

# Un Peu de Tout



*Misschien wel de oudste motor?*



Gedreven door de wind

Jaarrit CFM "Brabantse Wal"

Identificeren en dateren van bekende Franse motormerken

Kijkje in Mark's schuur - Afstellen met nieuwe benzine

Krukas maken - Heel veel foto's...

## (Veilig) vermaak

In de vorige *Peu de Tout* heb ik me flink ingespannen om een puzzel te maken. Het maken is eigenlijk zeker zo'n grote puzzel als het oplossen. Toen ik 'm af had, wist ik nog niet dat velen thuis kwamen te zitten en wel een verzetje konden gebruiken. Uiteindelijk zijn er zeven correcte inzendingen binnen gekomen en ik heb de computer er maar eens bij gepakt om een eerlijke trekking te organiseren (ja, dat kan mensen).



Edwin is de gelukkige die volgende jaar gratis lid is van de club

en op die manier € 25,- bespaart. Als je er een uitdaging in ziet om ook een puzzel te maken, dan houdt de redactie zich aanbevolen.

Ander vermaak was het lezen van boeken. Daaronder een boek van journalist Nick Harris die bijna 40 jaar van **motorwegraces** verslag heeft gedaan voor onder andere de BBC. En ook nog een boek over Enzo **Ferrari**. Enig idee wat een opvallende rode draad is bij beide boeken? Het enorme aantal slachtoffers dat in de beginjaren na WO2 in de snelheidssporten te betreuren was. De manier waarop over de betreurden werd gesproken is wel bekend. Maar dat er in die conservatieve denkwereld uiteindelijk enorm veel aan veiligheid is ontwikkeld is een opmerkelijk proces geweest. Wat was de omslag? De rijders pikten het niet meer. Er ging altijd al veel geld om in de racerij maar de rijders zagen daar relatief weinig van terug in verdiensten en arbeidsomstandigheden. Nu verdienen ze vaak beter (met enkele superverdieners) maar de veiligheid is ook enorm verbeterd. En uiteindelijk is veel daarvan ook nog ten goede gekomen bij gewone verkeersdeelnemers. Dan gaan we toch vooruit met z'n allen.

En zo zie je steeds groepen mensen opkomen voor hun eigen positie. Ook nu...

Paul

2

## Colofon

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

### Dagelijks bestuur

#### Voorzitter

Daan Withagen 06-53.43.96.29 daanwithagen@gmail.com

#### Secretaris

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

#### Penningmeester

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

### Algemeen bestuur:

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

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

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

### Secretariaat/evenementen

CFM t.a.v. het secretariaat, Vlaskam 10, 4765 DH Zevenbergschen Hoek  
Email: [info@clubfransemotoren.nl](mailto: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](mailto:CFM-DC@tele2.nl)

### Aanspreekpunt voor technische vragen

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

### Ledenadministratie + verzending "Peu"

Peter Mosseveld, Muntersdonk 17, 7326 BD Apeldoorn (055) 543.03.06  
Email: [info@clubfransemotoren.nl](mailto: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](mailto:cfm.penningmeester@gmail.com) Tel: (073) 532.28.63

### Redactie en website [cfm.redactie@gmail.com](mailto: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](http://clubfransemotoren.nl) ([info@clubfransemotoren.nl](mailto:info@clubfransemotoren.nl))

## Inhoud

Rust roest.....	4
Het motorvirus (voorwoord) .....	5
De oudste motorfiets (J. Bourgery).....	7
Erfenis aan de CFM van Johan Hoogland†.....	11
Agenda .....	13
Nieuwe krukas maken .....	15
Een tandwiel met een kunstgebit (vervolg).....	18
Identificeren en dateren van Franse motoren .....	19
Afstellen van een veteraan met nieuwe brandstoffen.....	24
Hydroglisseurs de Lambert .....	26
In het schuurtje van Mark Nijhoff.....	27
Motorfoto's van clubleden.....	17 & 30 & 32

## Op de voorpagina

In de Whatsapp-groep hebben we 'm al horen en zien rijden, de J. Bourgery. Verderop in dit blad op bladzijde 7 meer daarover. Misschien wel de oudste motor. Nog nooit van gehoord? Ook dat blijkt verklaarbaar te zijn.

**Sluiting kopij:** Uiterlijk maandag **5 oktober 2020**  
**Kopij:** Getypt of geschreven of digitaal  
**Email:** [cfm.redactie@gmail.com](mailto:cfm.redactie@gmail.com)

## Redactioneel

Covid-19 is geen leuk onderwerp om over te schrijven. In het voorwoord is daar veel aandacht voor, verder niet.

Wat opvalt binnen de vereniging is dat is dat veel leden super actief zijn. Er zal bij heel wat mensen gedwongen vrije tijd beschikbaar zijn. Onze hobby bestaat uit minstens twee te onderscheiden delen: **sleutelen/restaureren en rijden.**

Natuurlijk zijn er nog meer elementen zoals een merk-geschiedenis uitpluizen, motorpostzegels sparen (Paul), oliespuitjes poetsen, origineel gereedschap zoeken, carbidlampen poetsen, bougies sparen (Henk) of de typografie van oude onderdelenboekjes en reclames uitpluizen (Gerrit).

Omdat er niet in groepen gereden mocht worden, zagen we veel solo-ritjes in de Whats-app groep. Gelukkig plaatsen leden steeds meer goeie foto's van de hobby bij hun belevenissen. De redactie is zo vrij er vanuit te gaan dat we het materiaal mogen gebruiken in het clubblad, met gebruikmaking van je voornaam. Als daar overwegende bezwaren tegen zijn, dan hoort de redactie dat graag. De Whats-app groep is een besloten groep voor leden, dus het sluit erg aan bij de doelstelling: het verspreiden van kennis.... en plezier voor iedereen. Sleutel veel! Blijf gezond! Deel veel maar niet dat akelige...

Paul / Ans

## Adverteerders





## Rust roest

*“Maar dat het blok van mijn BMW R12 zo slecht was, dat hadden we niet verwacht. Toch gaan we proberen er iets lopends van te gaan maken.”*

*Tja, en dan vragen mensen zich af: “Heb je die BMW op de zeebodem gevonden?” Ook grappig: “Je hebt in ieder geval nog een nette nokkenas”. “Wat is er met dit blok gebeurd?” In ieder geval kun je de restaurateur in kwestie geen moed ontzeggen. Maar zeker is: gooi niet te snel iets weg. Dat is iets dat we als ervaren sleutelaars wel zullen herkennen! Maar blijft hier veel van over? Misschien horen we het in een volgende Peu.*



## Het motorvirus

*We hebben met zijn allen ervaren wat het Corona virus allemaal te weeg kan brengen. Het is vooral heftig als er getroffen zijn in de familie of directe omgeving. Voor anderen worden de RIVM-beperkingen als “zwaar” ervaren. Hoe je het ook went of keert, de gevolgen zijn groot. Voor ons motormuizen – besmet met het goedaardige Motorvirus– heeft het ook de nodige gevolgen...  
Door: Ans Vink*

---

Als je behept bent met het motorvirus wil je rijden, tenminste zo vergaat het mij en mijn partner. Hoe vol onze agenda in het vroege voorjaar ook al stond met ritten, beurzen en andere uitstapjes, er bleef niets van over.

Motorclubs werden genoodzaakt om de technische dagen en clubavonden te laten vervallen door de noodzakelijke maatregelen die werden afgekondigd. In de loop van maart-april werden de ritten gecancelled en de beurzen afgelast. Ons weekendje naar de beurs in Reims ging niet door, het weekje Elzas/Vogezen met een aantal CFM leden kwam helaas ook te vervallen.

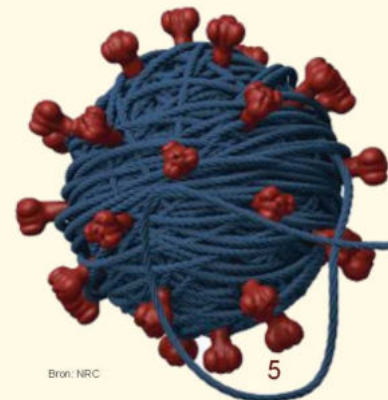
Met alle beperkingen waren er ook positieve zaken. Klussen in en rondom huis werden opgepakt. De diverse motoren hebben allemaal op de heftafel gestaan en kregen een inspectiebeurt. Hier en daar werd er een reparatie verricht om klaar te staan voor de eerste rit. We hadden nog een zijspan staan die met een hulprame aan een éencilinder werd gebouwd. Deze éencilinder werd ook nog voorzien van een zijspancardan om de trekkracht te verbeteren. Zelf had ik in het najaar ook nog een andere motor aangeschaft, een 500 cc boxer van bouwjaar 1953 in originele staat. De vorige eigenaar had hem meer dan 25 jaar in zijn bezit gehad. Deze werd technisch onder handen genomen oftewel gecontroleerd, voorzien van nieuwe remvoeringen en kabels en stond klaar om mee te gaan naar Oostenrijk (op de aanhanger en daar rijden). Die plannen zitten voorlopig nog in het vat.

Voor onze club waren er ook gevolgen: de Kennisdag kwam te vervallen, de bestuursvergaderingen gingen vooreerst

niet door tot er toch wat besluiten genomen moesten worden. De vergadering werd gepland en daardoor zaten we allen thuis achter de computer te vergaderen. Deze moderne techniek werd geïntroduceerd bij een club die het moet hebben van oude technieken en vaardigheden. Maar door deze mediatechniek in te zetten werd er wel besloten om een nieuwsbrief te versturen met een enquête over de Jaarrit. Later viel het besluit dat de Jaarrit door gaat en zodanig aangepast wordt dat de dan geldende RIVM regels in acht kunnen worden genomen. Er werd nagegaan wat er verder nog voor mogelijkheden zijn voor een Kennisdag, de beurzen en de Jaarvergadering, al ligt eind oktober nog een heel eind verder in het jaar. Zolang het Coronavirus rond waait is er niets zeker.

Maar hoe dan ook, wij hebben inmiddels de nodige ritjes gemaakt met z'n tweeën. De motorclubs starten langzamerhand weer op. Er staan weer wat aangepaste georganiseerde ritjes gepland en zo komen wij de zomer wel door. Laten we hopen dat het Coronavirus rustig blijft en er vlot een vaccin wordt gevonden. Wanneer dat rond is, dan komt ons Motorvirus weer helemaal tot zijn recht.

Blijf gezond.





(commerciële advertentie)

# 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 noodzakelijk.

# WWW.LONDON-EXHAUST.COM

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

**GRATIS PAKKEREN**

**19+20 DECEMBER 2020**

**OLDTIMER MOTOR EN BROMFIETS BEURS**

**CENTRAL Classics**

**EXPO HOUTEN • HARTJE NEDERLAND**

t/m bouwjaar 1980

**+ MINI COLLEGES**

Gemakkelijk bereikbaar langs de A27 (bij Utrecht). 10.000 m<sup>2</sup> beursruimte.

€12,- entree. Locatie Expo Houten, beursadres Meidoornkade 24, 3992 AE Houten.

**IN HET HART VAN NEDERLAND**

**CENTRAL CLASSICS**

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

[www.centralclassics.nl](http://www.centralclassics.nl). Central Classics, Postbus 22, 3700 AA Zeist. Tel 06 305 425 28.

## Is dit de oudste motorfiets ter wereld?

*Wat is de definitie van oudste motorfiets ter wereld? Voor sommigen onder ons is dit de Duitse Hildebrand and Wolfmüller van 1894, voor anderen een Franse Werner van 1897. Maar wat is de juiste definitie van "oudste motorfiets ter wereld"?*

*Tekst en foto's: Hans Devos*

### Eerst de definitiekwestie dan maar...

Als het om een motorfiets gaat, moet dit een aangedreven fiets zijn? Dan mogen we de stoomfietsen niet vergeten die al in 1886 bestonden. Of moet er in de definitie voorzien zijn dat het een fiets met ontploffingsmotor moet zijn, dan komt men bij Hildebrand and Wolfmüller van 1894 uit. Maar dit systeem van motor heeft men later niet meer gebruikt. Is dit dan de oudste of is het eigenlijk meer de aanzet tot een motorfiets? Zo niet, anders komt men uit bij Werner.

Maar is deze Werner een motorfiets of een fiets met hulpmotor want de motor werd vooraan op het stuur gemonteerd en met een riem werd het voorwiel aangedreven. Heeft dit niet meer weg van een bromfiets zoals een Solex? Het gaat immers toch niet veel sneller gaat dan gewoon fietsen. Tegenwoordig bepaalt de snelheid en niet het aantal cc's of je brommer van 50cc een brommer of motorfiets is voor de inschrijving. Een brommer of Solex noemt men toch ook niet "motorfiets"?







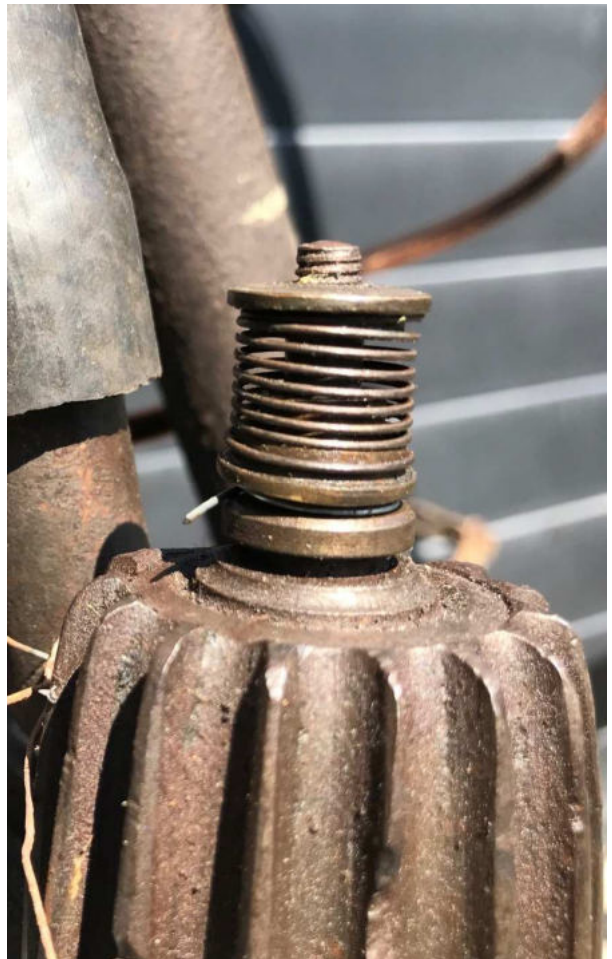
### Het merk J. Bourgery

Vorig jaar kocht ik op een veiling in Frankrijk een motorfiets van het merk J. Bourgery met een onduidelijk datering. Ik voelde direct aan dat dit iets speciaals was. Na verder onderzoek bleek dit een Franse Bourgery te zijn van 1896.

Is dit de oudste motorfiets ter wereld?

Hij heeft voor mij alvast alles wat een motorfiets moet hebben. Ouder dan een Werner, de motor is sterk groot genoeg (330cc) om sneller te gaan als gewoon fietsen en de motor is ingebouwd in het frame zoals we een motorfiets nu nog kennen. Is dit dan de "oudste motorfiets ter wereld"? Wie zal het zeggen, wie bepaald de definitie... ik ben er alvast heel blij mee.

Jean Bourgery (Nogent-le-Rotrou) geboren in 1874 in de buurt van Le Mans in Frankrijk had al in 1893 het idee om een motor op een fiets te bouwen. Zijn eerste model was klaar in 1896. Eerst nog in de testfase aangedreven met kettingoverbrenging naar tandwielen zoals een latere Georgia Knap motorfiets later met riemaandrijving zoals bij al zijn motorfietsen. In totaal heeft Bourgery 12 motorfietsen gebouwd tot 1900 daarna één auto en vanaf 1901 is hij elektromotoren







**De motor heeft een oppervlakte carburator, de ronde pot onder zadel. Dus de benzine drupt in deze pot en wordt opgewarmd door de uitlaat. Op de uitlaat zie je een buisje vertrekken die normaal in de oppervlakte-carburateur loopt om benzine op te warmen om meer benzinedamp te hebben. De damp wordt bovenaan afgezogen naar de cilinder. Er zijn regelschuiven, die worden bediend vanaf de tank om bij vertrek de oppervlakte carburateur correct in te stellen en zo met valse lucht het mengsel optimaal te maken om te rijden. Afhankelijk van snelheid, temperatuur en luchtvochtigheid moet je hiermee spelen. Dit systeem is zeer gevaarlijk want zodra je een terugslag hebt, dan schiet de vlam in de carburateur en ontploft deze. Hierdoor heb ik gekozen om een namaak carburateur-pot te maken en hierin een zelfgemaakte echte carburateur in te verwerken. Dat ziet eruit als origineel. Het werkt degelijk en ontploft niet ☺ Ik zou dit zeldzaam stuk niet graag vernietigen.**







*Het koperen plaatje in de velg met rijrichting*

gaan ontwikkelen en maken. Van deze twaalf motorfietsen zijn er in totaal nog **drie** bekend. Nummer één had geen merk naam op het carter staan (deze dus). Waarschijnlijk omdat ze nog in ontwikkelfase zaten en het geen reclame was als je in panne zou staan met je merk goed leesbaar. Op de motorfiets nummer 7 van 1898 staat J.B. mee gegoten in het carter. En op het derde nog bekende model van waarschijnlijk 1899-1900 staat al mooi J. Bourgery op het carter. In deze drie bekende blokken ziet men ook mooi de ontwikkeling van motor en ontsteking.

### **Waarom zo onbekend?**

De reden dat dit merk en deze motorfietsen totaal onbekend zijn is omdat Jean Bourgery begin 1900 zijn motorfietsen heeft proberen terug te kopen... in totaal dus drie stuks. Deze zijn in zijn bezit gebleven tot zijn dood. Zijn collectie is toen gekocht door een vriend/verzamelaar en later weer verkocht naar twee verzamelaars tot vorig jaar toen de collectie van één van deze verzamelaars is geveild wegens overlijden. Dit is de reden dat dit motorfiets merk zo onbekend is gebleven.

Ze zijn nooit in het openbaar gekomen en nooit verkocht geweest de laatste 100 jaar. . . tot nu! Er is nog een mooi artikel uit 1946 in het tijdschrift "Motocycles". Dit is een interview met J. Bourgery over de ontwikkeling van zijn motorfietsen. Hierin beschrijft hij dat ze makkelijk de afstand van 170km Nogent-le-Rotrou - Trouville konden rijden in 4 uur en dit op zeer slechte veldwegen. In het artikel is er nog een grappige vermelding bij dat de honden onderweg gek werden omdat ze dit geluid niet kenden. Ze werden geregeld achterna gezeten maar er was geen probleem want hun motorfiets was zo snel dat de honden niet konden volgen. De motorfiets is volledig nagezien en gereviseerd en is nu in lopende staat. ◀



*Hier zie je bediening en opening voor valse lucht*





## Erfenis aan de CFM van Johan Hoogland †

De CFM heeft uit een erfenis van overleden clublid Johan Hoogland een motor ontvangen. Het betreft een Magnat Debon 125 cc kopklepper uit het midden van de jaren 50. Een deel van de op de foto's ontbrekende onderdelen, zoals carterdeksel, kettingkast, kopdeksel en documentatie zijn er los bij. De motor lijkt nagenoeg compleet, maar uitlaat en voertrubbers ontbreken. Belangstellenden kunnen zich opgeven bij het secretariaat en zij krijgen dan meer informatie over de procedure van inschrijving.

Nu de maatregelen voor corona zijn versoepeld is na opgave bezichtigen ook bespreekbaar. De opbrengst van de motor zal gebruikt worden om de clubkas aan te vullen.

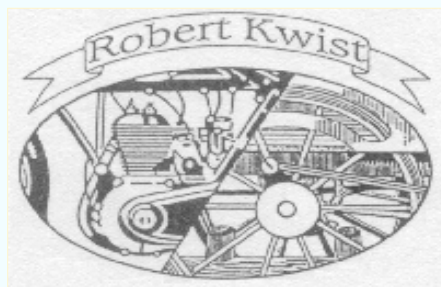
[info@clubfransemotoren.nl](mailto:info@clubfransemotoren.nl)



## *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***



Jan Langerak biedt deze "echt oude" motoren aan. Ze staan in Enkhuizen in een veel te volle schuur. Interesse?  
Telefoon: 06-51.44.04.53 Mail: langerak.jan@gmail.com



## Agenda: beurzen / evenementen 2020

### Beurzen Frankrijk

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

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

#### Let op:

controleer via internet of beurzen/ritten ook écht plaatsvinden in verband met (lokale) Corona maatregelen

- |  |                         |  |
|--|-------------------------|--|
|    | <b>5-6 september</b>    | <b>Jaarrit CFM “Brabantse Wal” te Huijbergen (camping Kabrita)</b><br>Opgeven kan nog steeds. Vrijdagavond voorafgaand een bierproefavond (Hill Devils). Denk aan je paspoort! |
|    | <b>19 september</b>     | <b>“Nationaal Veteraan Treffen”</b> (nog onder voorbehoud)<br>Woerden (CFM-stand)  |
|  | <b>9, 10 en 11 okt.</b> | <b>“Veterama Mannheim”</b> oldtimerbeurs Maimarktgelände,<br>Xaver-Fuhr-Str. 101, 68163 Mannheim (D)   |
|    | <b>31 oktober</b>       | <b>“Barneveld 90”</b> Veteraanmotor-en onderdelenbeurs Locatie:<br>Manege Voorwaarts, Essenseweg 88, 3774 CD Kootwijkerbroek<br>Tevens Jaarvergadering CFM (met kortingsbon)   |
|  | <b>8 november</b>       | <b>“Oer Classics”</b> Klassieke Motor & Brommer Beurs<br>SSP-Hal Uift. Info: oer-classics.nl   |
|  | <b>12 december</b>      | <b>29<sup>ste</sup> motorbeurs Ranst</b> terrein Moervelden Bistweg (ter hoogte van nr.11) Broechem Ranst (B)  |
|  | <b>19-20 december</b>   | <b>Central Classics Houten</b> “Locatie Expo Houten” Meidoornkade 24,<br>3992 AE Houten; dames gratis toegang (CFM-clubstand)  |



### chambrier-pieces-motos.fr

Een 126 pagina's tellende catalogus (in kleur). Veel onderdelen zijn niet meer verkrijgbaar, maar je zal er van staan te kijken hoeveel via deze site toch weer als replica te verkrijgen is. Verzenden loopt soms niet vlot, Reims is bijvoorbeeld goed te berijden. Neem dan vooraf wel contact op met Chambrier zodat het klaar ligt en betaald kan worden.

## Hoe zit dat?

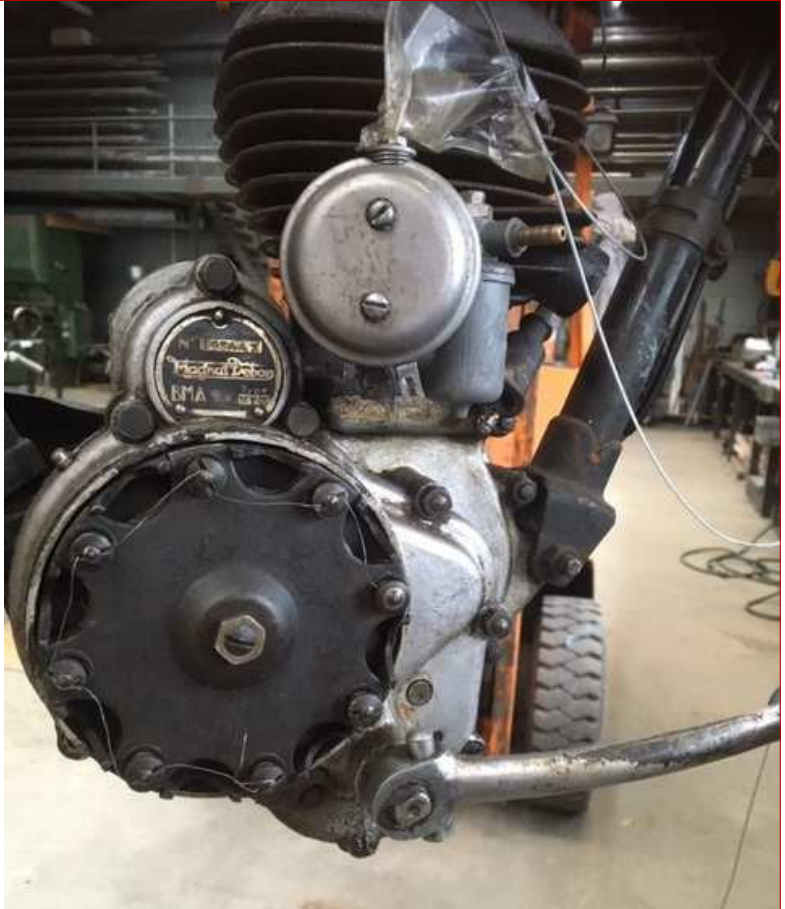
Hallo beste mensen, goeden-dag.

Dit weekend weer eens wat tijd gevonden om verder te gaan aan de Magnat Debon BMA Oké, de motor loopt nu (pfffff). Dan komt er natuurlijk ook met een vraagstukje boven drijven en dat is de kickstarter die niet geheel terug komt (veer?) en het magische handeltje op het stuur.

Maar eerst de starter.

Is er misschien in het archief iets van een exploded view ofzo, waar ik een beetje kan uit opmaken hoe het van binnen zit alvorens het blok uit elkaar te halen? Ik heb er een foto bij gedaan ter verduidelijking waar het over gaat. Ik hoop dat jullie iets voor mij weten.

Met vriendelijke groet,  
Jolanda de Jong  
06-53.78.04.63  
jolandadejong89@gmail.com



## Jaarrit Club Franse Motoren “Brabantse Wal” Huijbergen

In het vorige clubblad (blz. 18-20) staat een volledig overzicht over de inhoud van het clubweekend. Dat gaan we dan maar niet herhalen.

Belangrijkste punten:

Alle onderdelen zijn naar keuze wel of niet mee te doen!

Camping reserveren is wel noodzakelijk: [costacabrita.nl](http://costacabrita.nl)

Informatie bij de organisator: [daanwithagen@gmail.com](mailto:daanwithagen@gmail.com) 06-53.43.96.29

**Arriveren:** eigen keuze. Vrijdagavond een bierproeverij

**Ritten:** zaterdag 105 km; zondag (wat korter)

**Advies:** als je tijd over hebt en mogelijkheden hebt, reserveer dan wat dagen extra

**Inschrijfformulier:** staat op het besloten deel van de website (en neem anders even contact op met Daan Withagen)

**Corona-maatregelen:** van toepassing en worden gerespecteerd, mede gezien de leeftijd van een aantal oudere deelnemers. Daar gaat de organisatie voorzichtig mee om.





## Bij Terrot nemen ze de telefoon niet meer op...

*Het vliegwiel slingerde en op een bepaald moment draaide het vliegwiel los op de krukas. Blok uit elkaar gehaald en de krukas bleek een uitgeslagen spie te hebben en de tap waar het vliegwiel op zat was beschadigd.*

*Geprobeerd om bij de Terrotfabriek een nieuwe krukas te bestellen maar die nemen de telefoon niet meer op. Ik denk dat ik nog een oud telefoonnummer had...*

*Tekst en foto's René Wesselius*

Enige jaren geleden kocht ik een Terrot F 250cc uit 1925. Het prul liep na een magneetrevisie en enig aandringen. Ik heb er een rondje mee om het huis gereden, daarna heb ik de motorfiets gedemonteerd en volledig gerestaureerd. Na enige tijd was de restauratie voltooid, De motor op kenteken gezet en een paar dagen later kon ik hem voor het eerst laten zien op het veterarentreffen in Woerden.

Daarna begon de narigheid dus.

Dus toen de krukas in de draaibank gezet en de tap netjes glad gedraaid, een nieuw hart in het vliegwiel gelast en conisch uitgedraaid, nieuwe spie en gemonteerd.

Dit heeft een tijdje gewerkt maar omdat je met afdraaien de geharde laag eraf draait en de slingering nog steeds in het vliegwiel zat ging het weer stuk.

Daarna is er door een technische kennis een geharde bus over de kruktaf gekrompen en het vliegwiel netjes de slingering uitgedraaid en de boel weer gemonteerd.

Dit ging enige tijd goed maar uiteindelijk scheurde de geharde bus op de spiebaan uit en was ik weer terug bij af, Tijd voor een ander idee dus.

### Andere constructie toepassen

De originele krukas heeft een big-end dat conisch in de kruk-wangen geperst zit en door moeren op z'n plaats wordt gehouden. Ik ben nooit een fan van dit soort constructies geweest.

Mijn vroegere Sachs 50cc racemotor had dit ook. En die had ook altijd krukasproblemen. Dit heb ik destijds opgelost door een nieuwe krukas te maken met een rechte big-endpen die gewoon geperst werd en daar heb ik nooit problemen mee gehad.

Waarom zou ik dat ook niet met een Terrot krukas kunnen doen?

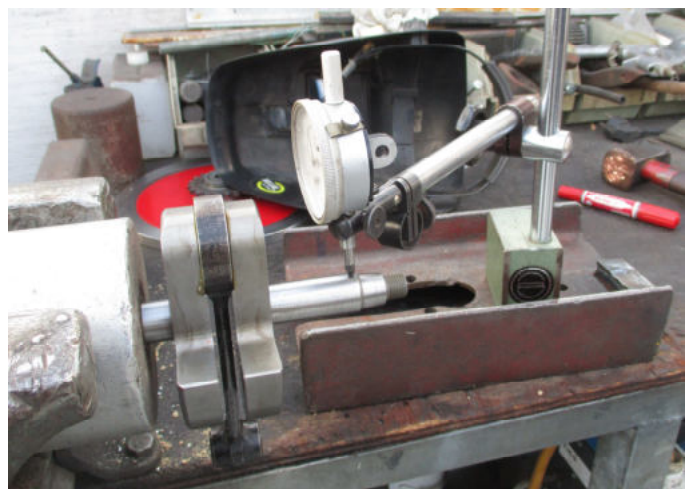
Inmiddels had ik nog een Terrot F 250cc uit 1926 gekocht en die had dus een kromme krukas, de tap aan de vliegwielkant was door het gewicht van het vliegwiel doorgezakt tijdens de lange stilstand (denk ik) dus moesten er twee nieuwe krukassen gemaakt worden.

### Vriendenwerk

Met het ontwerp in mijn hoofd naar een vriend gegaan waar ik indertijd



*Terrot moedel F, dus met prominent vliegwiel.*





**Viton keerring**  
 het materiaal van de oliekeerringen (simmerring) is FKM, dat ook bekend is onder de naam Viton®. De veer en de verstevigingsring zijn gemaakt van ongelegeerd staal volgens DIN-normen. De toepassing is het afdichten van roterende machineonderdelen, zoals assen en naven.

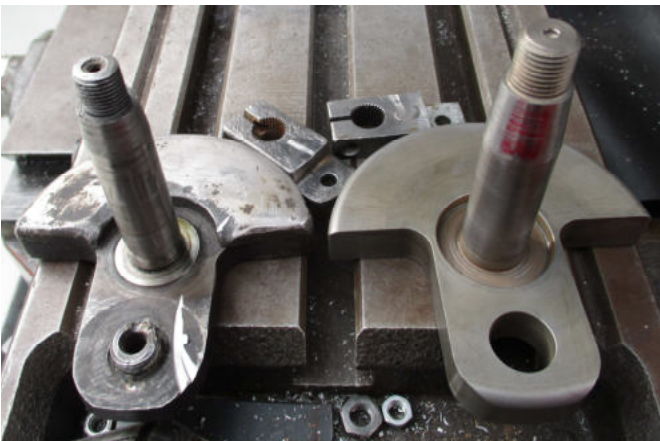
ook samen de racekrukassen heb gemaakt en we hebben samen een nieuwe krukas op papier gezet. Mijn vriend heeft weer een kennis die toegang heeft tot een CNC-draaibank en die heeft eerst een proefmodel van piskakkenstaal gemaakt en daarna uit hoogwaardig staal twee krukassen gedraaid. Daarna is het nog door ons nabewerkt op de conventionele draaibank omdat hij geen speciale beitel had om een verdieping uit te snijden op de CNC-machine en toen zijn de krukassen gehard en na geschuurd. Er is gekozen voor een bestaande 18mm big-endpen en daaroverheen een geharde bus waar de lagerrollen op lopen. In de drijfstangen zijn nieuwe bronzen bussen gemaakt die altijd vervangen kunnen worden als ze versleten of beschadigd zijn. De krukstappen zijn nu ook dikker als de originele en dus wat sterker. De bronzen bussen in het carter zijn gelijkboord zodat ze perfect recht op elkaar staan en aan de buitenkant zijn er Vitonkeerringen in gemaakt zodat er geen valse lucht meer in het carter komt en de 1:10 mengsmering niet meer nodig is. De blokken zijn inmiddels weer in de fietsen gebouwd en draaien als een klok.

Door het iets grotere gewicht van de krukas loopt de motor mooi rustig en het geheel is zo goed uitgebalanceerd (toeval?) dat er nauwelijks nog trillingen zijn.

Ik ben al met al zeer tevreden. De tijd zal het leren of de problemen nu tot het verleden behoren. Ik heb nu meer dan 200 kilometer gereden met de nieuwe krukas en heb er vertrouwen in dat het nu wel heel blijft.

Dit is niet iets dat elke hobbyist even in zijn schuurtje maakt, ondanks dat ik zelf een redelijke draaibank en freesbank heb krijg ik dit niet thuis voor elkaar. Gelukkig heb ik een vriend met de juiste kennis en contacten want zonder hun was dit niet mogelijk geweest. Als je het bedrijfsmatig laat doen zijn

dit soort projecten schier onbetaalbaar. Nu was het voor de materiaalkosten en een pak gevulde koeken klaar. ◀







**Hans Devos toont ons nog enkele nieuwe vondsten: Terrot Motorette no. 2 anno 1909 en een Motorette No. 3 uit 1913 met vering en versnellingen. De Werner is ongeveer van 1901, linksonder het uitvergroete logo op de tank.**



## **Te koop**

Terrot motorblok zonder kop, 350cc waarschijnlijk HC4, ongeveer 1948

- + ontsteking
- + dynamo
- + voet 4-versnellingsbak

Deze set is ideaal voor iemand die nog leeg een frame heeft. het blok zit vast, maar zit al jaren in de olie. De foto's zijn te mailen. **Ducobosma@hotmail.com**

## **Een tandwiel met een kunstgebit**

Met belangstelling heb ik je verhaal gelezen van het vertanden van een kettingwiel. Hoe herken ik de problemen die je tegengekomen bent? Ik heb makkelijk praten want ik ben metaalbewerker. Toch wil ik je ALS je dit nog een keer wilt doen, het volgende adviseren met betrekking tot het bewerken en ook iets zeggen over de volgorde van werken:

1. begin met het maken van een doorn van een stukje assenstaal dat je in de drieklaauw zet en op maat van de binnenvetanding van je tandwiel afdraait. Op deze manier is het geheel slinger vrij.
2. Slijp dan de tanden er af op de bandschuurmachine of op de amarilslijpsteen. Let op, het wordt gloeiend heet. NIET afkoelen tijdens het slijpen je hebt die warmte nodig !! De warmte zorgt namelijk voor het ontlaten van de tandkrans en deze wordt hierdoor beter bewerkbaar.
3. Draai daarna het tandwiel af tot de gewenste maat in 2 diameters, dat wil zeggen bijvoorbeeld 50 mm tot de helft en daarna 5 à 6 mm kleiner.
4. Bewerk je nieuwe tandwiel dan ook op deze manier maar dan gespiegeld.
5. Schuin de buitenkanten aan tot een v naadje en pers de tandwielen in elkaar
6. Verwarm het geheel met een brander tot ongeveer 850/900 graden en soldeer het geheel met zilver of lasbrons vast. Op deze wijze krimpt het tandwiel niet meer en heeft geen kristalplekken en zit door het diameter-verschil muur vast.

**Welke** tandkrans al dan niet hardbaar is? Roep maar even. Ik heb ze waarschijnlijk gewoon liggen. Je zult trots zijn op het eind resultaat.

Wil je meer weten, bel dan naar (0223)-53.30.49 tijdens kantooruren, of stuur een e-mail. Jan Petter.



## **Welke vloeibare pakking?**

Regelmatig zie je dezelfde vraag terug komen over het gebruik van pakkingmateriaal. Er zijn natuurlijk papieren pakkingen te koop, een melkpak volstaat ook (eventueel voor nood) maar er wordt ook veel vloeibare pakking gebruikt. De Club Franse Motoren adviseerde onlangs het volgende materiaal: Dirko vloeibare pakking (grijs)

Een tube van 70 gram kost ongeveer 20 euro.





## Identificeren en dateren

*Vertaling: Henk Kaajan*

*Bron: een stel kopieën...*

Een helemaal nieuw gedeelte van de "Annuel" is gewijd aan het snel dateren en plaatsen van de meerderheid van voornamelijk Franse merken, uitgaande van hun type, of hun serienummer en soms hun motornummer. Om reden van efficiëntie worden de verstrekte gegevens per merk vermeld. Voor de niet genoemde merken spant de Dienst "D.DOC" zich in en over het algemeen met veel succes. Een formulier van de "D.DOC" waarvan een fotokopie kan worden gemaakt, is aan de Annuel toegevoegd. We hebben de volgende afkortingen gebruikt: SV = zijklepper, OHV = kopklepper, ACT = bovenliggende nokkenas, 2 V, 3V, 4 V = 2, 3, of 4 versnellingen, SB = semi blokmotor, Bloc = blokmotor (niet de vermelding van de primaire overbrenging), Ch/Co = primaire en secundaire overbrenging door ketting met afzonderlijke versnellingsbak.

Behalve anders vermeld, spreken we over een modeljaar uitgaande van Salon tot Salon. Bijvoorbeeld: een Gnome & Rhône D4, gepresenteerd op de Salon van oktober 1927 is een 1928 model.

### Alcyon (en zustermerken) 1913/1933

Vanaf 1913 tot en met 1933 telde de nummering gelijk door voor zowel fietsen als motorfietsen, de productie van fietsen was veel belangrijker als die van motorfietsen. De juiste gegevens zijn helaas slechts beschikbaar voor de jaren 1913 t/m 1933. Vanaf 1913 tot oktober 1926 geven we de nummering vanaf het begin van het kalenderjaar. Vanaf oktober 1927 geven we de nummering vanaf het modeljaar. Vanaf 1934 is het systeem van nummering ons niet bekend.

Kalenderjaren:

1913: 171 000    1914: 192 000  
 1920: 220 000    1921: 292 000  
 1922: 340 000    1923: 407 000  
 1924: 455 000    1925: 533 000  
 1926: 607 000

Modeljaren:

1927: 660 000    1928: 720 000  
 1929: 770 000    1930: 818 000

1931: 890 000    1932: 936 000

1933: 971 000

Een prachtige manier van datering hadden de motorfietsen van groupe Gentil die waren voorzien van een Bridier-Charron versnellingsbak. Het nummer bevat het jaar van fabricage tussen het typenummer en het serienummer. Voorbeeld: **BC3-26-N3875** is een Bridier-Charron versnellingsbak type 3 gefabriceerd in 1926 nummer 3875.

## Gnome & Rhône

Type	N° A/C	Cotes	Cyl.	Distrib.	Transmission	Années
H	25 001	62 x 57	175	2T lum.	2V Bloc Ch	1925/26
E2	22 001	70 x 64	250	2T lum.	2 ou 3V Ch/Ch	1927/29
H2	25 501	62 x 57	175	2T lum.	2V Bloc Ch	1927/28
D2	30 001	85 x 88	500	4T OHV	3V Ch/Ch	1927
D3	17 501	85 x 88	500	4T SV	3V Ch/Ch	1928/32
D4	30 301	85 x 88	500	4T OHV	3V Ch/Ch	1928/32
E3	50 001	62 x 82	250	4T SV	3V Bloc Ch	1929/31
M1	60 001	69 x 82	306	4T SV	3V Bloc Ch	1929/32
CM1	80 001	73 x 82	350	4T OHV	3V Bloc Ch	1931
V2	100 001	68 x 68	500	4T SV	3V Cardan	1931/38
M2	65 001	73 x 82	350	4T SV	3V Bloc Ch	1932/35
CM2	85 001	73 x 82	350	4T OHV	3V Bloc Ch	1932/35
CV2	105 001	62 x 70	500	4T OHV	3 ou 4V Cardan	1932/39
Junior	501	62 x 82	250	4T SV	3V Bloc Ch	1934/39
Major	66 001	73 x 82	350	4T SV	4V Bloc Ch	1935/39
S.Major	86 001	73 x 82	350	4T OHV	4V Bloc Ch	1936/39
X	120 001	80 x 72	750	4T OHV	4V Cardan	1936/39
XA	150 001	80 x 72	750	4T OHV	4V Cardan	1936/40
AX2	160 001	80 x 80	800	4T SV	4V Cardan	1937/40
D5/D5A	32 001	85 x 88	500	4T SV	4V Bloc Ch	1938/40

### Gnome & Rhône (numérotation par type)

Type	Numéro A/C	Cotes	Cyl.	Distrib.	Transmission	Années
B	6 001	85 x 88	500	4T SV	3V Ch/Ch	1922/24
C	9 501	85 x 88	500	4T SV	3V Ch/Ch	1924/28
D	15 001	85 x 88	500	4T SV	3V Ch/Ch	1924/28
E	20 001	70 x 64	250	2T lum.	2V Ch/Co	1924/26

Type	N° A/C	Cotes	Cyl.	Distrib.	Transmission	Années
X40	121 001	80 x 72	750	4T OHV	4V Cardan	1939
AX2 Terror	300 001	80 x 80	800	4T SV	4V Cardan	1939/40
R	500 001	49 x 52	100	2T lum.	3V Bloc Ch	1941/42
R1	502 001	49 x 52	100	2T lum.	3V Bloc Ch	1943/45
R2	502 298	55 x 52	125	2T lum.	3V Bloc Ch	1946/48
R3	508 001	55 x 52	125	2T lum.	3V Bloc Ch	1949
R4	525 001	55 x 52	125	2T lum.	3V Bloc Ch	1949/52
R4B	535 001	55 x 52	125	2T lum.	3V Bloc Ch	1949/52
R4C	545 001	55 x 52	125	2T lum.	3V Bloc Ch	1953/58
R4D	600 001	55 x 52	125	2T lum.	3V Bloc Ch	1953/59
R4F	620 001	55 x 52	125	2T lum.	3V Bloc Ch	1955/56
R4 F1	620 201	55 x 52	125	2T lum.	3V Bloc Ch	1956/59
R4X	800 001	55 x 52	125	2T lum.	3V Bloc Ch	1958/60
L53	555 001	60 x 61	175	2T lum.	4V Bloc Ch	1953/60
LC531	570 001	60 x 61	175	2T lum.	4V Bloc Ch	1953/60
LX200	565 001	64 x 61	200	2T lum.	4V Bloc Ch	1954/60
LX200T	566 001	64 x 61	200	2T lum.	4V Bloc Ch	1954/60
L5	580 001	52 x 55	125	2T lum.	4V Bloc Ch	1956/60
R5	583 001	60 x 61	175	2T lum.	4V Bloc Ch	1956/60
R4S/SS	1 601 001	55 x 52	125	2T lum.	3V Bloc Ch	1957/59



## JAP (motorfietsen en JAP motoren)

Men kan de cilinderinhoud en het jaartal herleiden aan de code die is ingeslagen in de het carter vlak voor de cilindervoet.

IOY/S: code voor het type en na het teken / , het jaartal. Voor de meest gangbare motoren in Frankrijk: eerste letter de maataanduiding van de motor A : 70 X 78 (300); B: 64,5 x 76 (250); I : 70 x 90 (350); K:85,5 x 85 (500 of 1000) J: 80 x 99 (500 of 1000); S: 74 x 80 (350); U : 85,5 x 104 600)

volgende letter O staat voor kopklepper, C sportmotor met zijkleppen, R racemotor, S sport / kopklepper, Y dubbel uitlaatsysteem

De letter na / het jaar waarin het de fabriek verliet, uitgaande van 1 september van het voorafgaande jaar en 31 augustus van het betreffende jaar : P 1920, N 1921, E 1922, U 1923, M 1924, A 1925, T 1926, I 1927, C 1928, S 1929, W 1930, H 1931, Y 1932, Z 1933, D 1934, R 1935, V 1936, F 1937, O 1938, G 1939.

Om alle JAP motoren te leren kennen , hun codering en afstelgegevens is er een 17 pagina 's dik artikel verschenen in de Motocyclette nummer 70 en verkrijgbaar voor € 6,00 inclusief portokosten.

## Magnat –Debon

Oorspronkelijk tot 1923 / 24 werden de motoren continu doorgenummerd zonder dat er een verband was tussen het frame en de motor, aldus kreeg een 3 ¼ pk van 1912 motornummer 1 430 en 6 990 als framenummer. Vanaf 1923 werden de modellen gelijk of gedeeltelijk gelijk aan de Terrot modellen en werden ze continu door genummerd met de modellen van de constructeur uit Dijon, kijk dus verder bij dit merk.

Type	Número A/C	Cyl.	Transmission
F1/MC1	01 (05/05/26)	308 2T (70 x 80)	2V Ch/Co
F2/MC2	500 (07/04/27)	175 2T (56 x 70)	2V Ch/Ch
F3/MC3	2500 (28/04/27)	308 2T (70 x 80)	2V Ch/Co
F4/MC4	10 000 (21/07/27)	308 2T (70 x 80)	2V Ch/Ch
F5/MC5	10 303 (29/10/27)	308 2T (70 x 80)	3V Ch/Ch
MB1/A	20 001 (21/10/27)	175 2T (56 x 70)	Monovit. Co
D/A2	21 001 (21/10/27)	175 2T (56 x 70)	2V Ch/Co
E/MC6	23 001 (15/10/27)	250 2T (66 x 70)	3V Ch/Ch

## Monet–Goyon (en Koehler-Escoffier vanaf 1930)

De nummering gaat per type maar er kan geen enkel systeem worden vastgesteld. De plaats

van de serienummers verandert van model tot model en is vaak ook nog op een weinig toegankelijk plek. Enkele tekeningen op de omslag tonen de plaatsing van de meest courante modellen, voor de rest wordt doorverwezen naar de dienst D.DOC !

De types van Koehler – Escoffier welke in Macon zijn gemaakt zijn dezelfde als die van Monet –Goyon maar het serienummer wordt vooraf gegaan door de letter K.

## Motobécane & Motoconfort

Van 1923 tot 1928 werd alleen de 175 MB1 geproduceerd en Motobécane gebruikte een continue nummering. Met het verschijnen van Motoconfort in 1926 en van de 308 type MC1 werd geleidelijk aan afscheid genomen van dit systeem en kwam er een nummering per type. Helaas correspondeerde vanaf 1927 tot 1929 het type “Mines”( dankzij welke wij het begin van de nummering van elk model kennen ) niet altijd met het commerciële type welke in de folder of in de catalogus stond. Zodoende correspondeert het type “Mines” D1 ( 175 cc tweetakt met 2 versnellingen en ketting / riem overbrenging ) met het commerciële type MB3

In de tabellen wordt Motobécane als eerste genoemd en na het teken “/” Motoconfort. Wat opvalt is de grote discontinuïteit van de toegewezen serienummers aan een type . Ook kan een zelfde type toebedeeld zijn met een nummer uit 2 of 3 series. De serienummers kunnen soms ingeslagen zijn op een niet duidelijke plaats bijvoorbeeld bij de wielophanging.

Vanaf 1928 werd het veel gemakkelijker om het motornummer te vinden en is het altijd dicht bij het serienummer ( over het algemeen is er een verschil van enkele tientallen en nooit meer dan 100 ).

Vanaf eind 1923 tot aan oktober 1927 lijkt het erop dat Motobécane ongeveer 50.000 types MB 1 heeft geproduceerd. De nummering was continu en we schatten zo in ( zonder enige garantie ) dat het als volgt was ingedeeld; 1923/1924: lage nummers tot 8 000  
1925: 8 000 tot 20 000  
1926: 20 000 tot 30 000  
1927: 35 000 tot 50 000

De nummering per type begon in mei 1926 met de 308 en op de 175 met versnellingsbak, maar weer niet voor de MB 1 zonder versnelling ( evenmin voor de Motoconfort ), tot aan

de Salon van 1927. Het is trouwens waarschijnlijk dat men twee motoren type MB1 kan tegenkomen met hetzelfde serienummer in de reeks van 20 000 tot 21 000. De ene van 1926 met continue nummering en de ander van 1928 met type nummering

Type	Número A/C	Cyl.	Transmission
MB2V/MC2	? (Modèle 1928)	175 2T (56 x 70)	2V Ch/Co
D2/MC2	? (Modèle 1928)	175 2T (56 x 70)	2V Ch/Ch
D1/MC2A	48 503 (10/11/27)	175 2T (56 x 70)	2V Ch/Co
D/A2	55 501 (16/06/27)	175 2T (56 x 70)	2V Ch/Co
D4/MC2B	56 001 (26/05/28)	175 2T (56 x 70)	3V Ch/Ch
D3/A3	57 145 (23/01/29)	175 2T (56 x 70)	2V Ch/Ch
B2/T2	59 206 (22/11/29)	175 2T (56 x 70)	2V Ch/Ch
M2/R2	61 601 (10/12/28)	250 JAP SV	3V Ch/Ch
M3/-	? (Modèle 1929)	250 OHC (63 x 80)	3V Bloc Ch
-R3	63 735 (05/06/30)	300 JAP SV	3V Ch/Ch
D3/A3	70 501 (26/05/28)	175 2T (56 x 70)	2V Ch/Ch
E/MC6	75 854 (08/03/29)	250 2T (66 x 70)	3V Ch/Ch
Bi/Ti	86 001 (27/03/29)	100 2T (46 x 60)	Monovit. Co
Bi/Ti	87 583 (28/02/30)	100 2T (46 x 60)	Monovit. Co
B3/T3	95 005 (18/10/29)	250 SV (65 x 75)	3V Bloc Ch
F5/MC7	101 005 (09/03/28)	308 2T (70 x 80)	3V Ch/Ch
B44C/T44C	106 002 (02/03/32)	350 OHV (70 x 90)	3V Bloc Ch
G/K	110 008 (06/12/27)	350 Blackburne SV	3V Ch/Ch
B2U/T2U	118 001 (21/03/33)	175 2T (56 x 70)	2V Ch/Ch
MB H/MC L	120 002 (19/12/27)	500 Blackburne SV	3V Ch/Ch
Bi CRS/TiCRS	121 001 (03/09/32)	100 2T (46 x 60)	Démult./Emb.
B33C/T33C	122 001 (01/07/33)	250 OHV (65 x 75)	3V Bloc Ch

#### Motobécane & Motoconfort (suite)

Type	Número A/C	Cylindrée	Transmis.
G2/R2	130 198 (27/04/29)	350 Blackburne OHV	3V Ch/Ch
G3/K3	130 230 (27/04/29)	350 Blackburne OHV	3V Ch/Ch
BiV/TiV	137 001 (28/07/33)	100 2T (46 x 60)	1 ou 2V Ch
H2/L2	140 002 (12/01/29)	500 Blackburne OHV	3V Ch/Ch
B22/T22	(1932)	175 SV (56 x 70)	3V Bloc Ch
B23/T23	140 501 (04/06/34)	222 SV (56 x 90)	3V Bloc Ch
R23/C23	141 001 (01/02/37)	250 SV (65 x 75)	3V Bloc Ch
B34/T34	145 001 (04/06/34)	325 SV (65 x 90)	3V Bloc Ch
R34/C34	146 001 (24/12/36)	325 OHV (70 x 90)	3V Bloc Ch
-/MC8	150 001 (08/02/29)	308 2T (70 x 80)	3V Ch/Ch
B44/T44	166 001 (09/04/31)	350 SV (70 x 90)	3V Bloc Ch
B3C/T3C	167 000 (15/05/31)	250 OHV (65 x 75)	3V Bloc Ch
B4/T4	170 000 (15/10/29)	350 SV (70 x 90)	3V Bloc Ch
B4C/T4C	172 251 (15/05/31)	350 OHV (70 x 90)	3V Bloc Ch
B2A/T2A	176 501 (09/01/31)	175 2T (56 x 70)	2V Ch/Ch
Bi/Ti	188 800 (01/06/31)	100 2T (46 x 60)	Monovit. Co
B2A/T2A	191 454 (25/11/32)	175 2T (56 x 70)	2V Ch/Ch
B2S/T2S	195 000 (30/06/30)	175 2T (56 x 70)	3V Ch/Ch
B5/T5	01 (modèle Salon 1929)	500 SV (4x 46 x 75)	3V Bloc Card.
B5/T5	200 000 (08/10/30)	500 SV (80 x 98)	3V Bloc Ch
B5S/T5S	201 001 (01/07/33)	500 SV (80 x 98)	3V Bloc Ch

#### Motobécane & Motoconfort (suite)

Type	Número A/C	Cylindrée	Transmis.
S3C/M3C	310 001 (10/02/34)	250 OHV (65 x 75)	3V Bloc Ch
S4C/M4C	312 001 (23/12/33)	350 OHV (70 x 90)	3V Bloc Ch
S5C/M5C	314 001 (13/01/34)	500 OHV (80 x 98)	3V Bloc Ch
S5CGS/M5CGS	317 001 (28/12/33)	500 OHV 4 soup.	3V Bloc Ch
R3C/C3C	350 001 (25/08/34)	250 OHV (65 x 65)	3V Bloc Ch
R4/C4	355 001 (08/06/34)	350 SV (70 x 90)	3V Bloc Ch
R4C/C4C	360 001 (08/06/34)	350 OHV (70 x 90)	3V Bloc Ch
R5/C5	365 001 (25/08/34)	500 SV (80 x 98)	3V Bloc Ch
R5S/C5S	365 501 (30/11/36)	500 OHV (80 x 98)	3/4V Bloc Ch
R46C/C46C	366 001 (27/05/49)	350 OHV (70 x 90)	4V Bloc Ch
R5C/C5C	370 001 (25/08/34)	500 OHV (80 x 98)	3V Bloc Ch
R44/C44	375 001 (22/08/34)	350 SV (70 x 90)	3V Bloc Ch
R33A/C33A	380 001 (22/08/34)	250 SV (65 x 75)	3V Bloc Ch
R44C/C44C	385 001 (19/06/35)	350 OHV (70 x 90)	3V Bloc Ch
R55C/C55C	390 001 (28/10/35)	500 OHV (80 x 98)	3V Bloc Ch
S4CGS/C4CGS	?	350 OHV (70 x 90)	4V Bloc Ch

S5CGS/C5CGS	391 001 (fin 1938)	500 OHV (80 x 98)	4V Bloc Ch
-/A.R.M.	390 927 (04/03/46)	500 OHV (80 x 98)	4V Bloc Ch
ABI/CBI	400 001 (10/11/37)	100 SV (46 x 60)	3V Bloc Ch
ABI/CBI	408 801 (23/05/45)	100 SV (46 x 60)	3V Bloc Ch
D45/C45	413 001 (23/05/45)	100 SV (46 x 60)	3V Bloc Ch

Type	Número A/C	Cylindrée	Transmis.
B7/T7	202 000 (17/10/30)	750 OHC (4x 54 x 81,7)	3V Bloc Card.
B3A/T3A	202 001 (22/08/34)	250 2T (66 x 70)	3V Ch/Ch
B5C/T5C	205 001 (03/08/31)	500 OHV (80 x 98)	3V Bloc Ch
BiA/TiA	216 000 (19/05/32)	100 2T (46 x 60)	Monovit. Ch
BiA/TiA	216 600 (07/08/31)	100 2T (46 x 60)	Monovit. Ch
BiA/TiA	217 000 (19/05/32)	100 2T (46 x 60)	Monovit. Ch
BiV2/TiV2	224 001 (26/12/32)	100 2T (46 x 60)	1 ou 2V Ch
BiV2/TiV2	227 001 (24/10/33)	100 2T (46 x 60)	1 ou 2V Ch
B22/T22	230 001 (07/08/31)	175 SV (56 x 70)	3V Bloc Ch
BiV2/TiV2	231 001 (19/12/35)	100 2T (46 x 60)	1 ou 2V Ch
B33/T33	235 001 (07/08/31)	212 SV (60 x 75)	3V Bloc Ch
B33A/T33A	235 141 (05/10/31)	250 SV (65 x 75)	3V Bloc Ch
B55C/T55C	240 326 (15/06/33)	500 OHV (80 x 98)	3V Bloc Ch
AG2/AT2	255 001 (29/04/46)	50 2T (39 x 41,8)	2V Ch/Ch
AG2/AT2	261 001 (1947)	50 2T (39 x 41,8)	2V Ch/Ch
BiW/TiW	268 000 (20/10/31)	100 2T (46 x 60)	Monovit. Ch
BiW/TiW	270 201 (21/09/32)	100 2T (46 x 60) cyl. alu	Monovit. Ch
BiC/TiC	280 001 (fin 1931)	100 2T (46 x 60)	Monovit. Ch
BiC/TiC	286 001 (05/01/32)	100 2T (46 x 60)	Monovit. Ch
AG22/AT22	288 001 (20/05/49)	50 2T (39 x 41,8)	2V Ch/Ch
R4/M4	300 001 (20/11/33)	350 SV (70 x 90)	3V Bloc Ch
S5/M5	306 001 (05/12/33)	500 SV (80 x 98)	3V Bloc Ch

Type	Número A/C	Cylindrée	Transmis.
BiV2/TiV2 GR	416 001 (1939)	100 2T (46 x 60)	3V Ch/Ch
AG1/AT1	440 002 (02/02/39)	64 2T (44 x 42)	2V Ch/Ch
D45A/C45A	446 001 (29/05/46)	125 SV (51 x 60)	3V Bloc Ch
Z46C/U46C	472 001 (26/09/47)	125 OHV (52 x 58,8)	4V Bloc Ch
D45B/C45B	500 001 (16/04/48)	125 SV (51 x 60)	3V Bloc Ch
Z2C/U2C	530 001 (05/01/49)	175 OHV (56 x 71)	4V Bloc Ch
D45S/C45S	560 001 (14/10/49)	125 SV (51 x 60)	3V Bloc Ch
D45S/C45S	564 001 (1950)	125 SV (51 x 60)	3V Bloc Ch
D45S/C45S	700 001 (1956/57)	125 SV (51 x 60)	3V Bloc Ch
Z26C/U26C	723 001 (16/01/56)	175 OHV (56 x 71)	4V Bloc Ch
Z517S/US17S	740 001 (20/03/58)	175 OHV (56 x 71)	4V Bloc Ch
Z22C/U22C	750 001 (09/11/53)	175 OHV (56 x 71)	4V Bloc Ch
Z23C/U23C	762 001 (12/10/55)	175 OHV (56 x 71)	4V Bloc Ch
Z54C/U54C	816 001 (1954)	125 OHV (52 x 58,8)	4V Bloc Ch
Z56C/U56C	818 001 (08/12/55)	125 OHV (52 x 58,8)	4V Bloc Ch
Z54C/U54C	850 001 (09/11/53)	125 OHV (52 x 58,8)	4V Bloc Ch
Z27C/U27C	882 001 (06/07/56)	175 OHV (56 x 71)	4V Bloc Ch
Z24C/U24C	900 001 (10/08/55)	175 OHV (56 x 71)	4V Bloc Ch
Z57C/U57C	905 001 (28/06/56)	125 OHV (52 x 58,8)	4V Bloc Ch
L4C/N4C	920 001 (30/11/53)	350 OHV (2x 56 x 70)	4V Bloc Ch
Z57C/U57C	923 001	125 OHV (52 x 58,8)	4V Bloc Ch
Z512S/US12S	950 001 (22/01/58)	125 OHV (52 x 58,8)	4V Bloc Ch

#### Motobécane & Motoconfort (scooters)

Type	Número A/C	Cylindrée	Transmis.
SC/ST	6 003 (21/07/1952)	125 OHV (52 x 58,8)	3V Bloc Ch
SB/SV	25 001 (02/08/54)	125 2T (54 x 54)	3V Bloc Ch
SBS/SVS	60 001 (09/10/56)	125 2T (54 x 54)	3V Bloc Ch
M/O	70 001 (17/04/57)	125 2T (54 x 54)	3V Bloc Ch
-/R	90 002 (14/04/58)	150 2T (59 x 54)	3V Bloc Ch

### Peugeot (en aanverwante merken, volgens jaartal)

Vanaf het begin tot aan 1927 werden de Peugeot motoren continue doorgenummerd met uitzondering van de Cyclo-Moto, welke werd gefabriceerd van 1922 tot begin 1927 en genummerd werden van 1 tot en met 7 544 . Deze continue doornummering lijkt te zijn voortgezet tot aan 1933 voor de 350cc types



P105 en P107. Opgemerkt moet worden dat de motornummers sneller omhoog gingen dan de framenummers omdat Peugeot motoren verkocht aan derden (Norton, Griffon).

Voor deze periode kunnen we de reeks serienummers aanduiden naar één jaar of naar een reeks van jaren, maar zonder te garanderen dat we er maar 200 of 300 nummers vanaf zijn:

Voor 1902: 1/900,

1902: 900/1400 (ongeveer).

1903 tot en met 1905: 1400/10 000

1906/1912: 10 000/16 000 ,

1913: 16 000/20 000 ,

1914: 20 000/26 000 ,

1915/1919 : 26 000/26 500 ,

1920/1924 : 26 500/39 000 ,

1925: 39 000/42 000 ,

1926: 42 000/46 000 ,

1927: 46 000/51 000 ,

1928: 51 000/59 000.

Tot slot P105 en P107 van 1929 tot 1933:

59 000/70 000.

De verandering kwam op de Salon van oktober 1927 met de presentatie van de P105 waarmee begonnen werd met de nummering per motortype. Dankzij de catalogi van losse onderdelen is dit genoegzaam bekend. Tot aan 1956 gaven diezelfde catalogi helaas weinig informatie over de serienummers. Desalniettemin zou de nummering per type motor de verzamelaar van informatie moeten kunnen voorzien; maar helaas is dit helemaal niet het geval want deze nummering vertoont twee nogal ongeriefelijke bijzonderheden:

Een serie van nummers kan zijn toegewezen aan verschillende motoren die dezelfde basis hebben: dit is het geval bij de P105 en de P107 maar ook bij alle "Grande Puissance" ( motoren met een groot vermogen / grote cilinderinhoud ) zeven verschillende modellen! Of bijvoorbeeld voor de P108, P111 en P112. Voor de laatste twee geldt dat, behalve als men alle drie modellen zeer goed kent, men geen enkele behoefte zal hebben om via de nummering het type te herkennen! Het zal moeilijk blijven om een van de laatste P111 modellen (1933) te onderscheiden van een van de P112 modellen (1934), of een 415 van een 515, een 417 van een 517. Men zal vertrouwen in de verkoper moeten hebben of de cilinderkop moeten afnemen en de boring meten, twee opties die men zich helaas in het kader van een beurs of een motortentoonstelling niet ziet doen.

Een zelfde nummer kan zijn toebedeeld aan twee zeer verschillende motorfietsen. Dat zou het geval kunnen zijn voor de serie 63003 , welke zowel is ingeslagen in een P105 of P107 als op een P101. Gelukkig valt het de ogen wel op dat er een verschil is.

### Peugeot (en submerken, volgens jaartal) vervolg...

Vanaf 1956 vermelden de onderdelen catalogi een reeks van nummers welke bestemd zijn voor verschillende modellen maar met dezelfde motor. De reconstructie van een coherente nummering is dus zelfs voor ons erg moeilijk. Wij publiceren echter wel twee tabellen. De eerste gerangschikt naar motornummer en de tweede naar serienummer. Onder de belofte het beter en nauwkeuriger te doen in de volgende Annuel .....

Type	N° moteur A/C	Cylindrée	Transmis.
Toutes "Grande Puissance", soit P115, P117, P415, P417, P503, P515 et P517	1 à +/- 3100 (moteur 6 cadre)	350/500 SV/OHV	Bloc 3 ou 4 V
P105/P107	55 001	350 OHV	Bloc 3V
P101	61 001	175 2T	Monovit.
P102/P102A	70 001	175 2T	2V Ch/Co
P102B		175 2T	2V Ch/Ch
P108/P111/P112	80 001	250/327/350 SV	Bloc 3V
P109/P110	90 001	175/215 SV	Bloc SV
P108/P112	131 001	250/350 SV	Bloc 3V
P135	200 001	350 OHV	Bloc 3V
56GS/56TB	220 001	125 2T	Bloc 4V
P124/P134	325 001	175 2T	2/3 V Ch/Ch
P52	360 001	100 2T	2V Ch/Ch
P53/P53 TM	370 001	100 2T	Bloc 3V

Type	N° série de... à	Cylindrée	Transmis.
S57	114 271/119 712	125 2T	Bloc 3V
S157	200 008/201 345	150 2T	Bloc 3V
Bima 1/2/3	217 610/303 471	50 2T	Monovit.
176 AS	308 418/312 883	175 2T	Bloc 4V
176 D4	308 456/311 201	175 2T	Bloc 4V
57 sauf TM	401 001 environ/?	125 2T	Bloc 3V
57 TAS	409 101/419 552	125 2T	Bloc 3V
57 TA/TAL	409 073/421 395	125 2T	Bloc 3V
57 TC	410 513/418 380	125 2T	Bloc 3V
57 TLS	418 440/421 563	125 2T	Bloc 3V
P54/P54 TM	450 001/?	100 2T	Bloc 3V
P55 C/D	540 000 environ/?	125 2T	Bloc 3V
56 sauf GS E TB	560 000 environ/?	125 2T	Bloc 4V
56 TL4	592 779/599 755	125 2T	Bloc 4V
156	600 001/?	150 2T	Bloc 4V
P55 TN	645 001/?	125 2T	Bloc 3V
57 TM1	667 325/670 620	125 2T	Bloc 3V
256/356	702 001 environ/?	250/350 bicycl. 2T	Bloc 4V
256 TC4A/TC4E	704 335/704 991	250 2T	Bloc 4V
175/176 TC4/GS	800 000 environ/?	175 2T	Bloc 4V
P55 tous types	881 000 environ		
	à plus de 993 800	125 2T	Bloc 3V

## Terrot (en Magnat Debon vanaf 1924-1925)

De nummering is continu vanaf 1912 tot aan 1962 en het framenummer is altijd ingeslagen aan de linkerzijde direct onder het zadel. De datering is dus heel gemakkelijk. Tot aan 1923 werd er geen typeplaatje aan het balhoofd geklonken. De identificatie moet dus plaatsvinden door kennis te hebben van de modellen. Vanaf 1924 vermeldde het balhoofdplaatje het typekenmerk en het framenummer. Maar deze kan afwezig zijn..... Vandaar dat we hier een uitleg geven van de betekenis van de codeletters met tussenhaakjes, het equivalent van Magnat-Debon, indien die bestaat. ◀

### Terrot : numérotation par année

Jusqu'en 1903 : 1 à 450

1904	450 à 600	1905	600 à 950	1906	950 à 1400
1907	1 400 à 2 100	1908	2 100 à 2 300	1909	2 300 à 2 800
1910	2 800 à 3 100	1911	3 100 à 3 700	1912	3 700 à 4 000
1913	4 000 à 6 300	1914	6 300 à 8500	1915/19	8 500 à 8 700
1920	8 700 à 10 000	1921	10 000 à 10 700	1922	10 700 à 12 650
1923	12 650 à 14 950	1924	14 950 à 23 800	1925	23 800 à 29 950
1926	29 950 à 44 600	1927	44 600 à 60 150	1928	60 150 à 80 000
1929	80 000 à 95 700	1930	95 700 à 116 600	1931	116 600 à 134 500
1932	134 500 à 159 000	1933	159 000 à 176 000	1934	176 000 à 191 000
1935	191 000 à 206 500	1936	206 500 à 216 000	1937	216 000 à 229 000
1938	229 000 à 245 000	1939	245 000 à 261 000	1940/44	261 000 à 274 000
1945	274 000 à 277 000	1946	277 000 à 282 000	1947	282 000 à 289 850
1948	289 850 à 297 800	1949	297 800 à 317 000	1950	317 000 à 341 500
1951	341 500 à 369 000	1952	369 000 à 392 000	1953	392 000 à 416 000
1954	416 000 à 441 000	1955	441 000 à 467 000	1956	467 000 à 478 000
1957	478 000 à 491 000	1958	491 000 à 496 600	1959	496 600 à 499 500
1960	499 500 à 500 500				

1961 et 1962 : les motos assemblées par Peugeot chez Automoto à Saint-Etienne sont numérotées de 500 500 à 501 630.

Etude par Bernard Salvat

avec le concours de Daniel David, Marc Defour et Bernard Lafleur.

**12 MOIS DE CRÉDIT** DEMANDEZ NOTICE M  
:: :: à :: ::

Société des Cycles  
**LA FRANÇAISE-DIAMANT**

9, Rue Descombes, 9  
PARIS (17<sup>e</sup>)



J.C. Belleciguy

les côtes?... on les a en large, et en long !... avec...

LA BICYCLETTE A MOTEUR  
**LA FRANÇAISE-DIAMANT**

## Hoe zoeken?

### De bandentypen

Marquages d'identification  
Taille des Jantes

Ø extérieur jante en mm	Désignation anglaise	Désignation française	Charge max. par roue
540	26 x 2 1/2	650 x 65	100
"	26 x 3	650 x 65	125
"	26 x 3 1/2	700 x 80 moto	130
"	27 x 3.85 ballon	700 x 85 ballon	175
540 large	27 x 1 3/4	700 x 80 voiturette	130
"	"	700 x 85 voiturette	200
"	"	700 x 90 voiturette	250
"	"	700 x 100 ballon	225
"	"	715 x 115 ballon	225
590	28 x 3	700 x 75	125
"	"	700 x 90	225
635	28 x 1 3/4	700 x 45	80

Ø extérieur jante en mm	Désignation anglaise	Désignation française	Charge max. par roue
520	24 x 2	600 x 50	80
"	24 x 2 1/4	600 x 55	80
"	24 x 2 1/2 x 2 1/4	600 x 65 x 55	100
"	25 x 3 ballon	600 x 75 x 55	125
490	24 x 2 1/2	600 x 65	100
585	26 x 1 3/4	650 x 45	80
"	26 x 2 x 1 3/4	650 x 50 x 45	80
"	26 x 2 1/4 x 1 3/4	650 x 55 x 45	80
585 large	26 x 2 3/8 x 1 3/4	650 x 60 x 45	80
"	26 x 2 1/2 x 1 3/4	650 x 65 x 45	80
570	26 x 2	650 x 50	80
"	26 x 2 1/2	650 x 55	100
"	26 x 2 3/8	650 x 60	100
"	26 x 2 1/2 x 2 1/4	650 x 65 x 55	100
"	27 x 3	650 x 75 x 55	125
490 large	27 x 3.85 ballon	675 x 100 ballon	225

Désignation en mm	Désignation ancienne en pouces	Désignation classique en pouces	Jante
600 x 45	24 x 1 3/4	1.75-19	Vélo moto
600 x 50	24 x 2	2-19	Vélo moto
600 x 55C	24 x 2 1/4	2.25-19	Vélo moto
600 x 65	24 x 2 1/2	2.50-19	19 WM1
620 x 60		2.375-19	19 WM1
600 x 75	25 x 3	3.00-19	19 WM1
	26 x 3.25	3.25-19	19 WM2
650 x 90	26 x 3.50	3.50-19	19 WM2
700 x 100	27 x 4	4.00-19	19 WM3
715 x 115		4.50-19	19 WM3
	26 x 2.375	2.375-21	21 WM1
	27 x 2.75	2.75-21	21 WM2
	28 x 3.50	3.50-21	21 WM3

GRAND PRIX DES VÉLOMOTEURS au Parc des Princes

**ROVIN**  
"RECORD DU MONDE DE VITESSE"

LE VAINQUEUR DE L'AN DERNIER DANS LA CATÉGORIE 100 cmc.  
COURT CETTE ANNÉE DANS LA CATÉGORIE 75 cmc.

ET **BAT TOUS LES RECORDS**

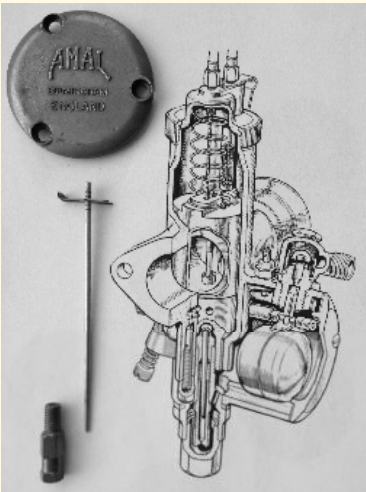


## Afstellen steeds lastiger door veranderende brandstoffen

*De oldtimers waarmee we nog altijd met veel genoegen rondrijden zijn allemaal geproduceerd in een tijd dat gelode benzine de norm was. Met de recente invoering van E10 benzine zijn we weer een stap verder verwijderd van dat tijdperk. Het wordt steeds belangrijker om na te gaan of de routines die we hebben ontwikkeld voor het afstellen van ons mobiel erfgoed nog toereikend zijn. Denk hierbij vooral aan de ontsteking en aan de carburateur. Zijn afstelgegevens uit de oude instructieboekjes nog wel maatgevend?*

*Door: Fehac*

FEHAC



**Amal Monoblock carburateur, gebruikt op veel Engelse motorfietsen vanaf 1955. Voor de afstelling zijn onder meer de hoofdsproeier (linksonder) en de in hoogte verstelbare sproeiernaald van belang.**

### Lood uit en ethanol in de benzine

Het lood in de benzine zorgde voor klopvastheid (niet pingelen van de motor), maar ook voor smering en koeling van (uitlaat-) kleppen en klepzittingen. Ervaring leert dat de nieuwe benzine een snellere ontbranding met zich mee brengt en dat de verbrandingstemperatuur hoger wordt. Daarom kiezen velen voor een later ontstekingstijdstip dan de fabrikant oorspronkelijk aangaf. Na het lood uit de benzine kwam ethanol in de benzine. Ethanol heeft een lagere verbrandingswaarde dan benzine zelf, wat weer een vertragend effect heeft, waarmee het ‘laat’ afstellen van de ontsteking dan weer niet nodig is.

Meer zaken spelen bij het optimaal afstellen van een motor. Dat zijn het ontwerp van de motor, de compressieverhouding, de aard en plaatsing van de carburateur. Een carburateur geeft in de vlotterkamer een ‘voorverwarming’ van de brandstof. Verder wordt een goede afstelling van de motor en carburateur beïnvloed door de luchtvochtigheid en luchttemperatuur. Er is een grote verscheidenheid aan constructies bij oldtimer-motoren. Daarom kan door de FEHAC geen algemeen geldende aanbeveling voor de afstelling van oldtimer motoren gegeven worden.

### Voortschrijdende normering

In het zoeken naar minder verbruik, lagere uitstoot van ongewenste stoffen en meer rendement zijn voor producenten van brandstoffen (én voor fabrikanten van voertuigen) de eisen door de jaren heen aangescherpt. Dat betekent een groeiende kloof tussen de uitgangspunten die golden bij de productie van onze oldtimers en de huidige praktijk. Brandstofproducenten leveren in principe overeenkomstig de geldende normen. Maar die normen veranderen. Op dit moment geldt in Nederland de Europese norm NEN-EN 228:2012 + A1:2017 – “Brandstoffen voor wegvoertuigen – Ongelode benzine. Eisen en beproevingsmethoden”. Deze norm is voor het laatst in 2012 als geheel herzien en in 2017 voorzien van een aanvullingsblad. De norm heeft betrekking op E10 en op E5 (maximaal 10 respectievelijk 5% ethanol in de benzine).

### Kookpunt benzine lager

De toevoegingen aan de benzines zijn door de jaren veranderd. De zogenoemde anti-icingdopes worden weggelaten omdat injectiesystemen het probleem van bevriezen niet kennen. Was in het verdere verleden het kookpunt van benzine 76-78 graden Celsius, nu is dat 57-58 graden Celsius. Dit geeft bij een warm

wordende carburateur eerder problemen. Ook veranderde de soortelijke massa. Dit is weer van invloed op de werking van carburateurs die voor hun functioneren gebruik maken van de zwaartekracht. Op basis van ervaringen in de oldtimerpraktijk wordt daarom meestal aangeraden de afstelling qua benzine ‘rijker’ te kiezen (grotere hoofdsproeier en/of hogere positie van de sproeiernaald als dit van toepassing is) om nare effecten als een vastloper te vermijden. Vanuit de FEHAC wordt aangeraden in oldtimers alleen brandstof te gebruiken zonder toegevoegd ethanol. Dat zijn nu Shell 98 V-power, BP 98 Ultimate, Ecomaxx oldtimerbenzine en de 102 octaan benzine van de TanQyou pompen.

### Metten en kennis delen

Om bij een motor te bepalen welke afstelling leidt tot optimaal lopen zijn hulpmiddelen als een rollentestbank en lambdasondes voorhanden. Eigenaren en gebruikers van oldtimers hebben echter meestal deze middelen niet bij de hand en terughoudendheid is geboden. De afstelling op een rollentestbank kan optimaal zijn voor bijvoorbeeld wedstrijdgebruik terwijl die niet past bij ‘gewone’ gebruiksomstandigheden. Lambdasondes worden in toenemende mate gebruikt door handige sleutelaars die hiermee een nauwkeuriger afstelling bereiken dan met traditionele middelen. Nadeel is dat de oplossing alleen voor die ene auto of motor geldt en niet algemeen toepasbaar is. Toch zijn de oldtimerliefhebbers die zich met deze nieuwere technieken bezighouden binnen de clubs vaak belangrijke aanspreekpunten. Zij weten veel over één bepaald merk of type en worden zo de technische vraagbaak voor mede-clubleden.

### Binnen clubs delen van kennis en ervaringen

De FEHAC pleit ervoor om binnen de clubs de kennis en inzichten over het juist afstellen van motoren en carburateurs te delen. Veel clubs kennen Technische Commissies of type-specialisten. En de bereidheid om elkaar te helpen is meestal ook wel aanwezig. Mocht binnen de eigen club die deskundigheid ontbreken dan kan ook een beroep gedaan worden op specialisten van bedrijven die zich bezighouden met motorenrevisie of tuning, al is hier de kennis over oldtimers niet altijd voorhanden. ◀

Heeft iemand ervaring met het afstellen van een veteraan met een lambdasonde of kan je er iets meer over vertellen? En zou je dat willen delen met de Club Franse Motoren? Als het in de praktijk kan, dan is dat een prachtig onderwerp voor de Sleuteldag...

### Lambda-sensoren

Na wat speurwerk kom je er al snel achter dat er grofweg twee typen sensoren zijn: een smalle-bandsensor en een breed-bandsensor.

Met de smalle bandsensor is de uitleg snel klaar: arm – rijk. Daar kun je niet zo heel veel mee, maar misschien is dit voor een veteraan genoeg?

Bij de breedbandsensor heb je natuurlijk (ook) een controller nodig die je af kunt lezen. Denk maar aan zoiets als een snelheidsmeter. Je wilt weten of het mengsel rijker of armer wordt en zelfs hoe rijk...

De sensor wordt achter in de uitlaat gestoken. De meeste uitlaatgassen stromen langs het “slangetje” van de sensor, een deel wordt opgevangen.

Het mooiste is als je het dynamisch kan meten, dus rijdende voort of op de testbank. Met een veteraan lijkt me de eerste situatie niet te doen. Maar laat ons maar verrassen wat je ervan weet ...

Redactie CFM

Innovate motorsports LM-2  
(richtprijs € 329,=)





## Rit in de Elzas

In het vorige clubblad was er een oproep of je zin had om deel te nemen aan een kampeertocht in de periode 20 mei tot 30 mei en dan een aantal ritten met de oude motor te rijden.

Uiteraard is er na die oproep niets meer van terecht gekomen. Er zal dit jaar geen oproep meer volgen. Maar misschien is het een goed idee om je alvast af te vragen of je daar volgend jaar zin in hebt. Goeie kans dat de ondertekenaars (ijs en weder dienende) weer met die vraag komen.

Redactie CFM (namens Jan en Hilde, Jan en Annelies, Peter en Ans, Wim)

## Hydroglisseurs de Lambert

Hans Devos komt met een interessant "idee" tevoorschijn. Een motorfiets aangedreven door een propeller. De redactie las in de app dat niet iedereen er vertrouwen in heeft dat dit helemaal goed gaat werken. De redactie deelt deze mening.

Maar dat neemt niet weg dat we graag een demonstratie zien waartoe dit construct in staat is. Het idee spreekt in ieder geval enorm tot de verbeelding. De bijgevoegde folder van Lambert laat de mogelijkheden zien.



## HYDROGLISSEURS "DE LAMBERT"

Société Anonyme au Capital de 600.000 francs  
95, Boulevard de la Seine, à NANTERRE (Seine)  
Ad. Tilly. Hydrolam-Nanterre — Reg. de Com. Seine 29.970-220.077 n.

Fournisseur des Armées anglaise et française; des Marines américaine, française et italienne; de l'Aéronautique coloniale; de la C<sup>ie</sup> du Canal de Suez, etc.; des Gouvernements de l'Indo-Chine, de l'Afrique Occidentale Française, des Missions en Argentine, en Chine, etc., etc...

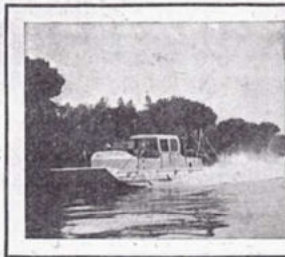


1<sup>er</sup> PRIX au Meeting de Montreuil

1<sup>er</sup> PRIX au Meeting d'Amiens

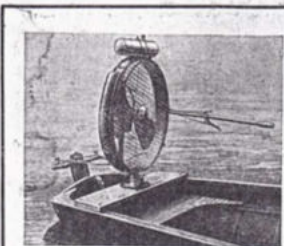
HORS CONCOURS à l'Ex. Colon. de Marseille

Hydroglisseurs DE LAMBERT C<sup>ie</sup>. 100 km. à l'h.

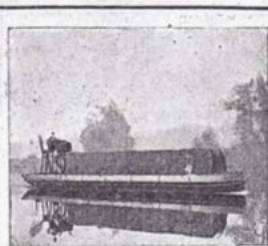


Le bateau glisseur fournit la solution du difficile problème de la navigation dans les eaux peu profondes. Propulsé par une hélice aérienne, son tirant d'eau est de 0<sup>m</sup>20 à l'arrêt; en vitesse, il devient pratiquement nul. Pouvant circuler en toute saison, ne craignant ni les herbes, ni les courants grâce également à sa vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

l'hydroglisseur DE LAMBERT TRANSFORMERA la Vie aux COLONIES



Micromoteur. — Vitesse: 8 km. à l'heure.



Hydroporteur DE LAMBERT. — 10 T.; Vitesse: 15 km. à l'heure.

## In het schuurtje van ... Mark Nijhoff

*We zijn deze keer op bezoek geweest bij Mark Nijhoff, sinds enige jaren lid van het bestuur van de Club Franse Motoren. Binnen het bestuur houdt hij zich bezig met “techniek”. Mark woont met vriendin Petra in Krimpen aan de IJssel, waar we te gast waren in de kelder, die als “schuurtje” is ingericht.*

*Door: Jan Horsman en Jan Koolen*

Met een opleiding MTS/HTS werktuigbouw is Mark altijd in de techniek bezig geweest. Tegenwoordig is Mark werkzaam in de scheepsbouw. Hij toetst systemen en uitrusting in schepen aan de regelgeving, zodat er een klasse-certificaat uitgegeven kan worden. Dat certificaat is vergelijkbaar aan een type-goedkeuring die we zo goed van motoren en auto's kennen.

De hobby is ooit begonnen met het repareren van bromfietsen bij de buurjongen. Daarna werd er gesleuteld aan crossbrommers. In de jaren 80 heeft Mark gedurende acht jaar gecrost met Suzuki en Yamaha. Daarna 15 jaar geracet bij CRT en KNMV Classics met Aermacchi, Triumph en ABSAF. Al deze machines zijn nog in zijn bezit. Het restaureren is ooit begonnen met een Suzuki RM125 crosser.



**Mark in zijn 'schuurtje' met de Peugeot uit 1913**

Begin jaren 90 werd er een BSA M21 aangeschaft en gerestaureerd. Een machine waar hij nog steeds veel op rijdt. Van de racers werden de Aermacchi en Triumph zelf opgebouwd/gerestaureerd.

Een jaar of vijf geleden kwam het “Franse” aspect van de hobby naar boven met de aanschaf van een Terrot flattanker Model F met een cilinderinhoud van 250 cc uit 1926. Mark heeft de Terrot zoveel mogelijk “dans son jus” gelaten, alleen technisch gerestaureerd, daar waar nodig. Voor degenen, die bij de Jaarrit aanwezig waren: Mark reed met deze machine als voorrijder. Dat kan dus gewoon met een jaren twintig machine!



Het huidige restauratieproject is een Peugeot MD2, een V-twin van 380 cc uit 1913. Hier zit veel werk in. Verder staat er nog een Magnat-Debon met Blackburne blok op het programma: nog veel meer werk.



**Monard 650 Bill Ivy op Mallory Park (1964), let op de kenmerkende dubbele buis voor het motorblok**

**Monard was een motorfietsmerk die tussen 1964 en 1965 werden geproduceerd door Geoff Monty en Allen Dudley-Ward. Beide mannen waren succesvolle wegracers en waren al jaren samen actief. Er zijn twee Monards gebouwd om te racen, uitgerust met 500cc en 650cc pre-unit Triumph-motoren en Norton-versnellingsbakken.**

**Het frame bestond uit een enkele buis met een grote diameter die liep vanaf het balhoofd tot de bocht achter de versnellingsbak, twee "downtubes", zie foto hierboven en een achterste sub-frame en aluminium montageplaten voor de achtervork.**

**Bill Ivy reed de Monards in 1964, maar verhuisde het volgende jaar, dus er werden maar twee machines gemaakt.**



**Een deel van de verzameling, met vooraan de Terrot Model F uit 1926**

Op de vraag wat zijn lievelingsmotor is, antwoordt hij na enig nadenken: de Triumph racer. Dat is namelijk een bijzonder ding: het is een replica MONARD, die Mark zelf gebouwd heeft, inclusief frame. De Monard was oorspronkelijk een project van Geoff Monty en Allan Dudley Ward in de vijftiger jaren. Zij bouwden zelf een frame waar diverse blokken in gehangen konden worden.

Mark heeft de Monard-versie met Triumph twin blok nagebouwd. Dat is typisch een project waar je je ziel en zaligheid in kunt leggen. Geen wonder dat dit zijn lievelingsmotor is.

De kelder (van 6.5 bij 10 meter) onder zijn huis bevat genoeg ruimte om te sleutelen en om zijn motoren te stallen. De ruimte is ruim uitgerust met een draaibank en ander gereedschap. Zijn favoriete gereedschap is de draaibank. Een freesbank en een pers zouden eventueel ook nog welkom zijn. Het leukste aan de sleutelhobby vind hij het uitpuzzelen en ontwerpen van constructies.

Veel restauratiewerk doet Mark zelf, echter spuiten laat hij liever aan anderen over. Met de kwast lakken, dat doet hij overigens wel zelf. Bijzonder gereedschap: een oude boormachine die nog van zijn opa is geweest.

Mark rijdt geregeld ritten, toch wel zo'n 6000-7000 km per jaar. Het leuke is, dat Petra sinds enige tijd ook meerrijdt op haar MZ. Ze reed ook mee met de Jaarrit in 2019.

Mark besteedt best wel veel tijd aan het sleutelen: door de week is hij altijd wel twee uur per dag in zijn "schuurtje" te vinden en in het weekend vaak ook nog wel een uur of zes.



*Mark naast de Monard Triumph zelfbouwracer*

### **Bestuurstaak**

Sinds drie jaar is Mark lid van het bestuur, waar hij de afdeling Techniek voor zijn rekening neemt. Dat komt neer op het organiseren van Kennisdelendagen en samen met René Wesselius. Verder geeft hij technisch advies aan leden die vragen hebben.

Zijn naam duikt regelmatig op in de besloten Whats-app groep van de Club Franse Motoren..

Op de Kennisdelendagen behandelt hij zelf ook geregeld een technisch onderwerp. Kortom: een techneut in hart en nieren. ◀



*Tank voor de Peugeot in aanbouw.....*





Jeroen uit Stadskanaal stelt zich voor in de Whats-app groep met twee Motobécanes, de MB1 uit 1924 en een type E uit 1932. Deze motoren zijn schoonheden door hun verfijnde Franse stijl. De Terrot heeft 13 keer de Elfstedentocht heeft gereden, een mooie verschijning, zo'n entre-tube!

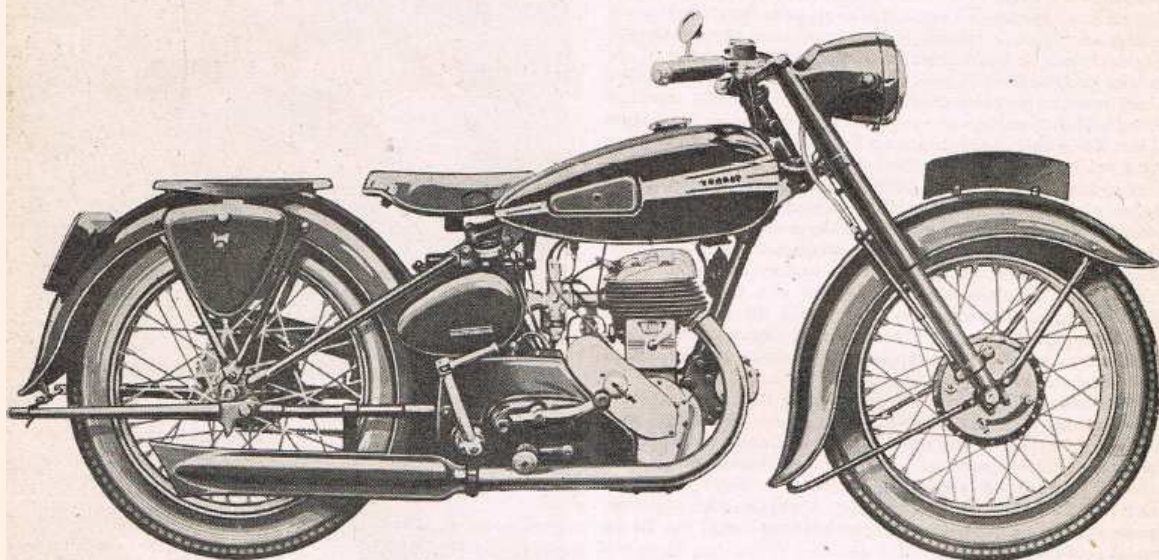




# UIT VOORRAAD LEVERBAAR

# TERROT

**HET DIENSTMOTORRIJWIEL  
BIJ UITNEMENDHEID**



Een robuuste en betrouwbare 350<sup>cc</sup> zijklepper met drysump smering — magneetontsteking — vierversnellingsbak met automatische voetschakeling — ballonbanden — 18 l. tank — 50 watt elektrische installatie.

Telescoop voorvork met dubbelwerkende hydraulische schokbrekers - handbijstelbaar zweefzadel met rubberdek.

De standaarduitrusting dezer machines omvat: km-teller/snelheidsmeter ingebouwd in de koplamp, elektrische hoorn, achteruitkijkspiegel, afneembare bagagedrager, voor- en achterstandaard, grote knee-grips, twee metalen gereedschapstassen met gereedschap, bandenpomp, nummerborden.

Zowel voor bedrijfsdoeleinden als voor genoegenvoldoet dit motorrijwiel aan alle te stellen eisen.

VOOR INLICHTINGEN WENDE MEN ZICH TOT DE IMPORTRICES:

**HET MOTORPALEIS** SCHEPENSTR. 111 **ROTTERDAM**  
**N.V. WANDER** — COLLARDSLAAN 9 — **ASSEN**

*Daar het nu wat rustig voor mij is op de zondagen ben ik door oude lectuur aan het bladeren. Misschien heb je er wat aan voor in het clubblad. Hierboven de advertentie van een Terrot 350 uit een blad van 1949. Let wel: we hebben het nu over een crisis maar net na WO2 had je niet veel te kiezen. In hetzelfde blad stond een opsomming van alle motoren. Dat waren er niet veel kan ik je vertellen... (Frans Bakker)*





*Terrot HSC uit 1928 van Ben uit Bilthoven. Origineel geleefd, zoals hij het zelf zegt (Whats-app CFM)*



*Christ kan op vakantie met z'n zelf gebouwde aanhanger. Dat zal veel bekijkt geven! (Whats-app CFM)*