

Un Peu de Tout



Manurhin - Elektrificatie & Milieu

Tankreparatie - ALV-ervanger

'Marot' , 'Franse Motor'

Planor + Otto Dehne + Gazda

Tandwiel herfabricage naar voorbeeld

Schrijven/spreken

Nu steeds meer leden gebruik maken van social media om contact met elkaar te onderhouden, komen ook de nadelen van deze media naar boven.

Eerst maar een eigen ervaring: regelmatig spreek ik jong volwassenen die iemand hebben "gesproken". Soms ben ik verbaasd omdat ik weet dat het gesprek niet kán hebben plaats gevonden. Maar een gesprek in 2020 kan ook een serie chat-berichten zijn. Tikkend op het kleine schermje ontstaat een uitwisseling van berichten. Bij zakelijke uitwisseling van gegevens werkt dit snel en fijn. "Ik kom wat later". Heb je die film gisterenavond gezien?" "Wie heeft een tank voor een Peugeot P107? Heb je zin om vanavond bij mij te komen eten?"

Dan terug naar onze CFM-groeps-app. Een van de zorgen is dat deelnemers "off-topic" gaan. Dat betekent dat iemand iets "zegt" dat niets met de doelstelling van de CFM te maken heeft. En wie houdt zoiets tegen? En willen we wel iets tegen houden? Gelukkig begrijpen deelnemers dat je niet je Honda te koop aanbiedt in de CFM Whats-app groep. Maar wat doet de CFM met een mening over regels of personen? Denk bijvoorbeeld aan milieuzaken, belasting op brandstof, geluidsreductie, motoren op dijken? Milieugekkies?

Onlangs leek het even mis te gaan toen iemand schreef: "Wat een klote land leven wij in". Dit was naar aanleiding van het weren van hinderlijke brommertjes in Den Haag en omstreken. Is Den Haag de voorbode van het begin van het einde van onze hobby? In uitgebreide artikelen (vanaf blz. 25) gaan Daan Withagen en Mark Nijhoff dieper op de materie in.

In de app volgde een aantal reacties waarbij opviel dat met respect werd 'gesproken'.

Iedereen zal zich realiseren dat een sterke uitspraak anders uit kan pakken in een écht gesprek met weer en wederhoor dan met geschreven woorden van dezelfde strekking. Wie schrijft, die blijft... Eigenlijk notuleer je je eigen gedachten zwart op wit.

Is dat wel altijd de bedoeling?

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:

Er is een vacature voor het bestuur

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)
Bankrekeningnr: **NL39 RABO 03 77 32 84 80 t.n.v. Club Franse Motoren**
BIC: RABONL2U.
Email: cfm.peningmeester@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)

Inhoud

Sleutelen om afstand te houden (voorwoord)	5
Vervangen van kapotte tandwielen	6
Le nez dans le guidon (Planor, Dehne, Gazda)	8
Manurhin: foto's / geschiedenis	11 / 13
Fehac APK-vrijstelling / Commissie Duurzaamheid	17
Bestuurszaken (ALV-ervanger)	18 - 20
Klein gaatje met grote gevolgen (tankreparatie)	21
Merk: Marot, type: Franse Motor	23
Milieu / Elektrificatie (lang dubbel-artikel)	25 / 28

Op de voorpagina

Manurhin, een scooter gemaakt in Mulhouse tussen 1955 en 1962. Het is de voortzetting van de DKW-Hobby scooter nadat deze in Duitsland niet meer gefabriceerd werd. Er bevond zich een 75 cc tweetakt motorblok 3 pk onder het zitvlak van de bestuurder en de passagier. Bestuurder en passagier ieder op een eigen zadel. Zie foto-overzicht vanaf bladzijde 11 en geschiedenis blz. 13.



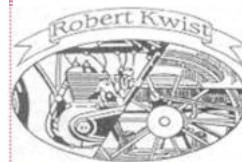
Sluiting kopij: Uiterlijk maandag **15 februari 2021**
Kopij: Getypt of geschreven of digitaal
Email: cfm.redactie@gmail.com

Redactioneel

Medeclublid Wiel stuurt op een zaterdagmiddag een heel stel mooie foto's van Manurhin's. Toen de e-mail binnen kwam hebben we met ons gezin alle foto's met aandacht zitten bekijken. Wat is er zo aantrekkelijk aan deze plaatjes? Vermoedelijk is het de combinatie van de bijzondere "retro" vormgeving en de felle kleuren. Maar Wiel stuurde nog een berichtje mee. Hij meldde dat z'n vrouw ziek was en dat hij aan het schrijven was aan een artikel over carburateurs.... en wanneer dat klaar was, dat kon nog wel even duren. "Ik ben volledig mantelzorger, de ziekte gaat helaas niet over". En dan kom je er weer achter dat elke club heel wat zorgen "achter de voordeur" kent. Dat weet iedereen wel, maar toch. In de media wordt daar best veel aandacht voor gevraagd. En de redactie stelt zich vaak de keus: hoe maatschappelijk betrokken kun je in de hoedanigheid van motorclub zijn? Doen we leden juist niet erg veel plezier om de aandacht af te leiden? Door over hele andere dingen te schrijven dan de dagelijkse zorgen? En dat in de wetenschap dat we zorg hebben voor elkaar, daar waar het kan? In ieder geval geeft Wiel zelf al het antwoord met de feestelijke plaatjes die hij stuurt en waarvan we een selectie hebben opgenomen in dit blad. Paul / Ans

Adverteerders

CENTRAL CLASSICS



Contributie

Beste leden van de Club Franse Motoren

Als penningmeester richt ik me niet veel vaker dan een keer het woord tot jullie. Hoewel het jaar 2021 nog niet is begonnen, is het voor een penningmeester prettig wanneer de contributie vóór het nieuwe jaar op de bankrekening heeft staan. Zijn grootste zorg is dan al verdwenen.

Doordat de Algemene ledenvergadering niet is doorgedaan, is de oproep op die plek mis gelopen. Maar er is al wel een mailtje van het bestuur bij je terecht gekomen. Ik heb al aardig wat betalingen voor 2021 mogen ontvangen, maar nog niet van allemaal. Doe de club en dus mij een plezier en boek die **25 euro** a.u.b. zo snel mogelijk over op Bankrek.nr.: **NL39RABO0377328480** t.n.v **Club Franse Motoren** of leg dit berichtje bij je computer zodat je het de eerst volgende keer als je betalingen doet, meeneemt.

Ik wens je een veilige kerst, een veilige jaarwisseling en een veilig 2021 toe. Met z'n allen moeten we het veilig zien te houden. En ik wens mezelf een snelle registratie toe van de binnen komende betalingen.

Groet van Uw penningmeester



In de volgende Peu:

Even voorstellen (Gerrit Derks)

Rador (Peter Leers)

Peugeot project (lang artikel)

Blijf inspireren: stuur kopij ! Hoe meer, hoe beter.
(Van scholieren hoor je wel eens: 'Meer bier is meer beter')



Terrot Motorette No. 3 (1912)

Sleutelen om afstand te houden...

Het jaar 2020 zal in ons geheugen blijven als het jaar waarin de wereld zoals we die kenden wijzigde. Van ongehinderd doen waarin je zin hebt zijn we gegaan naar beperkingen, ziekte, verlies en soms ook angst of verdeeldheid.

Contacten met meerdere CFM-leden leert dat dit leed ook niet aan ons voorbij is gegaan.

Door: Daan Withagen

Voor CFM leden betekende het dat veel activiteiten geannuleerd werden. Van de Kennisdendag in April tot deelname aan Central Classics in December en vrijwel alles wat daar tussen zat. De Jaarrit is met aanpassingen doorgegaan en was voor velen een lichtpuntje in duistere tijden met aangepaste contacten en veel rijplezier.

Op jezelf terug geworpen worden is voor enthousiaste sleutelaars niet altijd een straf. We konden meer uren in het werkplaatsje doorbrengen. Desgevraagd kon je met recht zeggen dat je het deed om afstand te houden om daarop begripvolle reacties te oogsten.

Het niet doorgaan van onderdelenbeurzen was voor velen wél een ongemak. Naast heel leuke contacten vind je met regelmaat ook dat felbegeerde onderdeel of stukje documentatie. CFM leden bleken zich snel aan te passen aan de beperkingen en de mogelijkheden te benutten die er wel zijn. De CFM WhatsApp groep groeide naar 64 deelnemers. De onderwerpen vliegen dagelijks voorbij, variërend van technische vragen, en de antwoorden daarop, tot “te koop”, “ruilen” of “gezocht”. Met ruimere toegang tot de CFM Facebook groep groeide deze ook naar 112 deelnemers. In de groepen werden veel adressen gedeeld waarlangs onderdelen via de post ook in onze werkplaats terecht zijn gekomen. Het is mooi te zien dat in tijden van crisis dat dit leidt tot creativiteit om nieuwe of andere verbindingen te maken.

Het leidt binnen het bestuur en de redactie ook tot denken over hoe we digitalisering in onze club een vaste plek kunnen geven en misschien ook structureel meer moeten benutten om verbinding te realiseren zonder dat je daarvoor het hele land hoeft te doorkruisen. Bij verbinden is het belangrijk goed te kijken dat iedereen aangehaakt blijft. Dat is een punt van aandacht. Gelukkig is de Peu de Tout nog steeds de plaats waar ieder lid kennis kan delen, halen, kopen of verkopen. De redactie ziet graag je stukje of advertentie tegemoet.

Een vereniging bestaat bij de gratie van haar leden. Het bestuur legt jaarlijks verantwoording af over de gedane activiteiten en uitgaven. Het kon niet anders dan dat we in 2020 geen algemene ledenvergadering hielden. We vinden het belangrijk dat we inzicht geven in de clubhuishouding en activiteiten. Daarom is in deze Peu de Tout dat inzicht opgenomen. Op een later daarvoor geschikt moment kan de ledenvergadering deze dan formeel bekrachtigen.

Ans Vink heeft in 2019 aangekondigd haar rol in het bestuur na de jaarvergadering 2020 te eindigen. Haar afscheid is nu in stilte gegaan. Het is jammer dat Ans dit besluit neemt omdat ze een heel fijne rol speelt in het (vooral uit mannen) bestaande bestuur. Ik ben blij dat Ans zich voor het redactiewerk van de Peu de Tout in blijft zetten. Via dit voorwoord dank ik Ans voor de hele fijne samenwerking en haar inspanningen.

Wat 2021 ons gaat brengen is nog onbekend. Berichten over vaccins zijn hoopvol. Het zou fijn zijn om weer onbevreesd mensen te kunnen ontmoeten en elkaar onderweg of op de beurs te begroeten. Gelukkig is er tegen het motorvirus waarmee we besmet zijn geen vaccin. Zolang we regelmatig de tank van een brandstof infuus kunnen voorzien en de gashendel bedienen is deze besmetting goed te beheersen.

Mede namens het bestuur wens ik u en uw dierbaren een gezond, voorspoedig, maar vooral motorrijk 2021 ◀



Vervangen van defecte tandwielen

Onze CFM-app inspireert. Zo kwam de redactie een vraag tegen over een kapot tandwiel. We kunnen ons allemaal wel dat gevoel voorstellen als je de versnellingsbak open maakt en.... er blijkt een tandwiel in te zitten waarvan één tand ontbreekt. In het zwart-bruin geworden vet ligt bij verdere demontage de tand onder in de bak. Je hebt dan misschien ook meteen de reden te pakken waarom die mooie machine destijds aan de kant is gezet.
Samengesteld: Paul Jonkman



ATELIER DE FABRICATION D'ENGRENAGES
Spécialiste depuis 1947
Fabrication selon modèle ou plan
(origine ou rapports spéciaux)
Nombreuses références : Honda, Suzuki, Monet-Goyon,
Dollar, Motobécane, Terrot, Rudge, Triumph, BMW...
CHAUVIN-MÉCAGRAPHIC SARL
2 B, rue des Métiers
39300 CHAMPAGNOLE - FRANCE
06 85 09 43 55 - contact@mecagraphic.com
www.chauvin-mecagraphic.com

Maar wat nu te doen?

zoek een ander tandwiel óf:
zoek een bedrijf dat het kan namaken (naar voorbeeld).

Er kwam een advertentie in de app die ons inspireerde om wat verder te zoeken. In Nederland zijn er bedrijven die module-tandwielen kunnen bewerken naar wens. Maar dat is niet de bedoeling. Je wilt het defecte tandwiel inleveren en een maandje later de replica per post thuis ontvangen. Dat lijkt te kunnen. Maar ervaring zou wel gedeeld moeten worden. “Chauvin Mecagraphic” adverteert als volgt:



CHAUVIN MECAGRAPHIC Tel: +33.967.466.957
2B rue des Métiers Fax: +33.384.526.957
F-39300 CHAMPAGNOLE Mobile: +33.685.094.355
Email: contact@mecagraphic.com

Chauvin zegt: De historische activiteit van ons huis sinds 1947 is de fabricage van tandwielen en transmissie-elementen. Dit vormt nog steeds een belangrijk onderdeel van onze activiteiten. Tegenwoordig stellen we onze ervaring en onze know-how ten dienste aan twee hoofdsectoren:

1. Restauratie van oude voertuigen (motoren en auto's):
We reviseren identieke versnellingsbakken en versnellingen die niet meer te vinden zijn omdat ze niet meer verkrijgbaar zijn bij fabrikanten of wezen wanneer de fabrikant is verdwenen. We werken aan legeringen van de nieuwste generatie en passen geschikte warmtebehandelingen toe om een kwalitatief resultaat te verkrijgen dat vaak verder gaat dan het oorspronkelijke model.
2. Motor- en motorwedstrijd:
We berekenen en ontwerpen speciale versnellingsbakken om de efficiëntie, betrouwbaarheid en robuustheid te verhogen. We gebruiken een krachtige en toegewijde IT-tool omwille van algehele prestatie-optimalisatie.

Restauratie

Het is duidelijk dat het hier om de eerste sector gaat. Er zijn filmpjes op Youtube te zien van Chauvin. Daarin wordt de pro-

ductie van tandwielen getoond die me zelf erg bekend voor komen, en die veelvuldig in onze “bakkies” zijn gezet. We praten hier dus over replicatie van een enkel tandwiel of een as met één of meer tandwielen. Precies wat we zoeken!

Er blijven vier vragen over:

- Wat kost het?
- Hoe lang duurt het?
- Welke kwaliteit leveren ze?
- Wat is de ervaring met het bedrijf?

Dat laatste is door middel van onze vereniging misschien wel te peilen. Wie heeft er ervaring? Leg je oor eens te luisteren bij andere liefhebbers. Of heb je een ander adres?

Testen?

Als dat allemaal niets oplevert maar de behoefte wel bestaat, dan kan de CFM natuurlijk ook een pilot-bestelling doen en melden wat daarmee de ervaring is.

Schrijver dezes heeft nog wel een tandwiel liggen dat van z'n staande bakkie een “gouden bakkie” maakt. ◀



Stilstaand beeld van een filmpje vanuit de fabriek.



Hiernaast een kijkje in de gespoelde bak. Er kwam een tand van een tandwiel uit, zichtbaar nadat het bruine vet was weg gespoeld. Op deze foto is het defect niet zichtbaar...



“Staande bak” van een Terrot. Dit heet zo omdat het achterframe op de plek van de montage sterk aangepast (verlaagd) om de bak neer te zetten op het frame in plaats van eronder te hangen. Door de vier bevestigingsbouten is dit een sterkere constructie dan de tweepunts-ophanging van de “hangende bak”.

Le nez dans le guidon

1930: de motor industrie staat voor grote keuzes; monteren we een draaigas-handel of een manette? Wordt het een voetschakeling of houden we vast aan de tankschakeling?

Eindeloze discussies tussen rivaliserende constructeurs en ontwerpers van motorfietsen: meer comfort, mooier uiterlijk, betere en vlottere bediening. Welke richting gaan we op?

Door: Mark Nijhoff; afbeeldingen: moto-collection.org



PLANOR... vous offre
le "Confort"

Exigez sur votre Machine

La Selle "PLANOR"
Type 65.000

composée de lames d'acier accrochées au bec par des ressorts à boudin et formant à l'arrière un dossier souple procurant au cavalier une assiette remarquable.

Le Guidon "GAZDA"
tout en lames de ressort. Adopté par tous les champions car il absorbe les chocs de la route et supprime la fatigue des poignets. Incassable en cas de chute, il convient aussi bien à la moto solo qu'au sidecar; 150.000 Gazda ont été montés à ce jour.

Repose-pied "PLANOR"
réglable en hauteur et pliable en cas d'inutilisation, est un support élastique qui lui aussi absorbe les chocs de la route.

Catalogue sur demande aux
Anc. Etab^{ts} **MORTAGNE**, 25, Rue de Bellevue - Boulogne-s/Seine

R. C. - sins
157.076

17 oktober 2020

Met Rien Neels heb ik afgesproken in Le Boisseau, Rien zijn schatkamer, waar we als Club Franse Motoren het voorrecht hebben om ons archief te bergen. Het plan is om 14:00h in Oosterhout te zijn en Petra besluit om ook mee te gaan. Voor mij is het een leuke uitdaging om met de Terrot model F te gaan. Vanuit Krimpen a/d IJssel moet je immers nogal wat rivieren over om uiteindelijk in Brabant te geraken en aangezien de topsnelheid van mijn 250 niet veel boven de 60km/h uitkomt is de snelweg natuurlijk uitgesloten. Maar er zijn oplossingen zoals het fietspad over de moerdijkbrug en dat ging allemaal prima. Maar er was echter een spelbreker die dag: kortsluiting! Nu hoor ik u denken: "op een model F zit niet veel elektra" maar het beetje wat er op zit, kon toch voor de nodige vertraging zorgen, maar ook deze keer waren er positieve zaken. Zoals het moment dat de zekering kapot ging in Alblasterdam. Ik was tegen de waarschuwborden in toch naar de N915 gereden om bij de Noordbrug te komen en net voor de echte afsluiting stopt de motor er-

mee; zekering eruit. Maar het geluk was; op dat punt is een tankstation met een shop. De reserve-zekering kon ik nergens vinden in mijn tas, dus naar de shop en de dame achter de kassa gevraagd of ze zoiets verkopen....euhh nee dat hebben we niet. Welnu dan toch zelf maar even kijken en waarachtig ze hadden een complete set in de aanbieding met allerlei soorten en maten zekeringen; prima dus en de dame had ook weer wat geleerd. (tegenwoordig noemen we dat win-win situatie).

Een uurtje later

Bij Rien kwamen we dan uiteindelijk een uurtje later aan nadat ik drie keer de zekering gewisseld had, de verlichting en net gemonteerde ampèremeter had losgekoppeld en er uiteindelijk achter kwam dat de remlichtschakelaar, ja zo'n modern ding hoort ook niet op een motor uit 1926, kortsluiting maakte als er geremd werd.

Na een bak koffie en wat geklets gingen we eens kijken wat er allemaal te zien was en Rien had een schitterende reclameposter van MZ voor ons apart gehouden en een stapel La Vie De La Moto tijdschriften welke dubbel in de CFM-collectie zaten. Daarnaast nog wat documentatie gekopieerd voor mijn Peugeot MD 2 en aanverwante modellen. Al met al een hele leuke middag waarbij we ook Rien zijn motorverzameling goed konden zien.

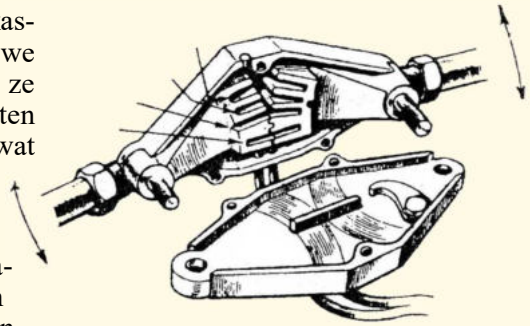
Otto Dehne

Terug naar de jaren dertig: met het doornemen van de tijdschriften de volgende dag, stuitte ik op een leuk artikel over "Gazda", "Dehne" en "Triumph".

Otto Dehne is een Duitse ingenieur uit Berlijn en hij heeft een interessant systeem bedacht om de dan gangbare handschakeling te vereenvoudigen, soepeler en veiliger te maken: **le guidon magique!** Het bestaat eruit dat de beide stuurhelften kunnen draaien in het horizontale vlak (van voor naar achteren zogezegd); deze draibeweging is echter geblokkeerd middels een pal welke de draibeweging slechts vrijgeeft als de koppeling word bediend. De beide stuurhelften zijn via een "halve maan" tandkrans in het midden van het "stuur" met elkaar gekoppeld, zodat de draaibeweging in een of twee stuurhelften tegelijk kan worden gemaakt. Deze verdraaiing is dan weer gekoppeld middels twee Bowden kabels aan het schakel mechanisme welke nog steeds op de tank gemonteerd is. Het systeem is gedacht als accessoire; je kunt je bestaande motor hier zelf mee uitrusten en verder heeft het een stand-aanwijzer; je kunt dus op het stuur zien in welke versnelling de motor staat en dat zullen we in de 80-er jaren op Japanse motoren ook weer tegen komen..

Gazda

daarentegen is een Franse uitvinding voor zover ik het kan achterhalen en schijnt een enorm succes te zijn geweest met meer dan 150.000 (!) verkochte exemplaren. Waar deze dan allemaal op gemonteerd zijn geweest is mij niet zo duidelijk, maar goed. Soms moet je er een schepje bovenop doen om je doel te bereiken. Het idee is eigenlijk eenvoudig, door het



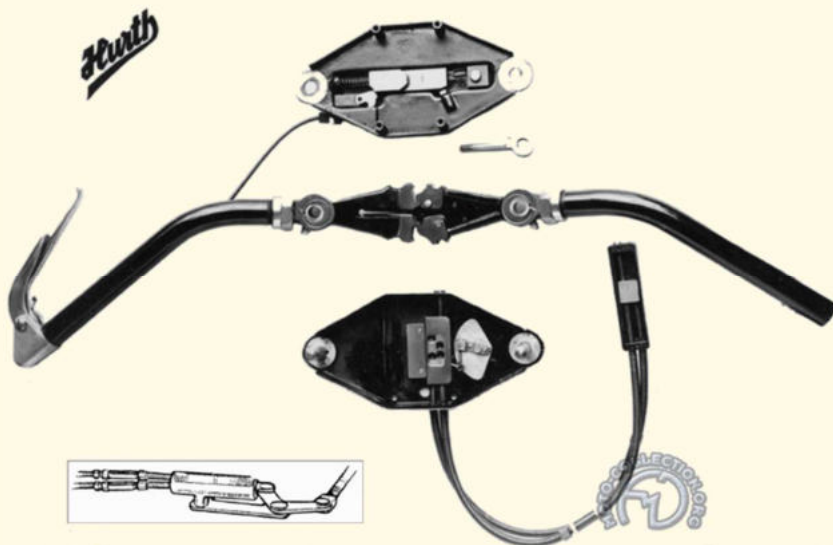
Dehne stuur



Dehne stuur "een flinke installatie"



Dehne:Schalten wir zum Vergnügen



stuur uit te voeren als een bladverenpakket zullen alle schokken en trillingen niet of maar ten dele aan de rijder/rijdster worden doorgegeven. Er zijn verschillende uitvoeringen voor zover ik uit de foto's kan opmaken. Sommigen hebben rechthoekige bladveren welke horizontaal op elkaar gelegd zijn (zie de tekening in de advertentie, maar op de foto lijkt het weer dat het ronde veren zijn,

welke tot een volledig stuur zijn gevormd. Ik zou dit wel eens willen proberen want als het inderdaad erg veel "ruis" tijdens het rijden wegneemt, dan vraag ik me af of de besturing niet wat vaag wordt. Daarentegen, als de besturing wel precies blijft, komt er van het filteren van trillingen weer niet veel terecht, schat ik zo. Overigens zijn er in andere landen ook allerlei verende sturen bedacht maar die zijn zeker niet zo'n groot succes geworden als hier wordt geclaimd.

Van Triumph

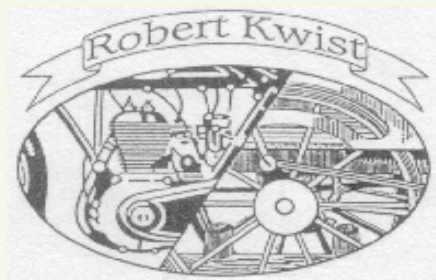
zie ik dan weer een geheel omkleed stuur waarbij alle kabels ingebouwd zijn, hier heeft de esthetiek het gewonnen! Kortom "De Neus in het Stuur" is een leuke manier om weer wat nieuws te ontdekken! ◀

(commerciële advertentie)

Atelier Rob Kwist

Laarstraat 80
7201 CG Zutphen

tel/fax: (0575) 54.47.61
mobile: 06-24.99.84.49
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

Manurhin scooters

Vanaf 1952 produceerde Manurhin de Duitse DKW Hobby-scooter door lokaal gemaakte componenten op te nemen en deze te hernoemen tot de Manurhin MR75 in Europa en de Concord in het Verenigd Koninkrijk. Op meerdere plaatsen kun je lezen dat de scooter is gebouwd volgens een hoge kwaliteits-standaarden. Op zich kun je je geen betere reclame wensen als dit gerucht rond je merk hangt.

Er is een uitgebreide blog: manurhin.blogspot.com/2011/10 Van harte aanbevolen!

Toen DKW de productie van de Hobby stopte, ging Manurhin verder met zijn versie, die in 1957 de derde plaats innam in de Europese scooterverkooplijst achter Lambretta en Vespa. Zowel de Hobby als de MR75 namen in 1957 of 1958 de Uher-automaat over, een systeem dat in latere jaren de norm werd op een groot aantal scooters. De productie in de Franse fabriek stopte in 1962.

Idee voor deze publicatie: Wiel Koopmans, uitwerking door de redactie.





Manurhin, de variateur en een stukje geschiedenis

Je moet even doorzoeken maar uiteindelijk is er wel wat informatie te vinden om een beetje sfeer te proeven van de tijd en het model. Om wat meer sfeer te proeven is ook Bernardet met enkele foto's vertegenwoordigd.

Wat de redactie zich vooral afvraagt: zijn er bezitters van dergelijke naoorlogse scooters in onze vereniging? En zouden zij daar wat meer over kunnen vertellen? Een enkele scooter zie je wel eens op een beurs maar op een rit zie je ze nooit. Te licht om lekker mee te toeren in het moderne verkeer?

Bronnen: Pascal Walter (scooter-manurhin.pagesperso-orange.fr), Francois-Marie Dumas (Moto-collection.org) en webshops. Door: redactie.

Halverwege de jaren vijftig was de "Manurhin" (Manufacture de Machines du Haut-Rhin) vooral bekend om zijn productie van wapens, munitie, werktuigmachines en controleapparatuur.

Door de grote verscheidenheid aan producten lijkt het op de eerste hand vreemd dat dit bedrijf interesse heeft in een heel nieuw vakgebied: de productie van scooters. Er waren echter enkele redenen:

1e: De vervaardiging van bewapening en werktuigmachines is onderhevig aan schommelingen waarvan de periodes onvoorspelbaar zijn.

2e: een deel van de beroepsbevolking in Mulhouse wordt periodiek met werkloosheid bedreigd door herhaalde crises in de textielindustrie.

Stabiele werkgelegenheid

Deze redenen, zowel economisch als sociaal, hebben Manurhin ertoe aangezet op zoek te gaan naar een nieuwe activiteit die voor een aantal mensen stabiele werkgelegenheid zou bieden. De keuze viel toen op de massaproductie van een 75 cm³ scooter met automatische overbrenging, zoals D.K.W die maakte vanaf 1955.

De fabriek van Manurhin bewerkt de motor, variator, frame, voorvork, achtervering, stuurgrepen en diverse reserveonderdelen. De overige onderdelen worden uitbesteed (zie kader volgende bladzijde).

Productie in 1957: 13.947. Derde in de productie van scooters dat jaar, achter de twee grote (Vespa en Lambretta). ►



'Balhoofdplaatje' 1958



Er werd flink geld uitgegeven aan PR: dit waren dure geëmailleerde schilden. En waren ze vroeger al duur, dat zijn ze nu zeker!



Bernardet Cabri 98 cc: bescheiden concurrent...



Bernardet C50??? Kniesteunen aan de achterkant?

Bewerking onderdelen

De mechanische onderdelen worden bewerkt op conventionele werktuigmachines of op speciale machines, bestuurd op verzoek van de technici van het bedrijf.

De modernste methoden voor warmtebehandeling, grootte en slijpen van tandwielen, voorbereiding en afwerking van alle onderdelen met toleranties in de orde van één micron voor sommige elementen, twee of drie micron voor andere, zijn toegepast.

Alle te schilderen onderdelen worden eerst ontvet, gefosfaateerd en vervolgens aan een transportband gehangen. Ze passeren een automatische elektrostatische lakinstallatie. De verf geïoniseerd onder een spanning van 100.000 volt wordt geprojecteerd in een dunne, bijna onzichtbare mist. De aldus met positieve elektriciteit geladen verfdeeltjes worden aangetrokken door de delen (verbonden met aarde) die voor de verdelers passeren. De geïoniseerde elementen gaan vervolgens door een polymerisatieoven en ondergaan een licht bakproces van (360° C). De transportband passeert twee identieke installaties: de eerste voor een grondlaag, de tweede voor de laatste laag. Deze elektrostatische methode bespaart verf en arbeid en geeft de scooter een onberispelijke afwerking.

De machinaal bewerkte elementen, geassembleerd in subassemblages, evenals geïoniseerde frames en plaatwerk komen samen in de montage-werkplaats.

De motoren zijn al op testbanken gecontroleerd. De scooters passeren, eenmaal voltooid, een andere testbank en worden vervolgens ook getest op het circuit naast de fabrieksgebouwen.

Al met al is het voor een fabrikant "goud" waard als dergelijke verhalen op deze manier de ronde doen. ◀

De variator

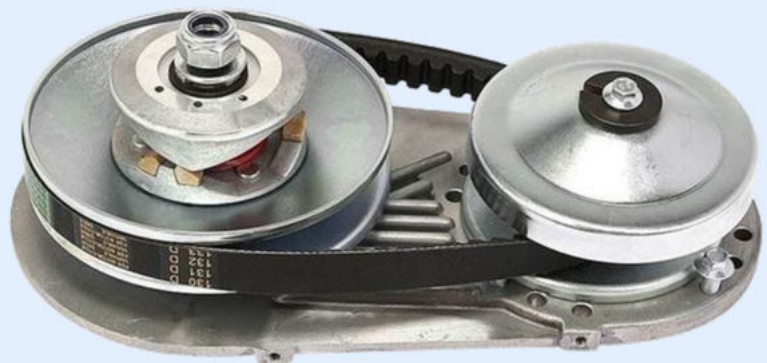
De variator werkt als een automatische versnellingsbak. Twee poelies werken met een verschillende diameter waardoor automatisch de overbrengingsverhouding tussen motor en achterwiel wordt gewijzigd. De techniek werkt met gewichtjes en veertjes.



DKW Hobby Luxus (de stamvader van de Manurhin)

De Manurhin had nog een handkoppeling (dus klassiek) maar later kwam ook de automatische koppeling, zoals je die misschien wel kent van de Mobylette en de grasmaaier...

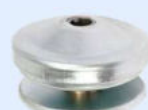
Bij Peugeot en Motobécane worden vergelijkbare (maar niet uitwisselbare) systemen gebruikt. Een centrifugale door gewicht aangedreven variator met een geïntegreerde koppeling is gekoppeld aan een grote katrol met vaste diameter die is bevestigd aan een eindaandrijfketting. De riemspanning wordt constant gehouden doordat de hele motor naar beneden draait op zijn steunen naarmate de snelheid toeneemt, waarbij een veer hem naar zijn oorspronkelijke positie terugbrengt naarmate hij afneemt. ◀



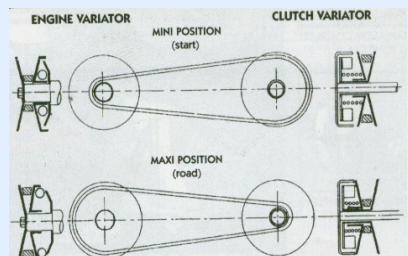
Variomatic koppeling met tandwiel voor Honda motoren tot 18 pk



"Driven" poelie



"Driver" poelie



Het principe

(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

Gemakkelijk bereikbaar langs de A27 (bij Utrecht). 10.000 m² beursruimte.

€12,- 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).

www.centralclassics.nl. Central Classics, Postbus 22, 3700 AA Zeist. Tel 06 305 425 28.

CENTRAL CLASSICS

Agenda: beurzen / evenementen 2020

Beurzen Frankrijk

...

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

Let op:

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

15 december 2020 tot ergens in 2021...

Coronamaatregelen maken het tot onbepaalde tijd onmogelijk om beurzen te organiseren. Dat wil niet zeggen dat inkoop en verkoop van motoren en onderdelen tot stilstand is gekomen. In deze contactloze dagen (fysiek) gebeurt er veel... wat velen ongemerkt passeert.

We horen graag wat je daar het laatste jaar van hebt gemerkt. Wat zijn trends? Groeit de hobby, zakt deze juist in? De vereniging heeft wel een idee. Wat wil je met ons delen?

27 maart 2021

Motorbeurs Hardenberg, Manege Hoogenweg 52 Hoogenweg

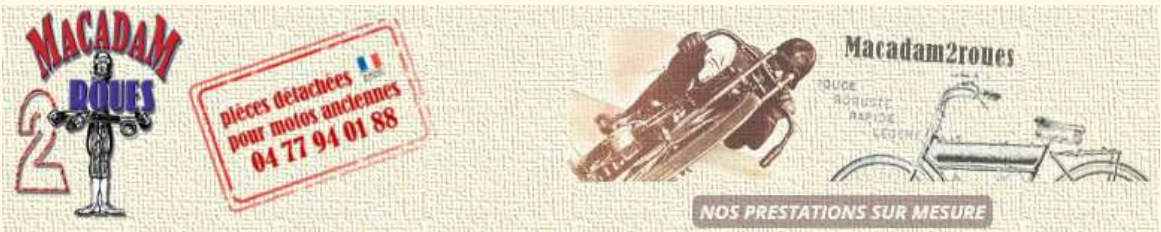
17-18 april 2021

Oldtimer motoren, bromfietsen en fietsenbeurs. Autotron Rosmalen Graafsebaan 133 Rosmalen

LET OP: je dient van tevoren tickets te bestellen, kijk op de site voor bijzonderheden.

25 september 2021

Nationaal Veteraan Treffen Woerden (CFM-clubstand)



Oldtimerbeurs Rosmalen verplaatst

Wij hopen dat u in goede gezondheid weer uitkijkt naar de Oldtimerbeurs voor Motoren – Bromfietsen en Fietsen.

Na overleg met diverse partijen hebben we besloten om de datum voor deze beurs te verplaatsen van januari naar:

zaterdag **17 en zondag 18 april 2021**

Dan zal bij Autotron de Oldtimerbeurs voor Motoren, Bromfietsen en Fietsen de uitge-

Autotron
Oldtimerproducties

Tickets
alleen online
te koop



APK vrijstelling 50+

Het wetsvoorstel voor de APK-vrijstelling bij 50+ is na ruim vijf jaar wachten eindelijk aangenomen. De ingangsdatum van 1 januari 2021 is recent door de minister nog eens bevestigd.

Hoe is dat gegaan met die vrijstelling 50+

In 2008 is een EU-richtlijn van kracht geworden waarin de periodieke keuring van motorvoertuigen is geregeld. Daarbij is ook in de mogelijkheid voorzien - erin gekomen dankzij de lobby van de FIVA (de organisatie van alle oldtimerfederaties) - om een aparte regeling voor mobiel erfgoed te treffen. De FEHAC heeft daarop met succes het initiatief genomen om de Nederlandse APK-regels in overeenstemming te brengen met de nieuwe EU-richtlijn. Uit de RDW-statistieken blijkt dat klassieke voertuigen veel minder vaak worden afgekeurd dan moderne voertuigen. Bovendien zijn deze voertuigen heel weinig bij ongevallen betrokken. Er is vrijwel nooit sprake van onderhoudsgebreken die van invloed zijn op de verkeersveiligheid. Allemaal argumenten voor de FEHAC om het voorstel te doen om voor oldtimers een aparte regeling met vrijstellingen te treffen.

Een foutje is rechtgezet

De APK werd in 2008 voor 30+ voertuigen eens in de twee jaar. Er kwam toen ook een vrijstelling voor alle voertuigen van vóór 1960 (toen 48 jaar oud!). De veranderingen van 2008 hebben geen enkel aantoonbaar negatief effect gehad op onderhoud en veiligheid. Eigenlijk bestond in 2008 al de wens om vanaf 50 jaar oud de vrijstelling te verlenen, maar dat stonden EU-regels op dat moment nog niet toe. Voor de FEHAC reden om het APK-dossier nog niet weg te leggen. In 2015 werd het voorstel van de FEHAC om de APK-vrij-grens bij 50 jaar te leggen door de SO-APK overgenomen. In de SO-APK zitten naast de FEHAC o.a. de RDW, ANWB, RAI, BOVAG, KNAC en de Innovam. Er kwam een unaniem advies zonder mitsen en maren, ook gesteund door BOVAG en KNAC: de vrijstelling APK zou in de toekomst moeten gelden voor voertuigen van 50 jaar en ouder.

Commissie Duurzaamheid

In 2017 is besloten om de Commissie Duurzaamheid (CDZ) op te richten. Drie onderwerpen: Mobiel Erfgoed, Public Affairs en Duurzaamheid. De voorzitter van de commissie is tevens bestuurslid van FEHAC.

Op de FEHAC-website zijn kennisbladen gepubliceerd over Reparatie & Onderhoud, over Opslag & Stalling. Veel studie is inmiddels verricht op het gebied van schone(re) brandstoffen. Het Plan van Aanpak wijst nadrukkelijk op het belang van het delen van kennis en ervaringen bij en tussen verenigingen zoals die van jullie,

nauw betrokken bij het in standhouden van mobiel erfgoed. In dit verband wordt gepleit voor het opzetten van een Contactgroep Duurzaamheid. Daarover gaat deze brief.

De Commissie Duurzaamheid zoekt contact met personen die geïnteresseerd zijn in onderwerpen die te maken hebben met duurzaamheid (uiteraard in relatie tot het bezitten, behouden en gebruiken van oldtimers). Deze personen kunnen – bij voorkeur namens een vereniging – deel uitmaken van de Contactgroep Duurzaamheid. Samen met deze contactgroep wil CDZ het bestaande Plan van Aanpak aanscherpen en onderwerpen nader uitwerken. Gedacht wordt aan het opzetten van informatie-avonden (één- of tweemaal per jaar, eventueel online). Al naar gelang de behoefte kunnen ook specialisten ‘van buiten’ worden uitgenodigd.

Concreet vragen we u na te gaan of er binnen uw vereniging personen zijn die willen deelnemen aan de Contactgroep. Belangstellenden kunnen zich melden via het volgende mailadres: **cdz-contact@fehac.nl** met vermelding van de eigen naam en die van de betrokken vereniging.

Met het oog op milieumaatregelen, die nationaal en internationaal door overheden worden genomen, zal duurzaamheid ook voor de oldtimerwereld van groot belang blijven. FEHAC is daarvan overtuigd. U ook?

Gerrit van Schagen, (vz van de commissie)



Jaarverslag CFM 2020

Door Daan Withagen (vz)

Terugblik

Het jaar 2020 is het jaar waarin de Covid19 pandemie het dagelijks leven bepaalt. We hebben al snel moeten besluiten om binnen activiteiten af te zeggen. Veel van onze leden behoren tot de kwetsbare doelgroep op basis van leeftijd en of gezondheid. Het gevolg is dat veel van onze leden zich vooral in hun schuurtje hebben teruggetrokken. Beurzen en evenementen zijn afgelast. Daardoor heeft CFM ook geen promotie activiteiten gehouden dit jaar. Het initiatief van enkele leden om met Hemelvaart samen naar Frankrijk te gaan kon ook niet doorgaan.

De jaarvergadering in 2019 was goed bezocht. We hebben stil gestaan bij het overlijden van meerdere gewaardeerde clubleden. De gevolgen van de invoering van privacy regelgeving nam een prominent deel in van de agenda.

Door de inbreng van veel leden is ons clubblad de Peu, waarvan Paul Jonkman en Ans Vink de redactie vormen, telkens een genot om te lezen. Het tijdig en over voldoende kopij beschikken is de redactie regelmatig een zorg. Wat meer delen van kennis of verhalen over een leuk restauratieproject is erg welkom. Ben je zelf niet zo'n schrijver, neem dan even contact met Ans of Paul, ze kunnen je vast helpen.

Ontwikkeling aantal leden

Op 1 januari 2020 telde CFM 177 leden dat zijn er inmiddels 188. Dat is een erg mooie ontwikkeling. Het is bemoedigend te zien dat het aantal dames en jongere leden dat betrokken is bij de CFM groeit. Dit jaar heeft het gebruik van sociaal media ook een aantal nieuwe leden opgeleverd.

Rendez-vous 19 januari

Voor de Rendez-vous dit jaar waren we te gast bij Wim en Gerda van Duuren in Gouda. Wim en Gerda wonen boven hun oude bedrijfspand waar Wim een professionele werkplaats heeft ingericht waar van alles gemaakt kan worden. Van versnellingsbak tandwielen tot honen of kopvlakken. Bij Wim staat het

en Wim kan er niet alleen mee werken maar er ook prachtig over vertellen. Met rond de 20 deelnemers was het fijn dat de ruimte zo groot was. De organisatie was perfect geregeld en de onderlinge ontmoetingen hartelijk.

Beurs

In December 2019 is voor het eerst deelgenomen aan Central Classics. Diverse leden hebben gebruik gemaakt om de CFM stand ook te benutten om een eigen motor te verkopen. In een enkel geval is dat ook gelukt. De Beurs organisatie was erg blij met dit CFM initiatief. De stand was vooral ook een ontmoetingsplek voor leden. Door Corona maatregelen zal er in 2020 geen stand voor CFM op Central Classics kunnen zijn.

Kennisdelendag 4 april

Door de lockdown kon op 4 April de Kennisdelendag niet doorgaan. Zoals afgesproken is voor de open dag ook een kennisdelen dag gemaakt en op 7 november gepland. Als gevolg van de maatregelen die in oktober van kracht zijn is besloten deze uit te stellen.

Jaarrit Brabantse Wal

De Jaarrit 2020 was dit jaar georganiseerd door Daan Withagen. Het club kamp werd opgezet op de geitenboerderij/camping Costa Kabrita in Huijbergen. De organisatie was met een bierproefavond bij de Hilldevils in Wouwse Plantage, twee mooie ritten door het prachtige afwisselend West Brabants/Zeeuws landschap en prima barbecue erg geslaagd. Covid19 en de daarbij behorende maatregelen hebben dit jaar veel invloed gehad op de organisatie van de Jaarrit. Uit een onder leden gehouden enquête bleek dat de behoefte groot was om het door te laten gaan en zoveel mogelijk als de gewoonte is. Enkele leden lieten weten dit jaar over te slaan, waarvoor alle begrip.

Extra maatregelen en het gegeven dat alles buiten georganiseerd is zorgde dat het weekend kon doorgaan. Afstand houden en niet deelnemen als je niet helemaal lekker was werd het devies. Bij de koffie en lunchpauze zijn extra maatregelen getroffen. Bij de BBQ werd alles aangereikt in plaats van zelf iets te pakken.

Bij de zaterdag route werd in plaats van een bezoek aan een verzamelaar in België gekozen om het Berini-museum in Huijbergen te

bezoeken. Verschillende liefhebbers die vooraf te kennen gaven graag bij ons te willen kijken zijn geadviseerd om op bepaalde plaatsen aan de kant te kijken zodat niet te veel mensen tegelijk op dezelfde plek waren. Bij de Lunchplek is door Omroep Zuidwest TV een interview afgenomen met Wim Van Duuren. Ondanks de 3 uitvallers is het mede door het zonnig weer een erg leuke dag geworden. Aan het einde van de dag was "het motorrijwiel" reporter Onno Wieringa aanwezig voor diverse gesprekken en foto's.

Voor de zondagroute werd gewisseld van België naar het Zeeuwse Bath. Daardoor ook geen bezoek aan het Sarolea museum in Kalmthout. Ondanks de dreigende wolken voor vertrek is de hele route droog en zonder uitvallers verlopen.

Nationaal veteranen treffen

Ook het Nationaal Veteranen treffen in Woerden is niet doorgegaan waardoor CFM ook geen promotie-activiteiten daar heeft kunnen houden.

Bestuur

Het bestuur heeft naast de reguliere onderwerpen veel energie gestopt in alles wat met de gevolgen van Covid19 voor de club te maken had.

Het bestuur heeft in maart haar fysieke overleggen moeten afzeggen. Om goed contact te onderhouden heeft het bestuur in plaats van per kwartaal bijna maandelijks digitaal overleg gevoerd met veel tussentijdse contacten via een bestuurs-appgroep. Technisch was dit mogelijk, maar het ontbreken van persoonlijk contact is door velen ook als een gemis ervaren.

Om ondanks het afzeggen van veel activiteiten de band met leden aan te halen is het bestuur overgegaan tot een regelmatige nieuwsbrief met updates over veel zaken. Het bestuur kent een prettige informele samenwerking.

Website en social media

De CFM website heeft dit jaar 24.000 hits gehad en daarmee gegroeid naar 70.000 hits op de homepage. Het aantal deelnemers in de CFM Whatsapp-groep is ten opzichte van 2019 verdubbeld naar 63 deelnemers. De Whatsapp groep is zeker in coronatijd dé

plek geworden waar door leden intensief wordt uitgewisseld over de meest uiteenlopende zaken. Het bestuur heeft in de zomer besloten om de besloten Facebook groep ook toegankelijk te maken voor mensen met een Franse motor die (nog) geen lid zijn. Naast meer CFM-leden in de groep heeft ook dat tot een ruime verdubbeling van deelnemers tot 89 geleid. De openbare Facebook-fanpagina is door 184 personen geliked en 210 personen volgen CFM berichten. Het aantal vragen dat via social media of mails tot ons komt is vrij gering. Veel vragen worden in de Whatsapp-groep gesteld en onderling (meestal erg snel) beantwoord. ◀



Beste CFM-leden: Jammer dat het Nationaal Veteranen Treffen in 2020 geen doorgang kon vinden. Daarmee werd de continuïteit van het jaarlijkse evenement voor klassieke motoren, scooters en bromfietsen helaas doorbroken. Maar we hebben er allemaal mee te maken. Door alle covid-maatregelen die iedere keer weer veranderen weet eigenlijk niemand waar 'ie precies aan toe is. De organisatie van het Nationaal Veteranen Treffen dus ook niet... Daar komt nog bij dat de gemeente Woerden dit jaar groot onderhoud uitvoert aan het exercitieveld. Maar ondanks alles staan we er ook in 2021 klaar voor om, als de omstandigheden dit toelaten, weer een spetterend klassieker-evenement op de rit te zetten!

Het de bedoeling dat de 30e editie van het evenement plaatsvindt op zaterdag 25 september 2021. Dus... zet alvast in de agenda!

CHAMBRIER, PERE ET FILS
 ACHAT-VENTE-FABRICATION
 PIÈCES MOTOS ANCIENNES
 chambrier-pieces-motos.fr

Beste leden, graag zou ik jullie van harte welkom willen heten in Barneveld, maar dat zat er deze keer niet in! Hoewel een groot deel van het openbare leven het afgelopen jaar nagenoeg stil heeft gelegen, heb ik toch gewoon mijn werk als penningmeester moeten en kunnen doen. Ik doe hiervan onderstaand verslag.

Verslag van de penningmeester over het boekjaar 2019/2020

De CFM heeft ruim 180 betalende leden. Daarnaast hebben we een paar ereleden, welke uiteraard geen contributie verschuldigd zijn. De huidige contributie van 25 euro per jaar is nog steeds voldoende, we kunnen onze doelstelling in stand houden. Deze doelstelling is: een banksaldo ter grootte van 50% van de contributie.

2019/2020 was in financieel opzicht een goed jaar, met een positief saldo van 410 euro. Dit bedrag is toegevoegd aan het banksaldo, dat per eind september 2020 staat op 3.505 euro.

Helaas is de rente nog lager dan vorig jaar, dus dat levert niks op. Inmiddels kost het hebben van onze bankrekening ons 175 euro per jaar, voor kosten van overboekingen en dergelijke.

Uiteraard zijn er wel wat verschillen tussen de begroting van 2020 en de realisatie, zowel plus als min, maar deze verschillen zijn goed uit te leggen.

We hebben geen schulden en de contributie kan ook in 2021 ongewijzigd blijven.

Rekening houdend met de werkelijke inkomsten en uitgaven over 2019/2020 en reeds bekende wijzigingen hebben we onze begroting gemaakt.

Wanneer er zich in 2021 jaar geen onverwachte kosten aandienen, dan moeten we ook dit jaar met een klein plusje kunnen afsluiten.

De kascommissie, bestaande uit Ariane van Osenbruggen en Cor Sesink heeft via internet haar controle uitgevoerd. Een verklaring van de kascommissie is bijgevoegd.

Ik wil jullie allen een fijn, gezellig, maar bovenal gezond verenigingsjaar wensen. Ik heb er vertrouwen in!

CFM-Polo-shirts en T-shirts

Het bestuur vraagt aandacht voor het volgende:
Bij de inventarisatie blijkt dat we nog een kleine voorraad shirts in diverse maten op de plank hebben liggen.

(tussen haakjes het aantal per maat)

Poloshirts € 32,50 maten M (2), L (5), XL (3)

T-shirts: € 15,= maten M (1), L (3)

info@clubfransemotoren.nl óf (0168) 45.30.57

Info voor de jaarvergadering 2020

Het bestuur was door de coronamaatregelen genoodzaakt de bestuursvergaderingen anders te organiseren. Er is vier keer een digitale vergadering gehouden. Op deze bladzijde de belangrijkste zaken die we in de ALV hadden willen bespreken.

Alle documenten in "MijnCFM" Ledenadministratie

Bestuursbesluiten 2020

20 november 2019:

. WhatsApp en Facebookpagina mogen niet gebruikt worden als advertentiemedium voor handelaren.

11 maart 2020:

. Vergadering vervallen i.v.m. coronamaatregelen.
. Volgende vergaderingen via WhatsApp beeldbellen.

11 mei 2020:

. Uitvoeren enquête m.b.t. Jaarrit
. Gebruik nieuwsbrief om contact met leden te houden
. Schenking motorfiets Johan Hoogland: opbrengst komt ten goede van clubkas.

9 juni 2020:

. Mark is als opvolger van Ton Dorland de technische contactpersoon met de VMC.

8 juli 2020:

. Nasturen van Peu van leden die nog niet betaald hebben wordt anders georganiseerd. Blijven op verzendlijst totdat penningmeester ingrijpt.
. Jaarrit gaat door conform richtlijnen RIVM

31 september 2020:

. Jaarvergadering gaat definitief niet door en wordt verzet naar 2021.

. Draaiboek Jaarrit wordt aangepast aan actualiteit

Samenstelling bestuur

Zie colofon. blz. 2

Aftredend: Ans Vink

Christ de Graaf aftredend en opnieuw verkiesbaar

Jos van Bergen aftredend en opnieuw verkiesbaar

Een klein gaatje met grote gevolgen

Arianne heeft een heel mooi gerestaureerde Magnat Debon flattanker gekocht en was er heel blij mee, Alleen, na een tijdje begon de verf op de tank wat te bobbelen en drupte er wat benzine uit.... Ze zette hier wat foto's van op Facebook met de vraag wat te doen?

Door: René Wesselius

Afijn, de aanleiding is nu bekend, nu de rest van het verhaal. Eerst volgden verschillende bruikbare en onbruikbare adviezen en uiteindelijk hebben we contact opgenomen en kwam ze langs met het tankje.

We hebben samen de tank bekeken en deze bleek al een coating te hebben, wat eigenlijk jammer was omdat opnieuw coaten dan niet meer mogelijk is. Er zit ergens een scheurtje of gaatje in de coating, de benzine (met olie) komt onder de coating en dat krijg je in principe nooit meer weg gespoeld dus een nieuwe coating hecht niet meer.

Doe maar

Arianne heeft mij de vrije hand gegeven om te doen wat nodig was hoewel ik op voorhand heb gezegd dat het best wel zo zou kunnen zijn dat ik de bodem eruit zou moeten slijpen om de oude coating te kunnen verwijderen. Er is een oplosmiddel te koop voor Tankcure coating en dat heb ik gehaald en er in gegoten. Volgens de gebruiksaanwijzing laten zitten en geschud maar het eindresultaat was dat er allemaal kleine korreltjes uitkwamen maar dat er nog heel veel in bleef zitten. Door met een lampje in de tank te kijken zag ik op de plekken waar de coating weg was ook roest zitten....veel roest.

Toen maar met pijn in het hart het mooie spuitwerk van de tank met de brander verwijderd zodat ik kon zien hoe de tank gemaakt was.

De tank was uit meerdere delen gemaakt en deze delen waren overlappend aan elkaar geschroefd met koperen schroefjes en daarna waren de naden dicht gesoldeerd en met plamuur strak gemaakt. Daarna de schroefjes uitgeboord en toen met de brander de soldeer gesmolten waarna de tank in delen uit elkaar viel.

Toen alles uit elkaar lag kon ik pas goed zien wat een roestdrama het was. Waarschijnlijk (ik ben er niet bij geweest)





heeft de bouwer van de tank de delen met een soldeervloeistof rijkelijk ingesmeerd en na het solderen niet goed uitgespoeld. Dit spul (bijvoorbeeld S39) heeft een corrosieve uitwerking op blank staal en blijft doorwerken, ook onder een coating. Dit is ook waarschijnlijk de reden dat de tank is gaan lekken, de coating wordt door de opbouwende roestvorming gewoon stuk gedrukt en laat los. Ik heb de losse delen met een draadborstel op de boormachine helemaal schoon gemaakt, alle coatingresten, soldeer en roest eraf geborsteld tot het alleen nog blank staal was.

En dan moet het weer een tank worden.....

Aangezien ik geen fan van solderen ben wilde ik de tank gewoon aan elkaar lassen, steviger als solderen en geen last van S39 perikelen. Aangezien de bevestigingsdoppen in de bodem van de tank net als de kraanopening van koper waren heb ik hiervoor nieuwe gemaakt van staal, die kon ik dan ook lassen en niet solderen.

Ik heb de tank weer met schroefjes in elkaar gezet en met hamer en tas de naden zo dicht mogelijk gemaakt en daarna stukje voor stukje dicht gelast om kromtrekken te voorkomen. Daarna de lasnaden gladgeslepen en de tank in de etchprimer gespoten. Toen was het alleen nog maar een kwestie van strak maken en in de kleur spuiten met verf die ik had laten maken aan de hand van de kleuren die op de tank zaten, stickers er op en een paar lagen blanke lak.

Toen de lak na een weekje uitgehard was heb ik de tank geschuurd met waterproof korrel 2500 en gepolijst. Door te schuren en te polijsten wordt de laklaag spiegelglad en verwijder je tegelijk mogelijke stofjes en andere imperfecties die onvermijdelijk zijn als je dit gewoon in een stoffig schuurtje doet.

Daarna is de tank van een nieuwe ethanolbestendige coating voorzien en weer aan Arianne gegeven....ze was er blij mee, denk ik.

Niet goedkoop

Overigens is dit geen goedkoop klusje, verf laten maken is duur, coating is niet goedkoop, lassen en wat draaistaal valt wel mee maar er zit een hele hoop uren in en als je dit bij een bedrijf zou laten doen kom je al gauw tussen de 1500 en 2000 euro uit.

Gelukkig is het voor ons een hobby en geen werk, Arianne heeft natuurlijk de materialen betaald en een vrijwillige bijdrage in de hobbykosten en zo hoort het ook bij leden van dezelfde club.

P.S.

Niet allemaal gaan bellen met lekkende tanks...ik doe ook nog weleens wat voor mezelf... ◀

Merk 'Marot', type 'Franse Motor'

*Dit artikel gaat een heel andere kant op dan je gewend bent in de *Peu de Tout*. De geschiedenis die bij onze hobby hoort vertelt steeds maar weer het verhaal van een tijd waarin elke verbetering een grote stap betekende. Het was ook de tijd dat de ene na de andere crisis volgde. Daar gaat onderstaand verhaal van Gerrit ook over. (redactie)*

Tekst: Gerrit Muilwijk

U denkt misschien: 'Ik ken wel zo'n beetje alle Franse motormerken, maar van een Marot heb ik nog nooit gehoord? Een tot nu toe onbekend merk, gevonden in een schuur waar de spinnenwebben ver uit de vorige eeuw stammen? Of had er misschien Terrot moeten staan?'

Nee beste lezer, Marot is niet de naam van een voertuig, maar van een vaartuig. En 'Franse Motor' is het type. Een type vaartuig voor de binnenvaart. De Marot is ook iets langer dan een Terrot, namelijk ruim 73 meter. Het schip is gebouwd in 1947 en is dus oud genoeg om een monument te zijn.

Dat is het dan ook, het maakt sinds 2018 deel uit van het Binnenvaartmuseum van de Vereniging de Binnenvaart in Dordrecht.

De Marot is toevallig wel in Frankrijk gebouwd, maar dat is niet de reden voor het 'Franse' in de typenaam. Die stamt uit de tijd van na de Tweede Wereldoorlog, toen de VS economische hulp gaf aan Europa, de zogeheten Marshall-hulp. Door de oorlog was de Franse vloot voor de vrachtvaart op de Rijn gedecimeerd en Frankrijk koos ervoor een deel van die hulp te laten bestaan uit schepen, om daarmee die vloot weer op te bouwen. De schepen waren eigendom van de Franse overheid, vandaar het 'Franse' in de typeaanduiding.

De aanduiding 'Motor' heeft te maken met het feit dat veel binnenvaartschepen uit die tijd oorspronkelijk nog waren gebouwd als zeilschip, zonder motor. Of als sleepschip (waarvoor de motor, of de stoommachine in een sleepboot stond). Later kregen veel van die zeil- en sleepschepen zelf een motor, en verdwenen de zeilen, maar het eerste type binnenvaartschip dat sinds ongeveer 1930 al bij de bouw een motor kreeg, heette Luxe Motor. 'Luxe' omdat het een grotere, dus luxere roef (de woning van het schippersgezin) had dan de als zeilschip gebouwde schepen, en omdat er bij de bouw al een stuurhut op werd gezet, waarin de schipper droog, warm en uit de wind aan het stuurwiel kon staan. 'Motor' omdat een zeil hooguit nog als hulp- of reservevoortstuwing diende en het schip onafhankelijk van windkracht en -richting waar dan ook heen kon varen. Dat werd ook nogal als een luxe ervaren.

Er zijn 120 Franse Motors of Fransemotors (dus niet Franse Motoren) gebouwd. De helft daarvan op scheepswerf De Biesbosch in Dordrecht. Beter gezegd: daar zijn ze geassembleerd. Het waren eigenlijk een soort bouwpakketten waarvan de onderdelen werden gefabriceerd in de VS en Canada. Per zeeschip kwamen die naar Europa om in Dordrecht, Straatsburg, Cherbourg en Le Havre aan elkaar te worden gelast of geklonken, en te worden uitgerust



Schepen zonder motor waren afhankelijk van stoom en daarvoor van de wind of van trekdieren op de kant.

De "Duckyard" Rotterdam .



met een 480 pk Enterprise motor, zonder keerkoppeling. Om af te remmen werd de motor gestopt en in omgekeerde draairichting weer gestart. (En dan maar hopen dat-ie weer aansloeg natuurlijk.)

Het binnenvaartmuseum in Dordt is gevestigd in de René Siegfried, een voormalige duwboot (die in zijn actieve jaren niet sleepte, maar duwde), die op De Biesbosch is gebouwd, en afge-meerd ligt aan het terrein van de (voormalige) werf.

Als je op je Terrot die Marot weleens wilt gaan zien, het adres is Maastraat 13 in Dordrecht: debinnenvaart.nl ◀



De laatste tocht voordat het schip bij het binnenvaartmuseum in Dordrecht werd vastgelegd en daarbij de oorspronkelijke naam Marot kreeg. (foto: R. Mulder)

Ik zou graag meer van de motor en de eigenaar(s) willen weten

Ik heb een Motobecane MBE. Een tweetakt van 250cc van 1928/1929.

Op het balhoofd zit een nikkelen plaatje met als inscriptie:

Arthur Thibault, Vouzon, L et Ch.

Door: Jos van Bergen (073) 532.28.63

Door een hoop te googelen heb ik bijgaande site gevonden.

<https://nl.geneanet.org>

Hierop staan blijkbaar (ook) alle mensen geboren of overleden in Vouzon. Arthur staat er ook bij.

Ik heb de beheerder van de site een bericht gestuurd of Arthur kinderen had en/of er mogelijk foto's bestaan van Arthur op de MBE. Maar de beste man verontschuldigt zich.

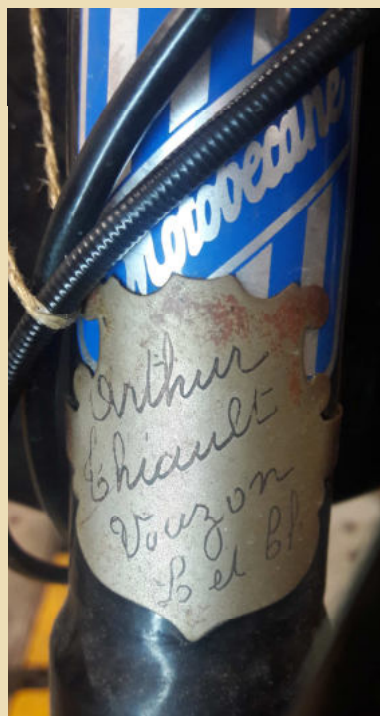
Goedenavond Jean Luc, een paar jaar geleden kocht ik een Motobécane motorfiets op een show. Ik heb deze motorfiets nu gerestaureerd. Ik kwam een schildje tegen: Arthur Thiault, Vouzon, L en Ch.

Is het mogelijk dat deze motor van de persoon in uw register is: Arthur Flavien Thiault. Zo ja, kunt u mij vertellen of een van zijn (klein) kinderen nog in leven is? Zijn er foto's van Arthur met zijn motor? ik hoor graag van u.

Antwoord: Helaas heb ik aan die kant geen contact. Maar het is toch zeker wel de voormalige eigenaar. Ik kan je niet verder helpen. (Jean Luc Gillet)

Nu mijn vraag aan de lezers van de Peu de Tout:

Weet iemand of er in Frankrijk een historisch archief bestaat waar ik m'n zoektocht kan vervolgen? En zo ja, hoe kan ik die benaderen?



Oldtimerliefhebber of Petrolhead?

In december ontpopte zich in de CFM Whatsapp-groep een interessante discussie. Aanleiding was een vraag over geruchten. Zou er een maatregel komen waardoor we met onze motoren de weg niet meer op kunnen? Het is begrijpelijk dat bij ieder van ons een alarm afgaat als het gevoel ontstaat dat we in het uitoefenen van onze hobby barrières opgeworpen krijgen. Maar wat gebeurt er allemaal en welke ontwikkelingen zijn er te ontdekken vanuit de geschiedenis? Tekst: Daan Withagen

Motorrijders met verbrandingsmotoren en zeker tweetakt liefhebbers lijken te vrezen door de elektrische motorfiets van de straat te worden verbannen. Een enkeling roept daarop alleen op materiaal ouder dan 40 jaar te willen rijden. Dat roept de vraag op: is de tegenstelling tussen de verbrandingsmotor en elektrische motor zo groot als voorgesteld? Bestaat die elektrische motorfiets pas vanaf 2014 en zo nee van wanneer dan? Bestaan er wel oldtimer elektrische motorfietsen?

In het volgende artikel (vanaf blz. 28) duikt Mark Nijhoff in de geschiedenis van de aandrijvingen van onze motorfietsen. Ik (Daan) werp nu eerst een blik op de milieudiscussie. Wie mengen zich daarin? En hoe zijn de belangen van motorrijders daarin vertegenwoordigd?

Lithium-ion

In de loop van de jaren 2000 is er met de opkomst van de Lithium-Ion batterij en de toenemende discussie over duurzaamheid een enorme ontwikkeling doorgemaakt in elektrische motorfietsen. Merken als **Harley-Davidson** met zijn Livewire, de **Zero** en de **Energica** maar zelfs recent ook het oude Belgische merk **Sarolea**. Meerdere fabrikanten zoals **BMW** hebben elektrische motoren in scooters ingebouwd, vaak bedoeld voor “urban” gebruik, dus korte afstanden in stadse omgevingen.

Als je een Lithium-ion accu in een bestaande motorfiets wilt inbouwen ter vervanging van de loodaccu, dan is het zaak je te realiseren dat deze accu's veel krachtiger zijn. Bahalve het plaatsen van de accu moet er ook aandacht zijn voor de spanningsregelaar. De nieuwe accu vindt het fijn om geladen te worden rond de 13.8 volt. Een eventuele druppellader zal vervangen moeten worden. Ook houdt deze accu er niet van om helemaal leeg te raken. Regelmatig op de druppelaar is dan ook een must voor een lange levensduur. Het is een mooi onderwerp om in een Kennisdelendag nog eens op in te zoomen. Zijn er voordelen?

Milieuzone Den Haag voor oude brom- en snorfietsen per 1 december 2020 van kracht

Bunnik 20 november 2020; tekst: Fehac)

De gemeente Den Haag voert haar milieuzone voor bromfietsen per 1 december 2020 in. Voor oldtimer brom- en snorfietsen is een uitzondering gemaakt. Met ontheffing mag men met een 30+ brom- of snorfiets maximaal 40 dagdelen de milieuzone in.



Fig. 1 HD Livewire vanaf 2014



Fig. 2 Energica vanaf 2010



Fig. 3 Zero vanaf 2006

Hoofdpunten van de Haagse uitzonderingsregel

Op de site van de gemeente Den Haag stond al een regeling met wijzigingsdatum 16 november 2020. Na opmerkingen van de Fehac is die van de site gehaald. Daar ontbrak nog aan hoe de vrijstelling voor oldtimerbromfietsen aangevraagd kan worden. Als u een ontheffing wilt aanvragen, dan moet dat via de site van de gemeente Den Haag, daar staat ook steeds de laatste versie van de regeling. De hoofdpunten van de regeling zijn al wel bekend en die zijn: van kracht per 1 december 2020, aanvragen ontheffing oldtimer brommers kunnen ingediend worden vanaf medio december 2020, de aanvraag voor ontheffing kost € 25 per jaar ontheffing voor maximaal 40 dagdelen per jaar (0.00 uur - 12.00 uur en 12:00 - 24:00 uur), pas per 1 april 2021 wordt er gehandhaafd, tot die tijd geen boetes alleen waarschuwingen, handhaving door politie en boa's en via camera's, de boete bij overtreding wordt € 65 excl. administratiekosten.

Het had met schone brandstof ook anders gekund

Reactie Fehac: content dat Puch-stad Den Haag toch oog heeft voor het belang van de eigenaren van oldtimerbromfietsen. Maar dat een ontheffing jaarlijks € 25 moet kosten en dat er een ingewikkeld meldsysteem komt voor de toegestane 40 dagdelen vinden we onnodig. Gewoon alle 30+ brom- en snorfietsen vrijstellen was veel makkelijker geweest en dan wordt er echt niet ineens veel meer met oude brommers gereden. We vinden dat vervuiling door oldtimers bij de bron, dus bij de brandstof, aangepakt moet worden. Dat kan bij tweetakt brom- en snorfietsen al: gebruik goede mengsmering, bijvoorbeeld Triboron in combinatie met de speciale oldtimerbenzine Ecomaxx. Dat levert direct al veel schoner uitlaatgas op.

De Fehac is met de regeling niet tevreden

Wij vinden dat er is onvoldoende aandacht is voor behoud van mobiel erfgoed, mede door de sloopregeling van de Gemeente Den Haag. Deze laatste staat haaks op doelstellingen van de Erfgoedwet 2016. Ook vindt de Fehac dat onvoldoende rekening is gehouden met de belangen van andere bezitters van klassieke bromfietsen, zoals die in de omliggende gemeenten en andere delen van ons land. Daarom zijn we in contact met de gemeente Den Haag en met de ministeries OCW en I en W. Inzet is om voor klassieke bromfietsen en daarmee gelijkgestelde voertuigen onder dezelfde harmonisatieregeling te krijgen als die voor auto's.

Mijn nabeschouwing

Wat betekent het besluit van de gemeente Den Haag nu voor oldtimer motoren? Wat betekent het voor tweetakt motoren waarvan er Frankrijk zoveel van geproduceerd zijn? De website van de gemeente Den Haag geeft nadrukkelijk aan dat het hier om brom- en snorfietsen gaat. Bij het intikken van het kenteken van mijn tweetakt Griffon kreeg ik melding dat het niet om een bromfiets ging. Kortom je kan, mocht je dat willen, met je tweetakt Franse motor nog ongehinderd de Haagse milieuzone in.

In een telefoongesprek met de Fehac werd duidelijk dat het achterliggende probleem van deze maatregel niets van doen heeft met oldtimers en zelfs niet met milieuvervuiling. Den Haag ervaart in het centrum veel hinder van brom- en snorfietsen en dan met name het rijgedrag. Gebruik van de milieuzone maatregel is gebruikt als vehikel om de aantallen van deze brom-/snorfietsen met overlast gevende berijders terug te dringen. Is er dan voor de oldtimer motorrijder helemaal niets aan de hand?

Nee dat zou te simpel geredeneerd zijn. Er wordt veel geïnvesteerd om brandstoffen zoals Aspen en Ecomaxx te ontwikkelen die door onze oldtimers gebruikt kunnen worden en toch een lage milieubelasting kennen. Fehac besteedt daar

Wetgeving

Blijft wetgeving lang bestaan als deze wordt ingezet voor een ander doel dan waarvoor de wet is bedoeld?

Dat lijkt een onhoudbare situatie ! (red.)





*Fig. 4 Sarolea
Deze motor oogt
als een prototype
(redactie)*

ook veel aandacht aan. Daarnaast zegt Fehac ook dat er rekening gehouden moet worden dat de meeste oldtimers niet voor dagelijks gebruik worden benut en daarmee vervuiling door oldtimers in absolute aantallen ook gering is of zelfs niet aan te tonen. Wij kunnen en moeten ook onze eigen verantwoording nemen in deze milieudiscussie. Bijvoorbeeld door die betere brandstoffen meer te benutten.

Steeds meer steden voeren milieuzones in

Kijk voor Nederland op www.milieuzones.nl en controleer aan de hand van je kenteken of er in Nederland een beperking is.

In België kennen de steden Antwerpen, Brussel en Gent milieuzones ofwel lage emissie zone (LEZ). België controleert met camera's en ieder voertuig wat niet toegelaten is krijgt €350 boete tenzij er betaald is. Uit de voertuigbeschrijvingen voor Brussel blijkt de beperkingen er niet voor motorfietsen te zijn. In Antwerpen en Gent moet je vooraf checken op de gemeentelijke websites. Wil je weten of je auto (camper) is toegestaan, dan moet je op je kenteken kijken wat de milieuklasse is. Ook moet je vooraf registreren (m.u.v. Nederlandse kentekenplaat).

In Frankrijk ligt het wél anders. Frankrijk hanteert 6 categorieën per type voertuig en je moet voor toegang een sticker aanschaffen. Zowel steden als departementen kunnen een milieuzone instellen. De meest vervuilende voertuigen, waaronder personenauto's geregistreerd vóór 1 januari 1997 en motoren van vóór 1 juni 2000, die krijgen geen sticker. De boete bij overtreden is vanaf € 8,=. Het is raadzaam vooraf te controleren of je zo'n Milieusticker nodig hebt. Bij het online kopen is het goed op te letten dat je niet meer dan €4,51 betaalt. Via certificat-air.gouv.fr kan je de sticker bestellen. Hou wel rekening met 10 dagen levertijd.

Duitsland kent ook milieuzones waarvoor op basis van kenteken en uitstoot een sticker moet worden aangeschaft. Dit geldt voor ieder voertuig. Voor zowel motorfietsen als oldtimers zijn geen stickers nodig. Zij vallen onder de uitzondering. Welke voertuigen als oldtimer worden aangemerkt is niet helemaal duidelijk in de Duitse regelgeving. Meer info op milieustickervoorduitsland.nl



Elektro motorfiets; 21ste eeuw of..

Als we de huidige voertuigtechniek een beetje volgen is elektrisch vervoer de toekomst en dat zal zeker een vorm zijn die we veel gaan zien. Er zijn echter zeker ook andere interessante mogelijkheden zoals waterstof. Maar we staan eerst wat uitgebreider stil bij de ontwikkelingen vanaf 1895. Nee, nog eerder, want 1740 wordt ook genoemd. Eerst iets over waterstof.

Door: Mark Nijhoff

Het grappige van waterstof is dat het ook een energiedrager is, gelijk aan een accu, en geen brandstof van zichzelf. Waterstof in vrije vorm is niet beschikbaar en moet dus gemaakt worden. Je moet energie in het proces stoppen voordat je het kunt gebruiken, gelijk aan het opladen van een accu. Een motorfiets of auto met een waterstof-aandrijving wordt uiteindelijk ook door middel van een elektromotor aangedreven, waarbij de meest voor de hand liggende vorm via een brandstofcel is.

Nu hoor ik u denken: een brandstofcel, wat is dat nu voor een ding? Zie het even als een kleine chemische fabriek. Er gaat waterstof en zuurstof (uit de lucht) in en er komt via de uitlaat waterdamp en zuurstofarme lucht uit (voornamelijk stikstof). Daarbij komt elektrische stroom vrij die we in een accu stoppen als buffer. Vanuit deze buffer voeden we dan de elektromotor voor de aandrijving. Op Wikipedia zijn diverse artikelen in de verschillende talen beschikbaar als je meer gedetailleerde uitleg wil over de brandstofcel.

Hydrazine

In 1967 heeft Karl Kordesch een motorfiets voorzien van een eigen gebouwde brandstofcel (zie fig. 10) waarmee hij een verbruik realiseerde van ongeveer 85km/liter hydrazine. Deze raketbrandstof werd al door de Nazi's gebruikt. Deze Oostenrijker is mede uitvinder van de alkaline batterij en heeft zelf diverse voertuigen van brandstofcellen voorzien die door hem mede ontwikkeld en gebouwd zijn. Realiseer: in complexe toegepaste wetenschap komt het bijna nooit voor dat één persoon dergelijke innovatieve ontwikkelingen tot een succes kan maken. Het is dan een samenwerking van specialisten geworden.

Eerste patent 1895

Wanneer zijn we nu eigenlijk begonnen met die elektrische aandrijving? Wel dat is al een behoorlijke tijd terug zoals Daan in het eerste stuk al heeft verteld. Het eerste patent is afgegeven in 1895 aan Ogdon Bolton (fig. 1) in de Verenigde Staten en een tweede patent werd afgegeven in 1897 aan Hosea W. Libbey. Het Bolton ontwerp heeft een motor direct in het achterwiel zonder overbrenging, waar-

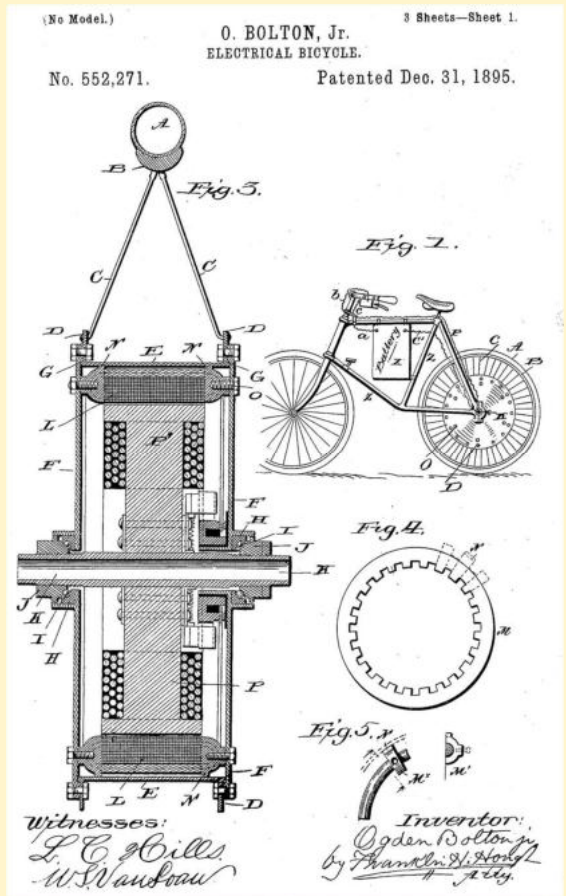


Fig. 1 Ogdon Bolton

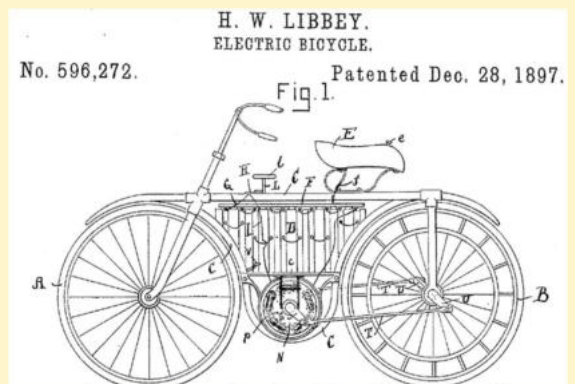


Fig. 2 Hosea W. Libbey

bij de Libbey variant ook zonder overbrengingsverhouding werkt maar heeft de motor niet direct in het wiel. De Libbey variant heeft de motor op de plaats van de trapas in een conventionele fiets en is die gekoppeld met twee trekstangen en krukmechaniek op het achterwiel. Op de tekening is het duidelijk te zien. Ook zie je het accupakket bij de Libbey uitvoering in detail weer-
 geven met alle cellen in serie getekend, waarbij het Bolton patent de accu als blackbox weer-
 geeft. Overigens is het aannemelijk dat

ook voor 1895 al elektrische aangedreven voertuigen geweest zijn, de loodzuur accu zoals we als startaccu in de auto hebben is namelijk al uitgevonden in 1859 en de elektromotor dateert van 1740. De techniek bestond dus al en daar ligt het niet aan. Bovendien vermeldt het patent van Bolton dat het zou gaan om een verbeterde uitvoering van een elektrisch aangedreven fiets dus er moet daarvoor ook iets geweest zijn zou je zeggen.

De beide genoemde patenten gaan uit van elektrisch aangedreven fietsen, echter zijn de motorfietsen tot grofweg 1914 vrijwel allemaal uitgerust met een trapas en trappers en lijken dus ook veel op fietsen met een hulpmotor. Als je dan naar de Simplex-Philips elektrische fiets kijkt uit 1932 en vergelijkt deze met de motoren uit die tijd dan zie je wel degelijk het grote verschil. In de jaren tussen de twee wereldoorlogen, ook wel het interbellum genoemd, is er veel veranderd in het ontwerp van onder andere de motorfiets.

Het lijkt erop dat veel van de patenten nooit gebouwd zijn, echter de tandem van Humber uit 1897 lijkt wel echt gebouwd en getest te zijn. Op de foto zie je ook forse accu's onderin het frame om enig bereik te hebben en ook nog wat snelheid; als de accu's te zwaar wa-



Fig. 3 Phillips Simplex 1932

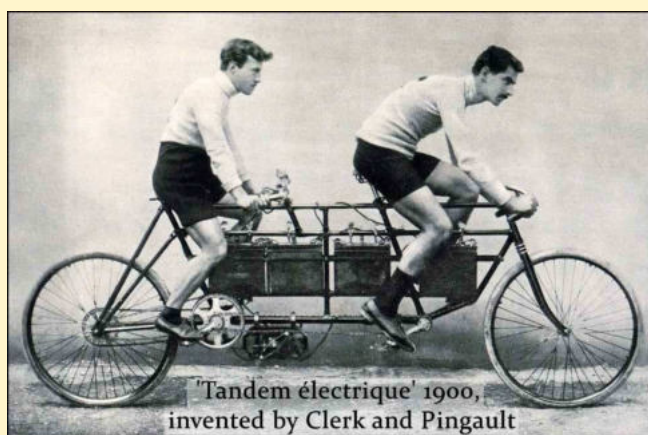


Fig. 4 Tandem Humber 1897



Fig. 5 Juncker 1939

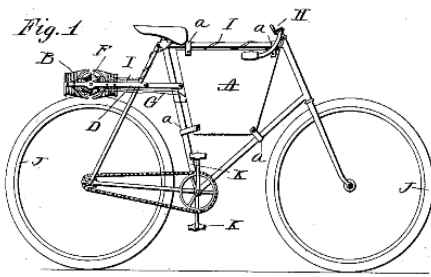


Fig. 2

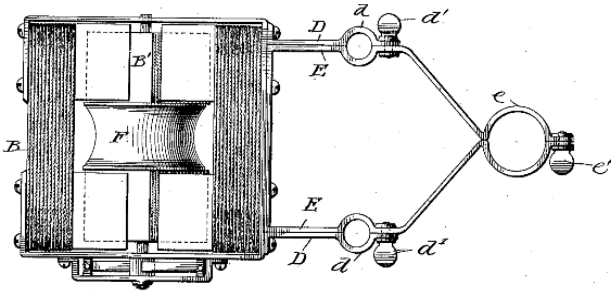


Fig. 3

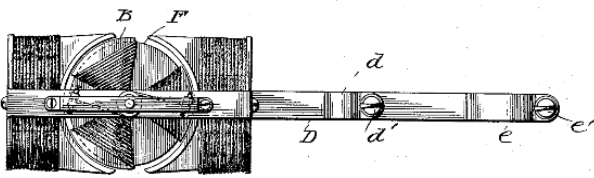


Fig. 6 John Schnepf 1899 door middel van frictieaandrijving, zoals bij een Solex.

ren ten opzichte van de capaciteit kon het wel eens zijn dat ze zonder al dat gedoe sneller waren dan met!

De patenttekeningen laten allerlei concepten zien van rond 1900 welke we nu terugzien bij de moderne elektrische fiets; de motor in het voorwiel, een midden motor, sommige direct aangedreven en andere door middel van een overbrenging.

De ontwikkeling is erg langzaam gegaan mede door de lage capaciteit/ gewichtsverhouding van de loodzuur accu's en ook pas met de komst van de lithium-ion accu's is het in een stroomversnelling gekomen. Tijdens de oliecrisis van 1973 was er ook een poging in Duitsland met de Solo Electra; een compacte brommer met een 24 volt gelijkstroommotor en loodzuuraccu's, maar het bereik was zeer beperkt en tegen een lage maximum snelheid en relatief hoge marktprijs. Dat is uiteindelijk niet veel geworden.

Het enige concept wat het tot enige serieproductie heeft gehaald is de in België gebouwde SOCOVEL; een soort scooter waar de latere Solo Electra op gebaseerd lijkt.

Ook hier was de overweging een brandstoftekort (benzine) in 1941, veroorzaakt door de Duitse bezetting. Dit deed de gebroeders de Limelette besluiten om een elektrische scooter te bouwen. Er zijn wat

Fig. 7 Socovel 1942: Bron Yesterdays.nl. Uitgebreide Engelse beschrijving (exemplaar trouwens verkocht)



leuke anekdotes over de productie van de SOCOVEL gedurende de tweede wereldoorlog. Er moest namelijk een vergunning aangevraagd worden bij de bezetter om überhaupt te mogen produceren en die werd verleend voor 500 stuks.

En nog een keer 500

Toen deze 500 scooters gebouwd waren hadden de gebroeders niet veel zin om de vergunning weer te verlengen. Het was namelijk waarschijnlijk dat het verzoek niet ingewilligd zou worden. Wat was er aan de hand? Tijdens de productie van deze eerste 500 stuks was de bezetter ook geïnteresseerd geraakt in de

SOCOVEL voor eigen gebruik. Echter waren Marice en Albert niet van plan hun product aan de Duitsers te leveren om redenen die we wel kunnen bedenken. En dus hebben ze allerlei verdragstrucjes toegepast om maar telkens niet te kunnen starten met de productie voor de bezetter.

Het is zeer wel mogelijk dat een voorwaarde voor een tweede serie in zou houden dat er eerst scooters voor de bezetter gemaakt zouden moeten worden. Om dat te omzeilen hebben ze de framenummers van de "tweede" serie gewoon overgenomen van de eerste serie en zijn er dus diverse dubbele nummers in omloop... ◀



Fig. 8



Fig. 9



Fig. 10 Karl Kordesch prototype, met herkenbare onderdelen van Haagse Harry...

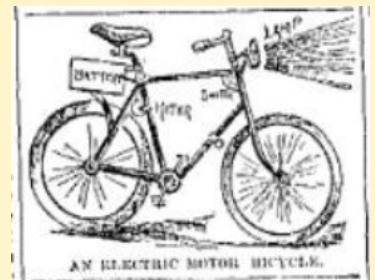


Fig. 11 O' Brien patent. Helaas een matige afbeelding...

TERROT & C^{IE}

DIJON



La Motorette
TERROT

parfaite monture du
touriste