden mogen we met onze motoren overal, zelfs met een tweetakt in Amsterdam in tegenstelling tot de tweetakt brommer. En brandstof kunnen we ook overal tanken en middels de betaalpas en betaalautomaat kan het ook op zondag en 's nachts.

Aan het eind van de 19^e eeuw was het iets anders, het vervoer was voornamelijk nog per paard en wagen of een (soort) fiets maar met de komst van o.a. de Hildebrand en Wolfmüller motorfiets en de Tricycles van o.a. De Dion Bouton werd het langzaam gemotoriseerd. Auto's of wat er voor doorging kwamen rond 1889, maar die hadden een zekere overlap met de Tri- en Four cycle; de drie en vierwieler. Laatst kwam ik een leuk overzichtje tegen waarin aantallen eigenaren, autofabrikanten, garages, benzine stations(-) en verdelers vermeld werden in 10 Europese landen in het jaar 1898. Wat meteen opvalt is dat Frankrijk in die tijd eigenlijk ver voorop loopt op alle fronten van deze industrie op dat moment. Met een paar getallen wordt het direct duidelijk; er zijn dan 4000 benzinstations in Frankrijk, waarvan er maar liefst 800 in de regio Parijs en de resterende 3200 zijn verdeeld over de rest van het land. In Nederland stelt het allemaal niet veel voor als je het met Frankrijk vergelijkt. Er zijn wel 13 benzinstations in ons land. Ook in Duitsland stelde het niet veel voor; slechts 110. In België zijn er dan toch wel 148.

Het autobezit volgt een beetje deze lijn, in Frankrijk zijn er 5600 auto's verdeeld over het land en in Nederland zijn er 68, Duitsland telt er 268 en België heeft er 392.

Dat maakt 0,71 benzinstations per auto-eigenaar in Frankrijk, maar in Nederland is de situatie iets minder goed; slecht 0,12 benzinstations per eigenaar. Dat zal wel zoeken geweest zijn!

Overigens is "benzinstation" een beetje overtrokken; de benzine werd meestal verkocht bij een drogist of apotheek en volgens Wikipedia werd de benzinepomp uitgevonden in 1898 dus hetzelfde jaar als het overzicht en het zal best enige tijd geduurd hebben voordat deze ook in het straatbeeld verscheen. Overigens moet ik er wel bij vertellen dat het overzicht gepubliceerd is door een Franse bron wat de cijfers wellicht wat erg rooskleurig weer geeft wat Frankrijk zelf betreft, daar kennen we de Franse wel goed genoeg voor! Dus ja, de Déjà-vu van mij, wat zoveel betekent als "eerder gezien" is wel een beetje het schrikbeeld van ons alle oldtimer liefhebbers; eindeloos speuren naar een benzinepomp. Met de moderne techniek als de smartphone verwacht ik dat het wel nog te doen zal zijn!

Dus geniet zoveel mogelijk van je Franse motor nu het nog zo makkelijk kan. ◀



Follow me... Impressie van de CFM-Jaarrit Vorden

De vorige jaarritten ben ik altijd alleen geweest én met een niet Franse motor omdat die nog niet klaar was. Maar deze keer eindelijk wel met een Franse, zelfs met twee Franse motoren... Dit keer in Vorden en georganiseerd door de familie Seesing die ook al de nieuwjaarsbijeenkomst organiseerde.

Door: René Wesselius; 9 foto's van www.blikopdestreek.nl (van in totaal 98 !)



Niet een maar twee

Buiten de Peugeot P108 was ook de Peugeot P114 op tijd klaar en van een kenteken voorzien en kon mijn echtgenote ook op een Franse plof meerijden. Vrijdags de motoren op de aanhanger geladen en richting Vorden gereden, toen wij op camping Elanova aankwamen bleek het al redelijk vol te staan met CFM-ers en hun motoren en wij werden vriendelijk begroet door bekenden en onbekenden... gezellig dus! Gauw de tent opzetten en de motoren afladen en toen dat klaar was even bij de anderen kijken en natuurlijk over motoren babbelen. Nog geen 10 minuten later was ik al een koppelingkabel aan het repareren en waren mijn vingers al weer zwart. Je voelt je meteen weer thuis! Ondanks het mooie weer is het half September al om half negen donker en werd het behoorlijk koud dus zochten de meesten al vroeg de slaapzak op....

De volgende ochtend

had de familie Seesing voor koffie en wat lekkers gezorgd en werd er wat uitleg gegeven over de rit en het follow-up systeem. Helaas kon Cor Seesing zelf niet op de motor meerijden wegens wat fysieke problemen zodat Mark Nijhoff deze taak op zich nam en Daan als tweede man om bij elke afslag aan te wijzen waar de eerstvolgende rijder moest gaan staan om de richting aan te geven voor de rest.

Voor het vertrek werden alle motoren keurig op een rij gezet voor de foto's en kon men zich rustig aan klaar maken om te gaan rijden. Uiteindelijk waren de motoren gestart en vertrokken we voor de 107 kilometer lange rit door de mooie omgeving rond Vorden, leuke rustige weggetjes en een lage snelheid geven je de kans om van de omgeving te genieten en door het follow-up systeem krijg je ook de kans om af en toe alle motoren voorbij zien te rijden totdat achterrijder Erik op de moderne Triumph en de bezemwagen in zicht komen en je weer als laatste aansluit bij den groep.



Follow you...

Dit systeem werkt (bijna) perfect en na een kilometer of 30 kwamen we bij de koffiestop bij de firma Kramp waar koffie, thee en krentenbrood er wel in ging. Na de koffie en natuurlijk wat gesleutel aan een paar motoren kon iedereen weer verder. Na een poosje rijden kwam Ans Vink opeens de groep voorbij gestoven en vroeg voorrijder Mark te stoppen.....er bleek een hele groep te missen en we moesten even wachten tot ze weer gevonden werden. Na wat getelefoneer was er contact en hoorden we dat ze inmiddels de goede weg hadden gevonden en onderweg waren. Oorzaak van de vermissing was dat degene die had staan wachten op een afslag een deelnemer met een geel hesje had aangezien voor de achterrijder en was weggereden in de overtuiging dat hij den laatste was. De groep die er nog aan kwam had niemand zien staan en die waren dus vrolijk rechtdoor gereden, zo zijn immers de instructies!

NO_x CO CH en C aanvaring

Toen de groep weer compleet was konden de motoren weer gestart worden en de rit verder worden gereden. Het duurt natuurlijk even voordat alles weer gestart is en ondertussen staan degene die al lopen vrolijk rookwolken uit te braken. Dat werd niet echt gewaardeerd door de bewoners van het huis waar we voor stonden. Feitelijk stond het huis op dat moment in een tijdelijke mist. De bewoners kwamen dit dan ook luidkeels verkondigen maar werden door Jan Koolen met wat vriendelijke Brabantse bewoordingen teruggestuurd naar huis. We konden verder richting de middagpauze.

Wijnproeverij

Het gelag op de foto was de zorgvuldig voorbereide uitleg over de Achterhoekse wijnen door de eigenaar. Eerlijk gezegd wist ik er bijna niets vanaf, niet meer dan dat ik wist dat in Limburg, in de Achterhoek en in mijn eigen gemeente aan wijnbouw wordt gedaan.

Het is interessant geworden omdat de landbouw en vee­teelt in Nederland in snel tempo verandert. Tijdens dit schrijven is er een groot boerenprotest in Den Haag. Kern van het succes van de wijnbouw in de Achterhoek: samenwerking (= een coöperatie van behoorlijke omvang met zeven ondernemers), kennis ingekocht in binnen- en buitenland en goede marketing, voor kwaliteit gaan en korte ketens. Onthoud dat laatste begrip maar de komende jaren! ►

Zoals de bevlogen docent/eigenaar zei: "Achterhoekse wijn verkoopt niet op naam, dus als het niet van prima kwaliteit is, dan verkoopt het helemaal niet.

Hoe krijg je een markt?

Dat was niet simpel. Er stonden enkele duizenden flessen wijn van de coöperatie klaar (even bedenken dat je dan al jaren druivenstruikjes naar de zon aan het leiden bent) maar bijna niemand die het spul kent, laat staan op wil drinken tegen behoorlijke prijzen.

Er zijn honderd lokale horecagelegenheden aangeschreven, een kwart daarvan is "goed verzorgd" aan het proeven geslagen en een behoorlijk aantal restaurants hebben sindsdien deze Achterhoekse rode en witte wijnen op de kaart staan. Daar heb je de korte keten te pakken. (52 lokale verkoopadressen en eentje in Amsterdam)

Wat ons opviel, dat was dat er zoveel keus was in kleur, smaak en prijs. Maar het allerbelangrijkste was dat heel wat proevers een stel flesjes hebben afgerekend toen ze hun verblijf op de camping gingen verevenen. Het heeft onverwachts goed gesmaakt.

Proost!



Bredevoort

In het boekendorpje Bredevoort (1400 inwoners) waar de middagpauze was voorzien, waren diverse eetgelegenheden en je kon zelf bepalen waar je wat ging eten en we spraken een tijd af dat we weer terug bij de motoren zouden zijn. Nadat de inwendige mens weer versterkt was kwam iedereen weer bij de motoren en konden we weer verder met de laatste 20 kilometer. Na een extra rondje door het dorp bleek dat de Monet van Daan geen zin meer had en hij even wat moest sleutelen. We hoefden niet op hem te wachten dus reden we verder. Omdat Daan stuk stond wierp ik mij op als plaatsaanwijzer achter voorrijder Mark wat op zich prima werkte ware het niet dat na een paar kilometer mijn Peugeot er mee stopte... Geen benzine meer? Vreemd want ik had hem voor de rit afgetankt. Het bleek dat de tank die een hele grote tunnel heeft en een doorvoerslang naar de andere helft toch niet genoeg benzine overhevelde, de motor schuin gehouden en ik kon weer verder....

Een twee kilometer voor de camping stopte de Peugeot er weer mee. Nu was de benzine echt op en moest ik wachten op de bezemwagen die wel benzine bij zich had, dus een litertje erin gegooid en daarmee haalde ik de camping makkelijk.





Bovenaan links: zo wordt je in het follow –up systeem op je plek gezet. De voorste rijder gaat op een zeer goed zichtbare plek van de kruising veilig met de motor in de goede rijrichting staan. Als de laatste rijder (herkenbaar aan het gekleurde hesje) is gepasseerd, dan sluit je weer achter aan.



's Avonds kon er bij de goed verzorgde barbecue nog stevig worden nagepraat en wat worden gedronken waarna iedereen de slaapzak weer opzocht.

Genoeg geweest

De volgende ochtend besloten wij niet aan de tweede rit mee te doen vanwege dat de lange rit van de vorige dag genoeg had gevergnd van mijn rug en dat het niet zo slim zou wezen die nog meer te belasten. Na de koffie starten degene die wel de rit gingen rijden en die hebben we vrolijk uitgezwaaid, daarna de tent en de motoren opgeladen en rustig aan naar huis gereden. We hebben een prachtig weekend gehad en genoten van de rit en de gezellige mensen.

Familie Seesing bedankt voor de organisatie...het was werelds.
(vervolg blz. 12) ►



Kennis delen (dag)

Al pratende en rondkijkend bij het clubweekend doet de redactie alweer ideeën op voor de Kennisdelendag die ongetwijfeld op het programma zal komen in 2020. Het lijstje is zeker niet compleet en het is aan de organisatoren en deelnemers om er wat mee te doen. Maar de redactie en het bestuur hopen direct alweer suggesties te krijgen als je dit hebt gelezen. Wat de redactie dit jaar erg opviel, dat waren de handige nieuwe middelen die voor rijders van veteraanmotoren beschikbaar zijn gekomen. Daarbij kun je de vraag stellen of je met een zo origineel mogelijke motor moet rijden. Anders gesteld kun je ook zeggen dat je moderne middelen gebruikt maar dat de motor in historische technische staat terug te bouwen moet zijn. Genoeg inleiding, de punten die inspireerden:

Moderne navigatiemiddelen op de motor (Tomtom en Garmin), bevestigen en stroomvoorziening ! En waarom is dit juist op een veteraan handig?

Elektronische ontsteking

LED-verlichting

Moderne **droge accu's** (laden, overwinteren, levensduur)

Tubeless banden (grapje!). **Heb jij suggesties?**



Een gaatje zit in een klein foutje

Het zou een spreekwoord kunnen zijn. Misschien moet dat het dan ook maar worden. Mijn ervaring wil ik je niet onthouden, dit ter lering en de vermaak, in ieder geval van mezelf.

Door: Paul Jonkman

Als voorbereiding op het clubweekend kijk ik altijd eerst in mijn notities. Ik heb een documentje dat heet "onderhoud en service". Die service verricht ik uiteraard helemaal zelf, maar net als in een professionele garage heb ik wel een checklist van punten die ik na moet lopen.

Na een langere rit, of kort voor de winterstalling maak ik de laatste notitie van de dingen die gedaan zijn aan de motor en mogelijk ook zaken die de aandacht verdienen in de toekomst. Laat ik een voorbeeld noemen: een bout van de achterstandaard loopt los. Eenvoudige oplossing is natuurlijk om 'm iedere rit weer vast te draaien. Dat klinkt echter niet als een blijvende oplossing. Puntje op de lijst dus!

Zo staat er bij een van mijn motoren dat de voorband steeds een beetje zacht wordt na een periode van stilstand. Maar dat stond niet bij de Terrot HLG (1931) vermeld. De band blijft maandenlang goed op druk.

Maar na de Jaarrit wilde ik de motor in de auto zetten en toen bleek de voorband helemaal plat te zijn. Hoe kan dat nou? Tijdens de rit niets gemerkt. Geen spijker, steentje of metalen voorwerp in de (nieuwe) band. Thuis maar verder kijken.

Met een paar bandenlichters, leren lapjes ter bescherming van de velg en bandenzeep (wasmiddel) was de band er zo af. De binnenzijde van de buitenband was zo glad als wat. Ik zag er niets doorheen steken. Maar toen ik de uitgenomen binnenband opblies... een luid gesis. Hoe komt er nou een cirkelvormige afdruk in de binnenband, zie foto bovenaan?

Toen ik uit routine de band verder controleerde op zand en vuil, rolde er een ringetje naar het laagste punt in de buitenband. Op de foto hiernaast zie je dat bewuste ringetje op het ventiel zitten. Tijdens de montage van de band heb ik dat ringetje nooit gezien. Het zat en het zit NIET vast, dat kan niet eens. Het is er afgevallen tijdens de montage en tussen de binnen- en buitenband gekomen, precies op het loopvlak.

Terug herleidend hebben de gezinsleden en ik daar meer dan 300 km mee gereden. Toen de finish in Vorden in zicht kwam, is de perforatie dan toch volledig geslaagd en begon het op een kwart van de cirkel hard te lekken.

Ik heb bij andere binnenbanden gekeken (ik had er nog vier in reserve liggen) en geen van die andere banden had zo'n ringetje. Ik ben in ieder geval gewaarschuwd. ◀



CFM agenda

Het bestuur van de CFM nodigt je van harte uit voor het bijwonen van de jaarvergadering.

Het is een goed moment, zeker voor nieuwe leden, om sfeer te proeven en contacten op te doen. Het bestuur is trots dat deze ledenvergadering een groot aantal betrokken leden trekt. We hopen dat nog lang vol te kunnen houden. We noteren een opkomst van 20—25 % van onze leden, voorwaar een prestatie die toont dat er betrokkenheid is.

Algemene Ledenvergadering Kootwijkerbroek 26 oktober 2019.

De stukken voor de Jaarvergadering zijn per e-mail verzonden.

Ook via clubfransemotoren.nl, “MijnCFM”, **Jaarvergadering** zijn de stukken in te zien.

Clubweekend zondag (vervolg)

Cor en Joke waren zondagsochtend alweer op tijd aanwezig om het nodige op te ruimen van de vorige avond en om voor de koffie te zorgen met wat lekkers voor de dames en heren die de zondagsrit zouden rijden.

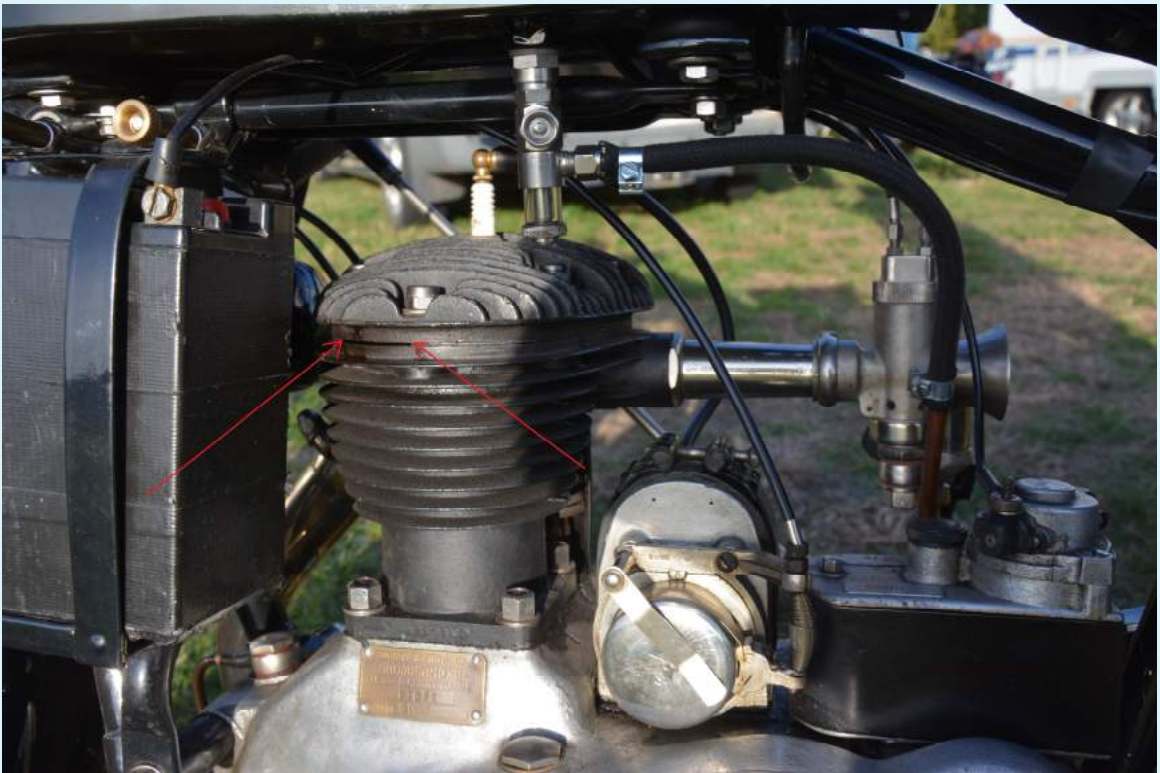
Door: Foto's en tekst Ans Vink



Voor deze dag had Cor (foto links) ook nog een ritje uitgezet van zo'n kleine 60 kilometer. De bezemwagen die op de zaterdag door de zoon van Cor werd gereden was nu in handen van een goede kennis van Cor. De groep was opmerkelijk kleiner dan die van zaterdag maar ze hadden er veel zin in om de rit te rijden. Rob Kwist was zelfs voor de tweede keer dit weekend vanuit Zutphen naar Vorden komen rijden om deel te nemen. Het werd een korte maar geweldige rit. We zijn de gemeente Bronckhorst, waar Vorden onder valt, niet uit geweest. Er liggen dan ook veel leuke weggetjes vrijwel zonder verkeer. Voor de lunchpauze was er helaas toch een pechgeval, de motor van WimH ging de bezemwagen op met ogenschijnlijk ontstekingsproblemen. Het bleek achteraf enkel een slecht contact maken-de zekering te zijn. Tijdens de middagpauze in Wichmond bij de “Olde Kriek” zaten we gezellig in de zon op het terras om de lunch te gebruiken. Cor en Joke waren hier ook aanwezig, we hadden ze onderweg al een aantal malen zien staan op verschillende punten in de route. Door het mooie weer waren er veel motorrijders op de weg waarvan er verschillende stopten om al ons oud spul op de parkeerplaats te bekijken. Een daarvan was bijzonder geïnteresseerd en kwam naar ons toe, het bleek Paul E., een CFM-lid uit Friesland te zijn. Zijn Franse motoren zijn nog niet gereed om de Jaarrit mee te rijden vandaar dat hij op zijn moderne Honda een toertje maakte naar de Achterhoek om toch nog wat clubgenoten te ontmoeten. Na de lunch en veel motorpraat ging de rit weer terug naar camping Elanova. Cor

en Joke waren er al en hadden de koffie klaar. Cor kon het niet laten om te zeggen dat we het laatste bochtje van de route niet hadden gemaakt, we kwamen namelijk van de verkeerde kant de camping oprijden. Dat kleine stukje wat we gemist hadden kon de rit niet mooier gemaakt hebben want het was al in een woord geweldig. Cor, Joke, zoon, broer en iedereen die een bijdrage heeft geleverd, reuze bedankt.

Het weekend was super, ook doordat het fijn was om te zien dat er meer partners, kinderen en familieleden bij het clubgebeuren betrokken waren. We hebben dit weekend drie partners mogen ontmoeten die niet eerder aanwezig waren en alle drie met een motor. De een op een Triumph, (Eric, partner van Arianne) Ted op een Peugeot (de partner van René W.) en Petra op een MZ (partner van Mark N.). De laatste twee zijn dames die de eerste keer meereden waardoor het aantal vrouwelijke rijders zaterdag op 4 en zondag op 3 kwam te staan. Het gaat de goede kant uit maar het mogen er nog wat meer worden. Ook reden er twee zonen van clubleden mee, maar ik ben de namen van de jongens kwijt. Uit Utrecht de boys die vorig jaar in Zeeland een kijkje kwamen nemen zonder motor en nu wel meereden, nog niet op Franse motoren maar dat mag de pret niet drukken. Wie weet volgend jaar? Ik wil nogmaals de organisatie, de rijders, partners, vrienden en belangstellenden heel hartelijk bedanken die dit alles tot een echt gezellig clubgebeuren maakten. ◀



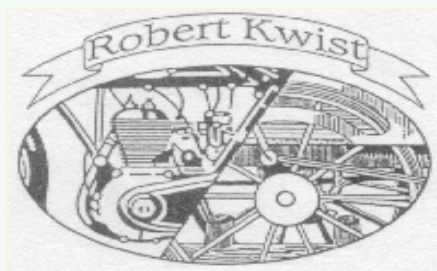
Stoer zijklepperblok van een Gnome et Rhône M1 (ruim 300 cc). Deze zijklepper heeft een losse cilinderkop. Dat is makkelijk bij revisie. De tegenhanger is de zijklepcilinder met blinde boring. Met die blinde boring weten veel moderne revisiebedrijven niet goed raad.

Maar goed, tussen de rode pijlen zat een serieuze pakking die in enkele seconden verdween over een afstand van ongeveer 2 cm. De motor maakt dan een fluitend geluid en daarna kun je lopen. Jan K stapte in de volgwagen en heeft later hier en daar rijders geholpen, bijvoorbeeld door een duwtje bij een motor die niet meer zo makkelijk wilde starten. Zo heb elk nadeel z'n voordeel, nietwaar?

Atelier Rob Kwist

Laarstraat 80
7201 CG Zutphen

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



Ik kan voor uw motorrestauratie het volgende betekenen:

Lederwerk: koffertjes, tassen, riemen, zadels etc.

Hardsoldeerklassen: reparatie frames, vorken.

Revisie oliepompen, smeersystemen.

Lakrestauratie van tank, spatbord, biezen, . . .

Versnellingsbakkenrevisie

Ombouwen van wiellagers

Onderdelenreparatie of bijmaken

Snelle vakkundige service, ruim dertig jaar ervaring

Vooraf prijsopgave, billijk tarief.

Bellen tussen 18.30 - 19.30 uur

Nog nagenietend van de jaar rit, en het treffen in Woerden wil ik ruimte maken in mijn **onderdelenmagazijn. Het betreffen hoofdzakelijk onderdelen voor de 350 zijklepper van Terrot.**

Aangeboden:

benzinetank, 2x versnellingsbak (met en zonder koppeling)
2 voorvorken , eentje compleet, de andere alleen de vork (Druid), 1 frame, 2 x achterframe; 1 cilinder gereedschapskastje F of L, diverse lederen dokterskoffertjes bagagerekje HST, 2 wielen, compleet met banden diverse delen naaf, velgen 350 x 19, stuur (tweedelig) gereedschapskastjes trapezoïde diverse onderdelen versnellingsbak (vragen) diverse 276 carburateurs Amal nokkenassen Terrot HST, met aandrijf wiel kettingkransje idem dynamo, 3 borstel Soubitez rempedaal HST lege versnellingsbak (van een 250?) distributie deksel magneet toeter met nieuwe bal tuimelaars klepbediening schetsplaten motorophanging wielassen ,cups en conussen spaaknippels (passen op oud model spaak) Zadelveren, eigenbouw demper (RVS)

Zoekt u nog naar een bepaald onderdeel?, vraag gerust.

Gevraagd:

onderframe voor panzadel
(veren en pan etc. zijn aanwezig)

manette voor ontsteking

Voor het **magazijnaanbod**
en reacties op bovenstaande:

Robert Kwist
06-24.99.84.49

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 Hattum.

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 Hattum » Tel (038) 33 91 088 » Fax (038) 33 91 087

OLDTIMER MOTOR EN BROMFIETS BEURS

14+15
DECEMBER
2019

t/m bouwjaar 1980

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 m² 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

Agenda: beurzen / evenementen 2019

Beurzen Frankrijk

Een compleet overzicht van Franse beurzen zie website van La Vie de Moto: Iva-moto.fr (tabblad: agenda)

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

2 en 3 november 36ste Oldtimerbeurs Roeselare België

23 en 24 november “Eelde Classics”, Motoren, Automobielen, Brommers
Flowerdome, Burgemeester J.G Legroweg 80, Eelde

7 december 28^{ste} motorbeurs Ranst
terrein Moervelden Bistweg (ter hoogte van nr.11) Broechem (Ranst) België

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

11 en 12 januari 2020 Motorbeurs Rosmalen

Bestuursdata van de Club Franse Motoren



**Beurs & Algemene Ledenvergadering CFM Kootwijkerbroek
26 oktober 2019**

Je bent van harte uitgenodigd om de Jaarvergadering bij te wonen.
Er is tevens gelegenheid om het lidmaatschapsgeld te voldoen.
✂ Op blz. 30 is een kortingsbon toegevoegd ✂

Sluitingsdata kopij ‘Un Peu de Tout’ in 2020
17 februari 1 juni 5 oktober 14 december
te laat? overleg met redactie naar mogelijkheden)

**Het bestuur vergadert in 2019:
20 november**

Owa wat?

In de groepsapp van de Club Franse Motoren kom je soms in een gesprek terecht die je aan het denken zet. Zo ook een gesprek over Owatrol. Ik had er nog nooit van gehoord, dus dat maakt nieuwsgierig. Wie heeft er € 21,99 inclusief verzendkosten over voor een blik met een vloeibaar goedje? Mijn eerste reactie is altijd: het zal wel een leverancier zijn die een al lang bekend product duur verpakt en er met goede reclame veel geld voor vraagt. Is dat terecht? Door: Paul Jonkman

Het valt op dat er een erg goed informatieblad (productblad) op internet te vinden is. (Rustol-Owatrol) Als je interesse is gewekt, zoek dat dan nu eerst op. Ik vind het een groot pluspunt als je een goede beschrijving krijgt. Je weet dan immers hoe je het kan gebruiken en of dat je met dit middel je doel wel kan bereiken. Het productblad geeft heel precies drie toepassingsgebieden weer. **Ten eerste** als anti roestmiddel of grondlaag op moeilijke ondergronden die mechanisch kaal gemaakt zijn. Maar **ook** op geroeste oppervlakken dringt het door tot het intacte metaal. **Tenslotte** kan het als verdunner (eerst testen) in synthetische verf gebruikt worden. Daarmee wordt de verf roestwerend(er).

Dan nog de vraag die via de chat en het clubblad dan maar verder gevoerd moet worden: “werkt het?” Ik krijg daar een goed gevoel bij omdat het eenvoudig in gebruik is en precies doet wat elke hobbyist uiteindelijk wenst, namelijk roestvorming voorkomen. Bovendien werkt het ook beschermend als je over roest heen werkt. De roest blijft zichtbaar, dat willen veel hobbyisten om de motor zo origineel mogelijk te laten. Je kan dus spelen met de “oudheid” en toch beschermen. De natte droom voor de “dans son jus” liefhebbers.

En wordt hier geen eenvoudige grondstof duur verkocht? Eerst dacht ik aan lijnolie. Ik heb het donkerbruine vermoeden dat dit er ook inzigt. Het gaat echter om de additieven die het kennelijk erg goed maken.

Tenslotte nog een inleiding van de “verfwebwinkel.nl”, die schrijft: “het is een multifunctioneel product. Het wordt gebruikt door o.a. oldtimer liefhebbers voor het bestrijden van roest. Wanneer je het oppervlak insmeert met Rustol Owatrol Olie, dan stopt het oxidatieproces. De olie dringt namelijk door tot het gezonde metaal. De olie is zowel in een blik, als in een spuitbus te verkrijgen. Handig voor de moeilijk bereikbare plaatsen! Owatrol Olie is zeker geen Haarlemmerolie, maar je kunt er wel veel meer mee dan alleen roest bestrijden!

Rustol Owatrol Olie heeft een uitstekende hechting op ferro- en non-ferrometalen, maar ook op verzinkte oppervlakken en (kaal) hout. Als je de olie aanbrengt op onbehandeld metaal geeft dat geen verkleuring aan het oppervlak, maar conserveert het juist gelijk het metaal. Hierdoor is verdere oxidatie niet mogelijk. Owatrol Olie wordt veel gebruikt bij kunstwerken of objecten binnen- of buitenshuis.” ◀



Lijnolie producten

Lijnolie is een natuurproduct en wordt geperst uit de zaden van vlas. Als je de geperste olie verder niet bewerkt, dan heeft het een lange droogtijd en oxideert het makkelijk. Het is sterk waterbestendig en het hecht erg goed op hout maar ook op metalen oppervlakken. Zelfs kunststoffen kun je met lijnolie behandelen om ze glanzend te houden.

Er zijn veel gekookte varianten te koop die op deskundige wijze worden bereid om de lijnolie gewenste eigenschappen te geven. Gekookte olie droogt in ieder geval sneller.

Als “standolie” vergeeft het minder en vormt het een elastische duurzame laag.



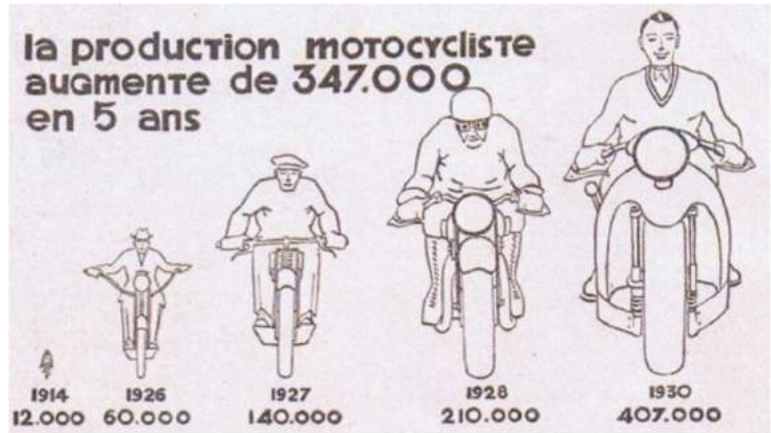
Geen fantasie van de tekenaar maar verheven pracht!

In Un Peu de Tout 109 stond deze illustratie om de groei van de motorfiets productie in Frankrijk weer te geven.

Door: Paul Essens

Van de meest rechter motor werd geschreven dat deze "modern" getekend was met een ruimtelijk frame, met daarachter de zin: "Hoe het frame ter hoogte van de voorwielas bedacht was, dat laten we maar aan de geïnspireerde tekenaar"...

Bron van een aantal foto's:
veiligheidsite artcurial.com



... Welnu, de tekenaar hoefde dat zeker niet zelf te bedenken! De tekening is namelijk een bestaande motor, en wel de Majestic van de Franse ontwerper Georges Roy. Inderdaad een (ook voor die tijd) zeer moderne en ongewone motor, uitgerust met naafbesturing (in het Frans: "direction à pivot"). Hier een foto van het vooraanzicht:

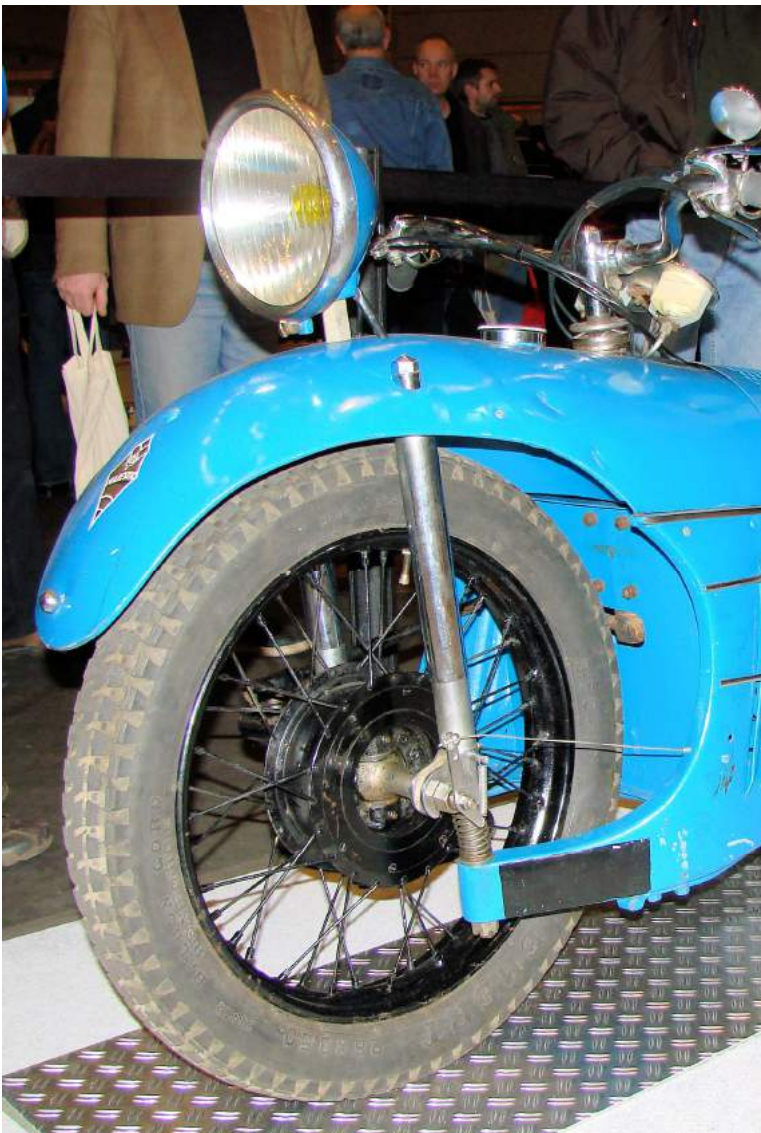
De overeenkomst met de tekening is duidelijk te zien, het enige detail van de wielophanging dat de tekenaar heeft weggelaten is de stuurstang aan de rechterzijde van het wiel.

In geval van een motor met naafbesturing zit in het hart van de voorwielnaaf een holle buis van flinke diameter, waaromheen het wiel met grote lagers draait. In het midden van deze buis staat een korte rechtopstaande fuusepen, waar de naaf in het horizontale vlak omheen kan draaien om te kunnen sturen.





In het geval van de Majestic is deze fuseepen aan de vooras gemonteerd. De vooras is op zijn beurt gemonteerd in twee bussen die om verticaal staande geleidepoten voorzien van veren op en neer kunnen schuiven. Hier een paar foto's die een en ander hopelijk duidelijk maken:



De naafconstructie lijkt sterk op de Ner-a-Car van Carl Neracher, die al in 1921 op de markt kwam. Jaren later heeft Georges Roy ook toegegeven dat hij door die motor geïnspireerd was bij het ontwerp van zijn Majestic.

Ner-a-Car



1922 model A 211cc 1cyl tweetakt
Foto: Yesterdays.nl



Zijaanzicht Majestic

Ook verder is de Majestic 250 cc een bijzondere motorfiets zoals een zijaanzicht laat zien. De motor schijnt verkocht te zijn voor € 81.056,= in 2018 volgens de site Acturial.com

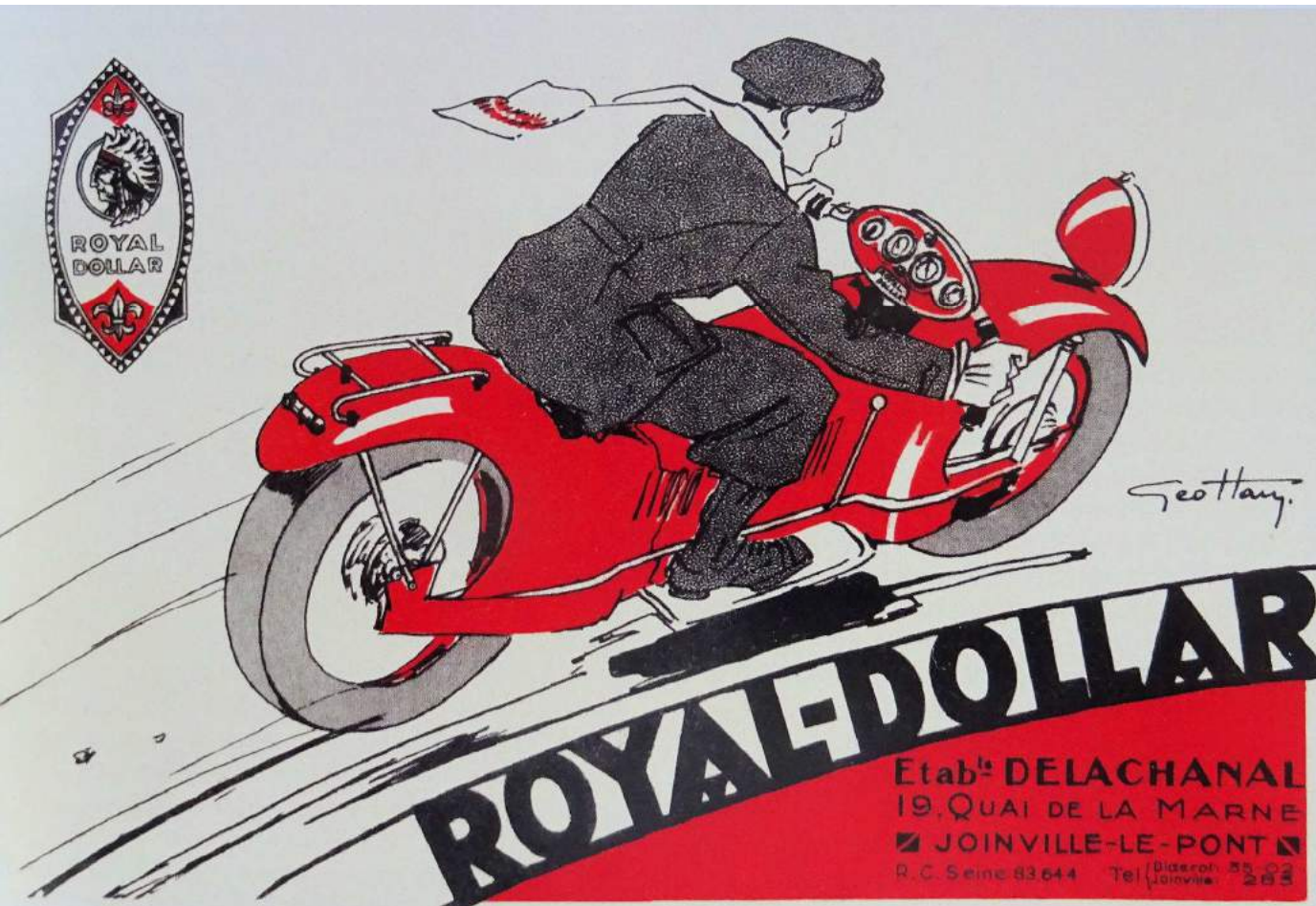
In plaats van een normaal frame had de motor een soort van carrosserie van geperst plaatstaal die, in combinatie met de royale spatborden en een geperforeerde afdekplaat, de motor en versnellingsbak volledig omsloot. Dat het een luxe motorfiets was is goed te zien aan het opvallende en uitgebreide dashboard



Motorshow 1929

De Majestic werd in 1929 op de motorshow in Parijs voor het eerst aan het publiek getoond en trok daar meteen veel belangstelling. In eerste instantie hadden Majestics een chassis van geprofileerde stalen balken met daarbovenop de carrosserie, waarschijnlijk om zo eenvoudig verschillende motorblokken te kunnen gebruiken. Er werden 350 en 500cc Chaise eencilinders ingebouwd, maar ook JAP V-twins en er is zelfs geëxperimenteerd met een Chaise V4 motorblok. De eerste Majestics waren uitgerust met cardanaandrijving, maar later verscheen er ook een variant met kettingaandrijving die maar liefst 9% goedkoper was.

Eind 1929 verkocht Georges Roy de productierechten aan Ets Delachanal, de producent van Dollar motorfietsen. Deze wilde de Majestic in eerste instantie waarschijnlijk gaan verkopen onder de naam "Royal-Dollar", getuige deze folder



De naamsverandering is echter niet doorgezet, en de motor is altijd onder zijn oorspronkelijke naam verkocht.

"monocoque" constructie

Delachanal ging over van een los chassis naar een variant met een "monocoque" constructie, een zelfdragende carrosserie. De luxe treeplanken van de eerste versie werden daarbij vervangen door normale voetsteunen, en waarschijnlijk werd ook het dashboard versimpeld.

Hoeveel Majestics er in totaal gebouwd zijn is niet exact bekend, maar waarschijnlijk zijn het slechts een goede honderd stuks in de periode 1929-1933. Er wordt algemeen aangenomen dat er nog een tiental over zijn, maar gezien het aantal verschillende Majestics dat ik op internet en in diverse boeken heb gezien vermoed ik dat het er meer moeten zijn. Logisch ook: zo'n bijzondere motor gooi je toch niet bij het oud ijzer?



"New Motorcycle"

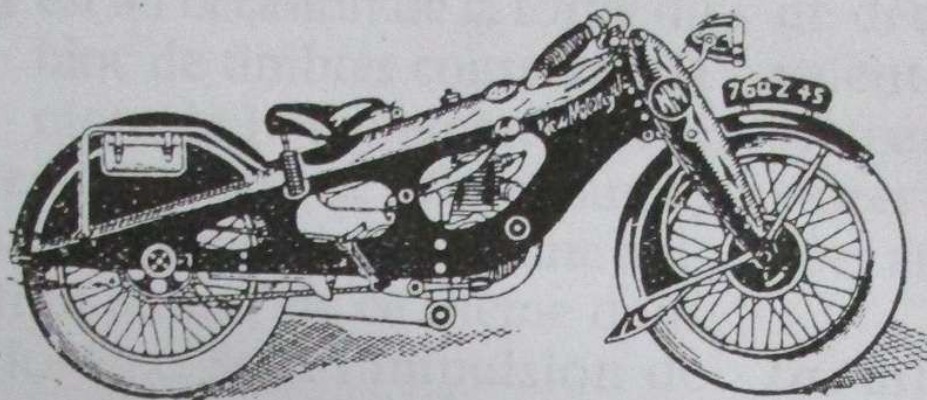
Overigens was de Majestic niet het enige motorontwerp van Roy, die oorspronkelijk ontwerper van naai- en breimachines was maar daarnaast een gepassioneerd motorrijder. In 1925 had hij al zijn "New Motorcycle" geïntroduceerd, een motor die zoals de (Engelse!) naam al aangeeft moest breken met de toenmalige tradities in de motorbouw. Ook die motor had niet het gebruikelijke buizenframe, dat Roy veel te slap achtte, maar een stijve constructie van geperst plaatstaal, en was de hele aandrijfunit veel meer ingesloten dan bij conventionele motorfietsen.

Helaas werd ook deze motor geen commercieel succes, waarschijnlijk door het ontbreken van een goede verkoop- en serviceorganisatie. Dit vermoeden wordt versterkt door de volgende advertentie die slechts naam en adres van de ontwerper vermeldt

== NEW MOTORCYCLE ==

Georges ROY, Constructeur
13, Rue du Parc, ORLÉANS (Loiret)

Téléphone : 32-98





Bij naafbesturing zit in het hart van de voorwielfnaaf een holle buis van flinke diameter, waaromheen het wiel met grote lagers draait. In het midden van deze buis staat een korte rechtopstaande fuseepen, waar de naaf in het horizontale vlak omheen kan draaien om te kunnen sturen.

De ontwerper zelf

Er is ook nog een foto van de ontwerper zelf met een prototype van zijn New Motorcycle met een 350 cc Train 2-takt motorblok in plaats van het uiteindelijk gebruikte Chaise blok. Gezien het daarop gebruikte stuur had Roy toen ook sportieve aspiraties.

Na de verkoop van de Majestic rechten keerde Georges Roy terug naar zijn oorspronkelijke vakgebied, de constructie van naai- en breimachines.





Constructief zeer gewaagd, de aandrijving is dan weer zeer vertrouwd. Niet gek natuurlijk maar het kan toch een beetje tegenvallen als de "mororkap" eraf gaat. ◀

BMA op bromfietskenteken krijgen

Ik heb sinds enige maanden een Terrot BMA (100cc) uit 1935. Sinds dat bezit ben ik lid van de CFM. Rien vertelde mij tijdens een Kennisdelendag dat er binnen de vereniging wel leden zijn die mij waarschijnlijk wel in contact kunnen brengen met clubgenoten die een BMA hebben op snor- of bromfietskenteken. Ik zou graag weten hoe en waar zij dit voor elkaar hebben gekregen. Kun je mij een stapje dichterbij brengen?

Baan Müller

Bodegraven

06-18257135

Gevraagd Bagagerek

voor een Terrot 350 cc zijklepper tot bouwjaar 1931

Cees van Alphen

(0168) 41.28.25

eesnorton@gmail.com

Te koop

Ongedoopte olie SAE 30 tot 50 € 23,=/5 l

er is een groep rijders die met niets anders wil rijden. Er zitten geen toevoegingen in deze olie, dus dit is olie zoals die vroeger ook werd gemaakt.

Smeervet voor versnellingsbakken met vilten afdichtingen € 6,=/blik 500 g

Dit is het zogenaamde 00-vet voor de veteraan-versnellingsbakken. Olie is te dun, vet is te dik.

Paul Jonkman

06-10.12.11.48

ptm.jonkman@gmail.com

Bantzenheim La grange à bécanes

Op verkenning in het zwarte woud, in Duitsland, toerden we onverrichter zake langs diverse campings. De Duitse campings zaten deze zomer allemaal mutje vol. Bovendien zijn er daar niet veel. Uit ervaring weten we dat aan de andere kant van de grens veel dorpjes wel een camping hebben. Zo gezegd, zo gedaan. De Rijn gepasseerd en in Bantzenheim, toch echt een Franse plaats in de Elzas, vonden we de dorpscamping. Het stelde niets voor (écht helemaal niets, maar het koste ook niet veel) en we troffen daar een leuk museum.

Door: Paul Jonkman



Het museum heeft een collectie van 90 motorfietsen. Vooral de merken Ravat, Follis, Liberia, Mandille & Roux, Française Diamant en Rador komen goed aan bod. Dus de liefhebbers van lichte Franse motorfietsen komen daar aan hun trekken.

Er zijn niet alleen veel motorfietsen te zien, het is ook smaakvol en avontuurlijk ingericht. Er is zelfs een simulator aanwezig die je het gevoel geeft dat je écht op een oude motor onderweg bent. Uiteraard heb ik geprobeerd om als kleine jongen het gas zo ver mogelijk open te draaien en dan maar eens te zien wat er gebeurt.

Terug naar de kern van de zaak: is het de moeite waard? Het is geen “omrij”-museum maar als je in de buurt bent, dan is het zeker de moeite waard. Het dorpje en het museum stralen een



La Grange à Bécanes
8 rue du Général-de-Gaulle
68490 BANTZENHEIM
Tel. 00 33 (3 89 26 23 36)



enorme rust uit, parkeren is geen probleem en de omgeving is leuk als je je daar een beetje in verdiept. We zijn bijvoorbeeld de volgende dag naar Basel gefietst. Dat klinkt ver en dat was het ook wel. Maar ook super interessant omdat je op de heenweg de Franse kant doet en terug de Duitse kant (of andersom natuurlijk).

De oosterburen hebben er duidelijk een minder makkelijk fietspad van gemaakt. De aanpassingen voor "ruimte voor water" waren tegelijk indrukwekkend en hinderlijk omdat we steeds om de bassins heen moesten fietsen. En omdat het werk nog niet klaar is, was dat soms behelpen. De elektriciteitswerken, enorme sluizencomplex, de vistrappen en het kanaal, parallel aan de rivier, maken dat je het gevoel hebt in kunstmatige natuur te fietsen.

Ik zou zeggen: museum en streek: twee dagen! ◀



Ravat H8 1928 met Blackburne 500 zijklepper motor. Speciaal vermeld is de doos met de reserve-binnenband (ronde trommel achter aan de lasdrager), de stuurdemper en de Burman versnellingsbak. Mooie details zijn de voorvork, de demper en het zadel. Niet mooi is het spiegelkje, dat vermoedelijk nu nog nieuw te koop is bij AliExpress.



Kun je 'm gebruiken?

Museumband Dunlop Cord (hielband met binnenband). De band is bruikbaar voor een museumstuk of voor tijdelijke aankleding van de motor. Het is zeker niet veilig om hiermee te rijden omdat er droogtescheuren in zitten. Op de foto is het profiel van een nieuw exemplaar zichtbaar. De band is ingepakt in plastic folie (en ga ik er niet uithalen voor de foto ☺)

Paul Jonkman 06-10.12.11.48



Le Velomoteur 125 c.c type PARIS-NICE
à embrayage et 2 vitesses

Près de
50 VICTOIRES

remportées dans les Grandes Épreuves
de VITESSE, d'ENDURANCE,
de TOURISME et de CONSOMMATION
ont affirmé dans tous les domaines
la supériorité de la marque



La Motocyclette extra-légère de 175 c.c.
de cylindrée, embrayage 3 vitesses et
kick-starter

**La plus perfectionnée des
Motocyclettes légères**

ROVIN

"RECORD DU MONDE DE VITESSE"

DEMANDEZ LE CATALOGUE N° 17
AUX

Établissements ROVIN

2, Rue de Colombes
ASNIÈRES (SEINE)

La première Motocyclette Française construite en grande série

LA MOTOCYCLETTE LÉGÈRE

Smart

POUR UN PRIX INFÉRIEUR À CELUI D'UNE BICYCLETTE À MOTEUR, LA

Smart

EST UNE MACHINE QUI PRÉSENTE
TOUS LES PERFECTIONNEMENTS D'UNE
MOTOCYCLETTE « EST PLUS AVANTAGEUSE
QUE TOUT DE QUI S'EST FAIT JUSQU'ICI.

PRIX, COMPLETE :
1.990 frs

La Motocyclette **Smart** 2 HP

Monocylindrique 2 temps 86 x 60. Bielle et
Vilbrequin montés sur roulement. Deux
vitesses et kick starter. Transmission sur
courroie. Réservoir à litres 5. Cadre sur-
ballon, tube renforcé, fourche élastique.
2 freins. Batterie avec outillage. Pompe.
Trompe. Porte-bagages. - 55 kilos

LA MOTOCYCLETTE
Smart
n'est pas construite pour faire des vitesses
exagérées, mais c'est une grimpeuse de côtes.

MOTOCYCLETTE
Smart
55 à 57, Quai de la Tournelle, PARIS
AN. TEL. 50. VALMO-PARIS
TEL. - BOULEVARD ALBA ROUÏ

LES ATELIERS DE SEDAN
(Ind. et com.)
QUI CONSTRUISSENT LA
MOTOCYCLETTE
Smart
ET GRANDE SÉRIE

PRODUCTION 100 MACHINES PAR JOUR

PUBL. HENRY LEBEUF - PARIS.

Smart

Op 5 oktober tijdens ons bezoek aan de oldtimerbeurs van Malmédy zag ik een oude motorfiets als blikvanger, een Smart. Ik bleef maar met de merknaam in mijn gedachten rondlopen. Dit leverde het op...

Door: Daan Withagen en redactie CFM



Zoals op de voorpagina in groot formaat te zien is, stond de Smart op de tafel naar wat later bleek een Duitstalige standhouder. Hij beweerde dat de Smart een motorfiets van Franse origine was. Een zeldzame motor van begin jaren 20 en nog helemaal origineel. Informerend naar de prijs gaf hij aan daar € 5.000,- voor te willen ontvangen. Daar mijn beursbudget deze dag wat minder was en het merk me totaal niets zei, laat staan de originaliteit, liet ik de motor voor wat ze is. De gedachte aan de motor bleef echter niet achter en daar bleef ik dus mee rond lopen. Tijdens de beurs ben ik op mijn telefoon nog wat aan het zoeken geweest, maar zonder resultaat. Ik heb toen de foto in de whatsapp groep van CFM gedeeld en daarop kreeg ik wat leuke reacties van clubleden die ik hier graag deel.

Robert Kwist deelde de link naar www.cybermotorcycle.com Rien Neels deelde een stukje informatie en verwees naar het grote Dictionnaire des Motos Françaises, wat dan ook maar gelijk besteld is. Over Smart zegt cybermotorcycle.com het volgende:

Motorfietsen gemaakt door Les Ateliers de Sedan 55-57, Quai de la Tournelle, Parijs van 1922 tot 1927. Ze gebruikten 2 pk tweetakt motoren van 148cc die waarschijnlijk zelf geproduceerd

zijn. Ze claimden de eerste Franse fabrikant te zijn die motoren in serie bouwden en er wel 100 per dag produceerden.

Volgens de bijgevoegde reclameposter was het een motorrijwiel voor een lage prijs van 1.990 Frs. Daarvoor werd een motor geleverd met 2 versnellingen, een kickstarter, riem aandrijving en een tank van 4,5 liter. Een laag frame, versterkte banden, elastische voorvork en twee remmen. Ook werd de motor afgeleverd met een tasje met gereedschap, een pomp en bagagedrager. Het rijklaar gewicht was 50 kilo. De motor was er niet op gebouwd om overdreven snelheden te behalen, maar het was een goede klimmer.

Kennelijk werden er ook motoren onder de naam Smart in Australië geproduceerd.

Met dank aan de reacties van Rob Kwist en Rien Neels heb ik dit verhaal naar de redactie gestuurd. Uit het volgende blijkt nog dat ik daar nog wat extra werk heb bezorgd.

Blijft voor mij de vraag: was het “smart” om geen bod op de Smart uit te brengen? De tijd zal het leren. ◀

Koopkracht

Volgens het Internationaal Instituut voor sociale geschiedenis is € 3000 = in 2018 ongeveer evenveel als 500 gulden in 1920).

Maar in Frankrijk werd in 1960 voor elke 100 oude francs 1 nieuwe franc gegeven.

Het is dus nog een uitdaging om te bepalen of 1990 Frs. veel geld was.

Ziet iemand de mogelijkheid om dit eens uit te zoeken?

En wat was de koopkracht van een modale werknemer in die tijd?

Er zijn nog 1000 andere fabrikanten

De Smart zoekopdracht was de aanleiding om wat dieper te duiken in de geraadpleegde website cybermotorcycle.com/euro/france.htm Het blijkt dat men daar geprobeerd heeft om alle merken Franse motorfietsen bij elkaar te brengen.

Door: redactie CFM

De Club Franse Motoren had kort na haar oprichting al ontdekt dat —terwijl in die tijd nog geen internet en bijna geen boeken en overzichtsdocumentatie beschikbaar was en Tragatsch de bijbel was! — de Franse motorfietsindustrie uit wellicht 500 Franse motormerken moet bestaan. Dat idee ontstond doordat er heel veel lokale bedrijfjes vanaf 1910 en de jaren erna hun eigen motorfiets bouwden, meestal met inbouwmotoren, al of niet met bestaande voorvorken, zadels enzovoorts.

De verwachting wordt op deze site sterk overtroffen. De motoren zijn alfabetisch gerubriceerd. Het enige dat daarbij ontbrak, dat was de **totaalnummering**. Dat is nu gebeurd (per 6 oktober 2019) en levert dus met de kennis van vandaag iets meer dan 1000 regels op. Bij een volgende letter van het alfabet is de **eerste merknaam rood** gekleurd. Het vergt veel uitzoekwerk om te bepalen of een merkregel ook een apart merk is of bijv. ‘n verwijzing naar een dochtermaatschappij of de (werk-) maatschappij. Iets anders is dat misschien van enkele merken zelfs maar één exemplaar bekend is. Is dat dan wel een merk? Zo ja, is het dan een uniek ontwerp dat het vermelden zeker waard is? Of een gebakje van ‘t smidje op de hoek?

O ja, deze lijst is niet bedoeld om te lezen, maar alleen om een indruk te krijgen van de omvang van het aantal merken.

ABC Abeille ABF A.B.G. Ache Freres ACMA ACS 1981 Ader Adonis Aerocar A.G. Sidecars AGF Aiglon Albatros Albert-Jean Albi Alcyon Alfred Faure Alleluia Alma Alpha Picquenot 1956 Alphonse Thomann Alter 1955-56 AMC Amstoutz Ancare see Moreau André 1923 Andre Leducq Andru Alpha 1983-1990 (Trials) Antonin Magne Anzani (FR) 1906 AOCs Aquila 1950s Aquilon Arbinet Archambaud see Mercier Archdeacon Ardent Ardex Argentre Arliquoie Armor Arzens AS ca.1926 ASP Aster1900-1910 Astral (dochtermaatschappij) 1919-1923 see Austral Athena Atelier du Furan Atlantic Atlas Babycar Aubier-Dunne Audax Audouard Aureole Aurore Austral Autobiroue Autocycllette Auto-Fauteuil Automotette 1898-1899 Automotionette Automoto Advance see Geo Dupuy (G.D.) Aviator Avol AXA A.Z. 1900-1908 ▶

Twoe euro korting (van 5 voor slechts 3 euro)
Kootwijkerbroek (van 5 voor slechts 3 euro)
Essenerweg 88, 3774 CD Manège Voorwaarts
Zaai open vanaf 12 uur
Algemene Ledenvergadering 13 uur
Dit is een aanbod van de organisator en de CFM
Uitsluitend tegen inlevering van deze ongekrpte bon
c 2,- = korting

Babymoto see Breton BAC 1925-1939 Baggi-Samyn Bagys 1903 Bahon Bailleau Bailleur Ballis 1950s Barigo 1973-1997 Banchet Barre Barrelier 1919 Barrière Bauchet Baud (Betty, Elfil, Luxia, Jurasport) Baudier Bayle et Michon 1925 Bazile 1925 B.C.A. BCR 1923-1929 Bedelia ca.1912 cyclecars Bellamy Belledonne Benitaco Benjamin Benoit Faure Benoit-Gonin Beringer Bernardet Bernasse Bernet Bert Tricars Bertaut Berthier Bertin Betty 1950-1960, see Baud BFG BGA 1950s Biboud see Liberia Bichrone 1902-1907 Bidalot 1967-1990s Bima 1952-1953, see also Peugeot Birma 1949-1959 Bisson-Berger B.J.S. 1930s Blanche Hermine Blauseur Blériot Blotto BMP Boccardo Boillod Boisset Boivin Bolide Bollee Bon Avion Bonhomme Bonin Bonnefond Bonnefis Bonnet 1906 Bonnet-Jumel 1903 Bonnet & Guyonnet, see also Phebus and Galiator Bonnet-Jumel Bordes Bouchet 1904-1905 Boudier Boudiot Bougery 1896-1902 Bouilly Bourcard Bourdoux Bourgy Bourgozin Boveil (see also Torpille) Boxer Boyer Bozier BPS (and B.P.) Braud Breton Breuil Briban Engines Brierte Briest Brillant Brissard Fils Brissonet see Mors-Speed Brooklyn Brosse see Brillant Brouiller Brousset Brun-Latrige Bruneau Brunner Brutter Bruud Buchet Bufflier Bugatti Burdin Burton Butler **Camille Daudon** Camille Foucaux Captivante see Jeunet Cardan see Moto-Cardan Carley Carpio 1930-1935 Carreau Casnat Cassardo Sidecars 1930s Cavalier Cazalex 1951-1955 Cazenave C.B. Sport C.D.M. see Chantemède Cemec Centaure C.F.C. Chaffal Chaffin Chaigneau Chaise Christophe Chalmers 1902 Chanon 1905 Chantemède Champeyrache Chapelle Chapius 1950-1960 Charles Gerald Charles Pélissier Charon Chartier Chauffourier Cheilus Chemineau Chenard-Walcker Choubersky 1899 Chouzet 1904 Cicca Véloure Claude Delage Claxton & Beatty Clebant Cleliabier Clément Clément-Gladiator CMR see also Cemec Coq de France (see also Racer) Cocymo Coudrix Cointot Frères Colomb 1950-54 Comiot 1896-1899 Contal Cormery 1902 Corre Constantin & Cabannes 1901-1905 Cote-d'Azur Cottereau Couffinhal Cousturo CPC 1931-1937 BMA CP Roleo Creanche 1897, see Comiot Cury Cycleauto 1919 Cyclex 1946 Cyclohex see Demy Cyclotraceur Cyclorev-VBF Cyomo **D'Yrsan** Dainty 1950s Dalifol Damas Daring Darraqc Daudon 50cc 1950s David 1905 Dax DD Deauville Debaralle Debeaune Deckert Decolon Degre 1900s DeLaurier and Morin 1869 Deleau 1898 Delieutraz 1903 D.E.M. Demade Demaria 1902 Deemeester De-De De Dion Bouton Delaplace De Pauppe WWII Deprez Derby Demy Deronzieri Desgraus Devinant DFR Diable 1919 Didier Jillet 1975-1979 Diem 1948-52 Dilecta Diva 1903 Dobro Dollar Dolmen Donjon Dorion 1932-1936 Doué 1902-1903 Dresch Drevon DS-Malterre Duchemin Ducom Ducommun Dumont 1899 Duncan-Suberbie Dupont 1930s Dupressoir Dupuy see G.D. Durand 1920-1923 Durandal Duravia 1905s Durey see also La Parfaite Duteuple Duten 1920s Duteil-Chalmers **E Fontaine 1906** E.C.H.M. 1933 Écureuil ERS 1987-1989 Eichel see Prestler Elan 1901 ELF 1974-1985 Elie Huin Elite Sport Elvish Émeraude 1902 Epsom E.R. (Emile Robion) see Moto-Cardan Eriol Ersnault-Pelterie Esper & Dixi see Moreau Essor Etoile 1906, see Motobecane Etoile 1933-1939 Evans 1920s Everest Excelsior 1900s Eyrant 1904 **Famocyclette** Farman Faure-Durbize Faure & Bayle Fauvette (La) 1904 Favor Felix Millet, see Darraqc Feminia 1933-36 Fernand Clément c.1908 Fior Fleury 1905 Flinois 1905 Follis Fournier et Knopf 1902 Fox 1931-49 F.R. 1950s Fragne France Moto Cycles (F.M.C.) Francis Pelissier 1950s F. Simon Fulgor 1900s Fulgur 1950s **Gagnon - see also Realty** Gaillard 1907 Gaillardet 1899 Galiator 1907 Galland Gallia 1904 Gallia-Condor G.A.M. Frames Gamet Garin 1950-1953 Gauthier (1902) Gauthier (1972) Garreau 1899 Gautherot Sidecars (gallery) Gautier-Wehrlé 1897 Gayon see also Mireille Geco 2014 Geco 1920s, see also Geco Herstal Geco Herstal Genial-Lucifer 1928-1956 Gentil 1902-1904 Geo Dupuy, G.D. 1920s Georges Richard 1900s Georgia Knap 1901-05 Gerfaut Gerkinet (see also Geco-Herstal) G.I.E.M. c1939 Giguet 1903 Gima Girardot 1899 Gitane Givaudan G.L. 1920s Gladiator Gloria (Fr) 1912 (see also Lurquin-Coudert Gloriotar 1903-04 G. Lotteau see Perfection GMV 1970s-80s Gnome & Rhone Goblun-Minerva Godet Godet Vincent Godier & Genoud 1970s-1995 Godmare Goguel 1902 Gottfried of Mulhouse Gourt 1902 Goutay Grapperson Gratioux Griffon Grimault Gros 1905 Grosseiller 1913 Grosse-Goubault 1899 Guerry 1904-1907 Guignard 1933-1938 Guiller Guiller, Rene, see Rene Guiller Guiller S.A. Guimbretiere Guinard see also Keops **H Errard** H. (Mathey) Hallot 1904 Hammond et Mouter 1902 Hanzer 1899 Harwill 1925 Harding-JAP Harlette Harlette-Geco 1920s, see also Geco, and Mas (Italy) Harrissard Hasty BMA's 1930-34 Hautgen (Iris) 1902-1904 Hellessen Helyett Henni Vallée 1905 Henriod C.E. 1898 Henry Bottin (H. Bottin) Herdte & Bruneau 1903 Hermis 1897 Hildebrand & Wolfmuller Hironnelle 1914 H.L.B. 1900 HO 1970s, see Offenstadt Horsy HRDD (France) Huco 1950s Huin Elie Hurtu 1895, 1950s Hunter 1920s **Ideal 1903, see also Bonin** Imperial Triporteurs Impetus 1901 Indénor Inter 1953-56 Invicta 1903 Iris 1902, see also Haustgen Isoflex Ivry 1906 Ixion (FR) 1901 **J.Quentin 1904-1910** Jack Sport see Utilia Jaquelin 1920 Janoir Japauto 1972-1976 Jaujard 1903, see La Guerrière JCM Trials 1985-1987 Jean Louvet J.B. Louvet 1913, also Jean Louvet Jean Thomann Jeunet J.G. Engines Jochum 1901 J.O.G. 1906 Jonghi Jouclard 1903 Jouve Judenne Juery Jules Dubois 1899 Jullian Jumella Juncker Jurasport 1950s, see Betty **K.D. (Keller-Dorian) 1906** Keops Kervran Kid Koehler-Escoffier Kreuzberger 1900 Ktéma KVS see Solyto **La Cyclette** La Foudre La Française La France La Guerrière La Lorraine La Panthere see S.M.A.C. La Parfaite 1900 (See also Durey) La Perle (St Etienne) La Perle, 1905, see Bailleul La Préféré 1913 La Remoueuse see Moreau La Tortue 1900 La Victoire 1900, see Pécourt Labbé 1920 Labitte 1899 Labor Lacombe (Comindus) 1950s Lacroix & Delaville 1896-1914 Laforge & Palmentier 1903 Lafour & Nougier Lapébie 1950s Latscha 1948-1953 Liauidos Lamaudière-Labre (Lamaudière-Mauger) 1903 Lamblin 1910 Landru 1899 Lapebie Lapierre Lapize Lardennais 1903 Lardy, see Ydral Large 1903 Latscha Lavalette L'Avalette Lédonien mopeds Le Grimpeur Le Greves 1950s Le Gitan see Gitane Le Martinet Le Petit Roi, 1940 Lepoix Le Poulain Le Progrés 1901 Le Sauvage Ledonien see also Triumphus Leducq Lefol Scoot-Air Lehaitre c.1937 Leloir Leon Bollee Lepape (Bichrone) Lepoureaux 1904 Lesprier 1900 Letang 1895 Levassor & De Boisse 1900 LG Perreaux see Perreaux Liauidos 1923-1927 Liberator 1898-1905 Liberia 1900 Libertas 1902 L'Idole 1898 LMP Lobin 1902 Lombard 1898 Lorient Lorraine, see La Lorraine Lotz-Huzelstein 1896 Louison Bobet Louis Clément Louis Janoir, see Janoir Louis Pitard Louis Veneis Louison (see also Hellessen and Monnier) Louve (La Louve) 1904 Louve 1897 LSN (L.S.N.) see also Louison Lucer Lucifer Lumen L'Universel 1901 Lurquin & Coudert Lutece Lutetia engines Lux Luxia Lyjak **Macombynn 1950s** Macquart 1900 Macquet 1951-54 Maddox Magali 1903 Magaty Magda Magnat-Moser Magnat-Moser Magnier 1901 Mahe-lardin-Foucher 1901 Majestic Mandille et Roux Manon 1902 Manufacture Manurhin Marc Maratuech Marino Marly 1908 Marmonnier Marot-Gardon 1898 Martin-Moulet Maratuech Mascotte Mathis Maucourant Manur et Cie, see Lamaudière Mauxion et Devinant 1903, see also Devinant Max Mayeski 1904-1907 Mazoyer MBK see also Motobecane M.C. Megy 1901 Mercier 1899 Mercier 1930s-1950s Messner see Rexor Merveilleuse Meteore Météore Engines Métalloplan 1901- Métropole (La) see Darraqc Métropole (La) 1899- see also Darraqc Meunier see Aquila M.F. MGC Mic Per Micmo Microma 1947 Micromoteur Midroit Midual MIG Mignorac (See also LMP) Millet 1887 see Darraqc Mimosa Minerve 1899 Minima 1903 Mira 1904 Mireille 1904 Mirus see Amstoutz Mistral 1902 Mistral Engines 1950s MN (Meunier et Nexon) 1905 Mobyve-lo Moc Mochet MOM 1905 Monarque 1896, see also L'Élegante Mochet 1950-1955 Mondia 1950-1960 mopeds, see F. Simon Monet & Goyon Monin Monnier 1920s Monoto see Poirier Monotracer Mont 1903 Moraco 1974 Moreau 1896 Morel 1897 Morette 1902 Mors 1900 Mors Speed Moser Mosquito (France) see Presto Motavia Moteurs Bi-temps 1919 Moteurcyclette 1921-1924, see Rosengart Moto-Cardan Motobécane Motobloc Motoconfort Motolux 1933-1938 Motopedale Moto Payan Motoporteur Motorfly 1919, see Voisin Motosacoche-France Motosolo 1920-23 Motorette 1900 Motosolo Mototouriste 1922 Moto-Union 1950-1955 Motte 1910 Moto Martin Moto Monté Motopedale Moussard Moussard & Madoz, see also Madoz M&P ca.1928-1938 MR see Mandille et Roux M.S. Myriam **Nancia 1956** Narcisse see also Paloma Negol 1960-1961 Nervor see also Radior Nerva 1926-27 New Map New Motorcycle see also Majestic Nil-Supra 1906 Ninon Nord Loire Nougier Nover **Offenstadt** O.L.D. Minisco 1955-1962 Ollier c.1906 Ollivier Onoto Olympia 1906 Olympique Omega 1898 Omega 1900 see Kreuzberger Omega c1910 Onfray Oreol 1903-1914 Oriol 1919-1926 Origan 1900 Orion Orligne see Lapierre OTI Otus Osaliberty Oscar Egg **Paloma** Paillard 1903 P.A.L. 1905-1950s Panhard (see also Tigre) Panneton 1906 Papillon 1899 Paris-Rhone Pasquet Passemontagne see Gentil Patimo Paul Martin see New Map Paul Vallée Paulin-Demet 1899 Pauvert 1933-1939 Pécourt 1900-1905 Pelletier 1902 Pélissier 1950s Pem-Da Pennerat Perfecta 1899 Perfection 1906 Pernette Pernot 1908 Pernod 1980s Pernoo 1899 Perreaux, L-G. 1871 Perrenoud 1953-54 Petit 1903 Pétrocyclette 1905 Peugeot People Pfohl P.G. 1903 Phebus ca.1910, see also Bonnet & Guyonnet Piat Picard Fayolle Pierton 1922-1925 Pipres Pitard see Louis Pitard Plasson 1921-24 P.M., see also Propul-Cycle Pocheron Tricar 1950s Poinard (See also BCR) Poirier Poitier Lecorsier see P.A.L. Pontheray 1901-1905 Popp 1899 Portal Prestre Presto 1904 Presto 1930s-1950s Prophete Propul-Cycle Prunel 1900 Pussycar **Quentin see J. Quentin RA Racing 1906** Racer Radia see Jeunet Radiane see Gagnon Radiola 1933-1939 Radior Radium 1907 Ragot Randoïn Raphael Gémiani Rapid 1955 Rasser Raster Ratier Ravat Realty see Gagnon Regence Regina 1905 Reinor Renaux 1898 René Gillet René Guiller Renouard 1904 Renow Rexor Rhonson Rhony'x Richard-Choubersky see Choubersky Ridel 1899 Rimal 1904 Riva-Sport (RSI) Riviere 1896 Rivollier 1905 Robust 1950s M. Rocher Rochester Sport 1900-1910 Roës 1932-1934 Robion, Emile - see Moto Cardan. ROC 1902-94 Rocquet 1904 Roquebert see Cocymo Rocvabe Roland 1906 Roes 1932-34 Roleo see C.P. Roleo Romain Rosengart Roulante ►

Twee euro korting
 Barneveld 90 Oldtimerbeurs
 Kootwijkerbroek 26 oktober 2019
 zaal open vanaf 12 uur
 Manege Voorwaarts
 Algemene Ledenvergadering 13 uur
 Dit is een aanbod van de organisator en de CFM
 Uthalistend tegen inlevering van deze uitgenipte bon

€ 2,- = korting
 cfcm

Rousset 1896 Roussey Roux Rovlante 1929-35 Rovin Rowill Royal Royal-Dollar Royal Fabric Royal-Moto Royal-Moto (1970s) Royal-Sport Royal-Velo 1926 RPF see Rivolier Ruche 1952-54 Rullier Rupalley 1896 Rupta 1910 **Sadem** Salmson Salvator 1901 Sambiasi San-Sou-Pap Sancione 1900 (see also Motorette) Sanhoc Sandford 1920s-1930s Sanucta (Sanne) Sarrus see also Elan Sartorette Sautel et Sechaud Savariaux Savard Saving 1906 Savoye et Cie Schildge Schneider 1902 S.C.L. 1913 Scootavia 1951-56 Scooter-Valise see also F.R. Scotta Scorpa 1993~ Scoto Scoutex 1955-60 Scylla 1928-1937 SECAM Selection 1952 Semper (see also Elite Sport) SEPT Engines 1920s SER 1955-58 Serpollet Serrus 1926 Serwa (VeloSerwa) Seurat Sevitime SEWA Sherco S.I.A. (Albert) S.I.C. SICAM c.1921 Siema Sicraf see Paul Vallee SIF see F. Simon Simard Simon (Simon Freres), see Royal-Fabric Simon F see F. Simon Singer (St Etienne) Siphax S.E.T.A.M. (Baby Star) Slaughi S.M.A.C. Smart SNECMA see Gnome et Rhone Societe Air Tourist Socvel Solex Soyer Socol S.O.C.O.M.I.A. Soltner Solyto Sommaire ca.1901-1908 Soncin 1900-01 SOTECMA Souvairan Sparring Spécial-Monneret Speicher see Mercier Sphinx 1899 S.P.Q. (SPQ Ossa) Spada 1922 Speed see Mors-Speed Stainless Star-Fling Starnord Staub Stella Sterling Sterva Stimula Stopp Strook Styl'Son Sublime Succès Suddard Sulky see Voisin Superior ca 1910 Supplexa Suquet Suzy Svelte Sylvania Syphax **Talbot (Fr)** Tamoto Tauzin 1898 Tavernier 1921-23 Teddy 1922-24 Tendil Terrioux Teyssot Terrot The Pretty 1905 The Royal see Chauffourier Thomann (1914) see Jean Thomann Thomann Tibalette Tigre Titania 1901 Torpille (See also Boveil) Totey 1901-04 Touraine Tractavant, see also Socvel Tractocyclette 1906 Train Trèfle-A-Quatre 1900s Trepardoux Trilby 1904 Triomphus (also Clarus & Debello) Trophee de France see also F.M.C. Tungnaud-Cavelier 1902 Turgan-Foy 1900 **Ultima (E. Billion)** Uldry Unica Universel see L'universal Urago Utilia **Vacances1954-1960** Vallière 1903 Valmobil Vannod 1920s-50s VAP Vaus 1903 VBF Velor Veloserwa Velosolex Veloto Vélox 1904 Verdel Verlor Vigneron Villemain 1904 Vimer Engines Vindex Vinet 1899 Viratelle 1906-07 V.L.T. Engines 1951-54 Vog Voisin Voxan **Wakan** Washington 1899 Werner 1898 Wethy White-Star Willam Winstler Wonder **Ydral** Yvels **Zedel** - Z.L. 1900 Zwang ◀

Deze informatie is beter te lezen (en genummerd) op onze website. Ga daarvoor naar :

1. Clubfransemotoren.nl
2. MijnCFM (inloggen)
3. Artikelen
4. Kies het artikel “alle Franse motormerken”

Het zou fijn zijn als iemand de lijst kritisch bekijkt op bruikbaarheid, dubbele vermeldingen eruit pikt en kritisch verbeteringen aanbrengt. Deze lijst is als Word-document beschikbaar bij de redactie. De redactie kan helpen bij de werkzaamheden. ◀



Soltner

Meneer Soltner uit Pfastatt in de Elzas in Frankrijk heeft deze motor zelf gebouwd naar eigen inzicht. Er bestaat maar één exemplaar. Hij gebruikte daarbij bestaande onderdelen maar die wijzigde hij naar eigen inzicht. Knapste werkstuk vormt de motor, een tweecilinder tweetakt met een gescheiden versnellingsbak. Tekeningen en gietvormen zijn eigen werk. De motor is op kenteken gekomen op 8 januari 1952 maar het idee en de fabricage begon al voor de tweede wereldoorlog.

Subots

GNOME & RHONE



Moto 4 CV. 500 cmc.
GRAND SPORT A CHAÎNE

Moto 4 CV. 500 cmc.
CHAMPION DE FRANCE

VENTE A CRÉDIT

SOCIÉTÉ DES MOTEURS GNOME & RHONE

SIÈGE SOCIAL
34, RUE DE LISBONNE

PARIS

MAGASIN D'EXPOSITION ET DE VENTE
49, AVENUE DE LA GRANDE ARMÉE

Téléph. Wagram: 09-93 • 99-96 • 99-97

Registre du Commerce N° 176-707

LIEMA", GRAY.-IMP., 102, RUE DE CHARONNE, PARIS (XI) — R. C. SEINE: 5912

LE GERANT