

Un Peu de Tout



De ambetante sleutelaar (af en toe)

Vooruitgang - Waarom Engelsen links rijden

Dubbelzuigermotoren - er zit alleen een draadje los...

Meerdere kennismakingen, ook van een nieuw bestuurslid!

De Terrot 350 cc zijkleppers in herhaling

“Bij-schrijven”

Motorrijden is populair. Terwijl de auto-rijexamens niet door het CBR worden afgenomen, is er een grote uitzondering voor de brommer- en motorvaardigheids-examens. Dat is logisch omdat de anderhalve meter daarbij met enig verstand goed is te handhaven. Het maagdelijk roze certificaat, dat je na een geslaagd examen zo trots inkijkt, werd bij mij letterlijk tot een roze vodje door afgewisseld zweet of regen. Vrienden onder elkaar: “motorrijden is afzien. Dit is leuk en we rijden door!”

Dat roze vodje werd een plastic kaartje, waarvan je kunt verwachten dat dit eerdaags ook in elektronische vorm in je telefoontje verdwijnt, net zoals dat gebeurd is met de bankpas en de creditcard. In welke vorm dan ook: een motorrijbewijs geeft de veteraanliefhebber ongekende vrijheid. De oude motor geeft structuur aan de dagen dat je rijdt en aan de avonden en vrije dagen.

Onlangs op bezoek geweest bij een van onze eerste leden in Zutphen. Vakman, hobbyist en liefhebber ineen. Dertig jaar geleden reed hij op z'n Terrot door Nederland en zelfs over de Périphérique in Parijs. Nu rijdt hij nog steeds (hoewel de auto en de smartphone ook hun nut bewijzen bij vervoer en restauratiewerk). Daarbij is bijzonder dat zijn voertuigen, door goed onderhoud, hun waarde hebben behouden. Bijzaak voor de liefhebber maar bij Robert kun je niet spreken van afschrijven op je dagelijkse vervoermiddel maar van **bij-schrijven**. Nooit op die manier van het begrip gehoord. Maar het zorgt bij mij wel voor een glimlach.

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:

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

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

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

Secretariaat/evenementen

CFM t.a.v. het secretariaat, Vlaskam 10, 4765 DH Zevenbergschen Hoek
Email: info@clubfransemotoren.nl (0168) 45.30.57

Documentatiecentrum

Rien Neels, bezoek op afspraak (0416) 31.20.01 of 06 - 36.20.00.14
Email: CFM-DC@tele2.nl

Aanspreekpunt voor technische vragen

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

Ledenadministratie + verzending "Peu"

Peter Mosseveld, Muntersdonk 17, 7326 BD Apeldoorn (055) 543.03.06
Email: info@clubfransemotoren.nl

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

Contributie

De contributie bedraagt: €25,- (of € 37,50 voor 1½ jaar na 1 juni lopende jaar)
Bankrek.nr: **NL39 RABO 03 77 32 84 80 t.n.v. Club Franse Motoren**
BIC: RABONL2U.
Email: cfm.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

Kennismaking met een nieuw bestuurslid CFM	4
Vooruitgang (Voorwoord) Mark Nijhoff	5
Agenda	8
La moto à piston opposés; le 2PO	9
Even voorstellen... Bram Vandamme	14
Even voorstellen... Gerrit Derks.....	19
Waarom de Engelsen links rijden?.....	21
Mijn Alcyon MBA	22
Restauratieverhaal	26
Een stukje geschiedenis.....	29

Op de voorpagina

Peter Leers stuurde een verhaal over de restauratie van een BMA. Maar de manier waarop deze in bezit is gekomen, is zeker zo leuk om te lezen. Een klein avontuur!

Erratum

Wiel Koopmans schrijft;

Leuk dat de Manurhin scooter in de Peu de Tout terecht is gekomen. De scooter op de voorpagina van de Peu nr. 115 is echter geen Manurhin, maar een Terrot. Dit wilde ik ff corrigeren.



Sluiting kopij: Uiterlijk maandag **21 juni 2021**
Kopij: Getypt of geschreven of digitaal
Email: cfm.redactie@gmail.com

Redactioneel

Zo af en toe krijgt de redactie iets binnen waarvan ze denkt: interessant maar hoort dat nu persé in de Peu de Tout? Boeit het de lezer? Nou ja, af en toe moet je een gokje wagen.

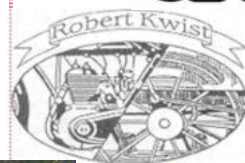
Heb je je wel eens afgevraagd waarom wij rechts rijden en de Engelsen links. Peter Vaal stuurde de redactie een artikeltje daarover. Voordat het geplaatst wordt doe je ook wat verder onderzoek en zoek je enkele afbeeldingen. We raden je aan hetzelfde te doen. Het is erg leuk om er over te lezen en er nog wat meer van te weten te komen. Je komt er dan ook achter dat je in Rotterdam (met je motorfiets misschien wel zónder koppeling en mét riemaandrijving) nog links moest rijden terwijl dat in de rest van Nederland al lang was afgeschaft... Je leert dan ook dat de bouw van specifieke koplampen per automodel de overheid haast deed maken om van links rijden naar rechts rijden over te stappen. Alle auto's moesten immers worden aangepast!

De redactie heeft belangstelling voor dit soort randzaken omdat het heel dicht bij onze hobby komt. Vind jij dat ook?

Paul / Ans

Adverteerders

CENTRAL CLASSICS



Win-win-situatie!

Kennismaking met nieuw bestuurslid Theo van Burik

Meerdere malen heeft het bestuur een oproep gedaan voor kandidaten die het bestuur van CFM willen komen versterken. De Peu lees ik met veel plezier van voor naar achter en wil ook nog wel eens in oude nummers terugkijken wat er al zoal geschreven is. De tekst van de oproep voor bestuursrol lees je dan ook, maar waar andere keren dit geen vervolgactie van mijn kant opriep, was het bij de laatste oproep anders.



Bezig zijn met de hobby en dan niet alleen door lezen, op Franse sites te neuzen, uiteraard sleutelen en (hopelijk nog eens rijden) kan ik ook combineren met een actieve rol in CFM. Het verbreedt en vergroot mijn plezier in mijn hobby en hoop daarmee ook anderen te helpen met mogelijk nog meer plezier in diezelfde hobby. De befaamde win-win situatie. Dit keer

was de oproep in de laatste Peu dus een reden om een actieve rol in het bestuur aan te bieden. Besluitvorming is uiteraard pas aan de orde op de ALV maar hierbij alvast een kort stukje over de achtergrond van mij. Motorrijden doe ik al vele jaren en mijn eerste motorfiets (NSU) kocht ik al ruim vóór mijn 18e. Hoewel ik die nooit aan de praat heb gekregen, was de interesse in (motor)techniek al vroeg geboren. Vele andere merken volgden. Tot op de dag van vandaag ben ik motor blijven rijden. Ik heb sinds kort een bewaarde Moto Guzzi California weer van stal gehaald.

In de tijd dat antiek nog veelal uit Frankrijk kwam heb ik ook Franse motoren gekocht. In de loop der tijd ook wat verkocht maar ik een Ultima bewaard voor “als ik met pensioen zou zijn”. Zover is het nu inmiddels. Ik ga er vanuit dat ik dit jaar daarmee ook kan rijden, je moet immers optimistisch blijven.

Ik ben in het verleden eerder tien jaar secretaris geweest van de landelijke Volvo club (Amazones, Katterug, dat soort...). Meer recent probeer ik in andere verenigingen een helpende hand te bieden. Met die verenigingservaring hoop ik ook de CFM te kunnen helpen en ook op deze manier met mijn hobby (nog) meer bezig te zijn.

Laten we hopen dat de ALV dit jaar gewoon door kan gaan en dat we elkaar dan ook “in het echt” kunnen ontmoeten.

Vooruitgang

Als ik dit schrijf is het eind februari en is er nog niet veel uitzicht op veel versoepelingen maar ik zie in de CFM app-groep wel veel activiteit. Veel van onze clubleden zijn druk met allerlei projecten. Ik denk dat het een mooie hobby is om nu mee bezig te zijn. Het zou wel mooi zijn als er weer wat georganiseerd kan worden, elkaar weer te zien en te spreken. Het wordt tijd om weer eens een ritje te rijden. (Mark Nijhoff)

Oké dat houden we nog tegoed. Naast het sleutelen en fietsen heb ik een leuk boekje gelezen van Ernst “Opa” Geuder, weliswaar in het Duits maar dat lees ik nog altijd veel makkelijker dan Franse boeken. Opa vertelt anekdotes, of verhalen zo je wilt, uit de begin periode van het gemotoriseerde vervoer in de omgeving van Berlijn in een periode die begint zo rond 1901. Er staan leuke passages in waarbij hij zwoegend met zijn FN de Tiefseeberg “beklimt”, aan het duwen is omdat meefietsen echt niet meer ging en het motortje het al veel eerder had opgegeven. Of over het plakken van banden, die met grote regelmaat lek gaan door de vele hoefnagels die overal op de weg liggen, verloren door paarden. Vulkaniserende plakkers bestaan dan nog niet maar er zijn revolutionaire plakkers in de handel waar je alleen maar een strijkijzer bij nodig hebt; heel handig voor onderweg! Ik noem zo wat opvallende dingen waar we nu ook nog mee te maken hebben zoals snelheidsbeperkingen in de bebouwde kom bijvoorbeeld. Nu vinden we 30km/h eigenlijk wel erg langzaam, maar rond 1900-1910 was het in Berlijn en ook op veel andere plaatsen in Duitsland maar ook in Nederland, niet toegestaan om harder te rijden dan 15 km/h in de stad of dorp. Nou, zou je denken, die motoren uit die tijd zullen daar weinig problemen mee hebben, doorgaans zit er toch al geen snelheid in naar de huidige maatstaven. Helaas voor de pionier in die tijd zijn de motoren nauwelijks in snelheid te regelen anders dan de rem erop te houden om van 20 – 25 km/h terug naar 15 te gaan. En dan hebben we nog het probleem: hoe meten we de snelheid want snelheidsmeters waren een zeldzaamheid.

De veldwachter treedt op

En dan zijn er nog creatieve veldwachters actief, let op. Er is een heuse motorrace georganiseerd in een van de stadjes in de buurt en er zijn rond de twintig rijders uit de hele streek uitgenodigd. Er was zelfs een programmaboekje gemaakt met alle informatie inclusief naam en adresgegevens van de rijders. In de aanloop van en op de racedag zelf was het belabberd weer waardoor geen rijder kwam opdagen. Allemaal heel jammer maar wat schetst de verbazing bij Opa als hij twee weken later een bekeuring opgestuurd krijgt van 20 “gold mark” voor het overtreden van de plaatselijke maximumsnelheid. Nu kennen die mannen elkaar allemaal en het bleek al snel dat er geen enkele motor ter plaatse was geweest maar dat alle rijders een bekeuring hadden gekregen! In de rechtbank waar het hele gezelschap naar toe was gegaan om de boete aan te vechten, bleek dat onze creatieve veldwachter gewoon de namen en adressen uit het programmaboekje had overgenomen en een bekeuring had gestuurd. Het is toch duidelijk dat alle motorrijders te hard rijden!



Ook op technisch gebied zijn er leuke anekdotes. De carburateur zoals wij die kennen is er dan nog niet en meestal is er een oppervlakte “verdamer” gemonteerd ook wel oppervlaktecarburateur genoemd. Het komt er eigenlijk op neer dat je benzine laat verdampen in een tankje en zo een mengsel maakt dat dan direct de motor in gaat. Op zich misschien geen gek idee, maar de tank waar het gas in zit, is eigenlijk een soort bom dus dat ging nog weleens fout. In de winter wilde de benzine ook niet verdampen. Als alles koud is, en er geen opwarmplek voorhanden (zoals een warme schuur), dan moest je wat verzinnen. Ernst vertelt een verhaal van een vriend die bij zijn Laurin&Klement in de winter een kan kokend water in de tank gooit om de boel aan het verdampen te krijgen zodat er gas gevormd wordt en dan als de donder naar huis rijden!
U ziet, ook in die tijd was er een grote behoefte aan vooruitgang, een beetje zoals nu.

Nog even volhouden en er komen wel weer mogelijkheden om elkaar te ontmoeten, we gaan als CFM in ieder geval weer proberen een Kennisdelendag te organiseren, wellicht tot dan. ◀

(commerciële advertentie)

Fabrikant van eerste klas 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

CENTRAL CLASSICS

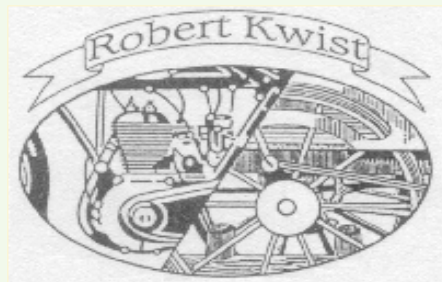
Dames en kinderen tot 12 jaar gratis toegang. Van 10.00 - 17.00 uur (zo. tot 16.00 uur).
www.centralclassics.nl. Central Classics, Postbus 22, 3700 AA Zeist. Tel 06 305 425 28.

(commerciële advertentie)

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

Agenda: beurzen / evenementen 2021

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 (tabblad: agenda)

Let op:

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

- 27 maart 2021** Motorbeurs **Hardenberg (afgelast)**
Manege Hoogenweg, Hoogenweg 52, 7793 HM Hoogenweg
- 16-17 april 2021** 13e rondom **Gees**; toertocht voor motoren tot en met 1920
Pluspunt, Dorpsstraat 83, 7863 PB Gees
Let op 1-daagse rit; eventueel deelnemers opgesplitst over 2 dagen
info@rondomgees.nl 06-13.32.87.26
Gees is een adembenemend mooi plaatsje in Drente!
Een wandeling of fietstocht is ook van harte aanbevolen
- 18 april 2021** **Horse Power Run**; toertocht voor motoren t/m 1920
Gevangenismuseum, Oude Gracht 1, 9341 AA Veenhuizen
Let op 1-daagse rit; eventueel deelnemers opgesplitst over 2 dagen;
in afstemming met Gees
- 17-18 april 2021** **Rosmalen** Autotron Oldtimer Motoren, bromfietsen en fietsenbeurs
Autotron Rosmalen, Graafsebaan 133, Rosmalen
- 24-25 april 2021** Moto Retro **Wieze**
Oktoberhalle Schrovenstraat 22 Labbeke (B) motoretrowieze.be
- 15 augustus 2021** 37e **Eerbeekrit** voor veteranen en klassiekers
Grand Café de Korenmolen. Start 11:00 uur
Kanaalweg 3, 6961 LW Eerbeek
fam.houtenschoen@gmail.com; (055) 506.20.08 óf (055)-366.34.41
-  **25 september 2021** **Nationaal Veteraan Treffen**
Woerden (centrum). De CFM is vertegenwoordigd met een stand
-  **30 oktober 2021 (?)** **“Barneveld 90”** Veteraanmotor-en onderdelenbeurs Locatie:
Manege Voorwaarts, Essenseweg 88, 3774 CD Kootwijkerbroek
Tevens Jaarvergadering CFM (met kortingsbon)
- 11 december 2021 (?)** **29^{ste} motorbeurs Ranst** terrein Moervelden Bistweg (ter hoogte van nr.11) Broechem Ranst (B)
-  **18-19 december 2021** **Central Classics Houten** “Locatie Expo Houten” Meidoornkade 24, 3992 AE Houten; dames gratis toegang (**CFM-clubstand**)

La moto à piston opposés; le 2PO

Dit verhaal gaat over Fernand Laguesse en speciaal over innovatie bij Herstal in België

Door: Mark Nijhoff

Leon Gillet, de directeur van Gillet-Herstal besluit om alle racemotoren gebouwd door uitvinder, ontwerper en constructeur Fernand Laguesse te vernietigen. Dit is naar aanleiding van het feit dat Fernand de fabriek van Herstal na onenigheid met Leon in 1927 heeft verlaten.

Herstal ligt vlak bij Luik. Dit is de omgeving in België waar wapens geproduceerd worden sinds de 16^e - 17^e eeuw en daar vindt dan ook de eerste motorproductie in België plaats. Het is een logische keuze omdat ook het fabriceren van motoren mechanische bewerkingen nodig heeft, zoals gieten, smeden maar ook draaien, boren, frezen etc. zoals reeds gangbaar in het fabriceren van wapens.

Fernand Laguesse

Hij is geboren in 1887 in Aarlen (B) en is een geniale technicus en een pionier op tal van terreinen. Hij ontwerpt een balpen, een granaat maar ook driewiel auto's en voor Gillet-Herstal maakt hij in 1919 de eerste motor, een tweetakt met roterende inlaatschijf, een kickstarter en een koppeling. Fernand was een echte tweetakt-man en zo deed hij ook een studie voor de Belgische spoorwegen naar de inzet van tweetakt dieselmotoren voor het gebruik in hun locomotieven. Zijn broer Armand was juist weer viertakt georiënteerd en hij heeft de eerste viertaktmotoren voor Gillet-Herstal ontworpen en gebouwd.

Geschiedenis

Het is 1877 als Ferdinand Kindermann een motor laat patenteren in Duitsland met twee zuigers in één cilinder en één verbrandingsruimte waarbij de zuigers tegen elkaar in bewegen; een "Gegenkolbenmotor", in het Nederlands "Tegenzuigermotor", jawel. Of deze motoren destijds ook gebouwd zijn ben ik (nog) niet achter gekomen maar het is een ontwerp dat in 1892 als gasmotor wordt gebouwd door de Deutsche Continental Gas Gesellschaft in Dessau om ingezet te worden als aandrijving voor een stroomaggregaat. Zie animatie de QR-code (bron 1).



Het gaat om een tweetaktmotor met twee krukassen waar de cilinder tussen staan en de krukassen zijn middels een tandwiel-trein met elkaar verbonden. Bij de ontwikkeling van deze motoren is Hugo Junkers betrokken en hij zal het principe later in zijn eigen fabriek ook gebruiken om een tweetakt dieselvariant te bouwen de Jumo 205. Deze zal tijdens de tweede wereldoorlog door de Luftwaffe gebruikt worden en is de enige tweetakt en



Fernand Laguesse op de 350cc racer met waterkoeling



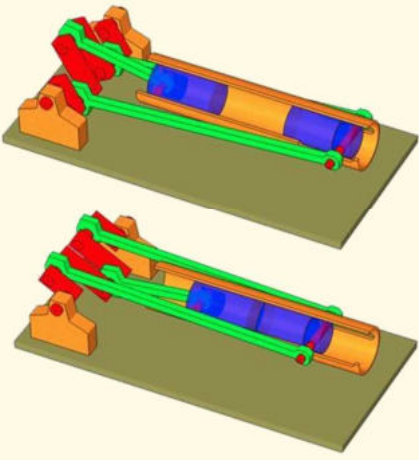
Fernand Laguesse met de eencilinder 350cc tegenzuiger Gillet-Herstal racer

Hoe kun je de links volgen?

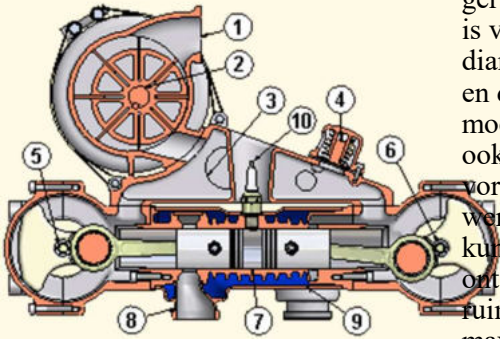
Gemak dient de mens. Elke moderne smartphone kan QR-codes lezen. Je schakelt de camera in, het "blokje" wordt gelezen en automatisch opent de goede website.

Op de laatste blz. van dit artikel staan de QR-codes dicht bij elkaar. Houd de camera dan wat dicht bij de QR-code.

Wat vind je ervan, werkt het voor je?



Bron 2: Een enkele kruk-
as (animatie)



1. Aanzuigkanaal
2. Mechanische drukvulling (schoenenlader)
3. Vers mengselkamer voor opslag en verdelen in de cilinder
4. Overdrukventiel
5. Uitlaat krukas aangedreven
6. Inlaat krukas aangedreven (loopt zo dat er een asymmetrisch aanstuurdiagram wordt gerealiseerd)
7. Cilinder met inlaat- en uitlaatsleuven
8. Waterkoelmantel
9. Bougie

dieselmotor welke in de vliegtuigbouw op grote schaal zal worden toegepast. De Jumo 205 is relatief zwaar maar heeft een zeer gunstig brandstofgebruik wat voor een vliegtuig een belangrijk aspect is, immers brandstof welke je mee moet nemen is ook gewicht.

Naast de vliegtuigbouw zijn er talrijke andere toepassingen van dit type motor te vinden in o.a. de Russische T64 tank en diverse stationaire motoren in Europa en in de USA.

Fernand Laguesse heeft ook een variant van de “tegenzuigermotor” gebouwd omstreeks 1922 als hij werkzaam is voor Gillet-Herstal. Naar mijn idee is het ook een hele mooie effectieve uitvoering; de 2PO wat staat voor 2 Piston Opposés. Zie de QR-code voor zijn uitvoering met één kruk

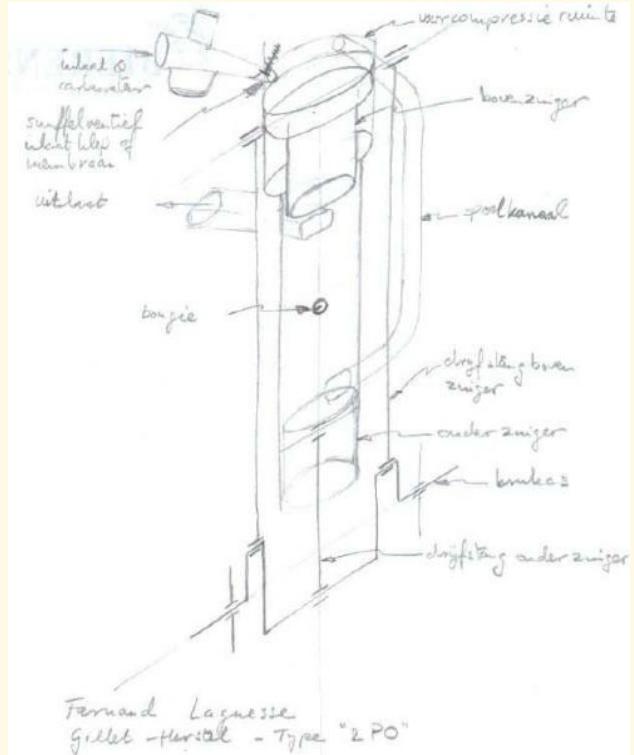
Uitvoering

Zijn uitvoering heeft naast de twee zuigers ook een “derde” zuiger welke als pomp fungeert, zoiets als we later ook bij DKW zullen zien; de “Ladepumpe”. Deze 3^e zuiger is samengevoegd met de zuiger welke bovenin de cilinder zit. Ik heb geprobeerd het e.e.a. met een schets wat duidelijker te maken want de werktekening laat het niet zien. Op de foto (met rijnummer 95) zie je duidelijk de carburateur boven op de kop gemonteerd is en daar zit dus de inlaat, maar hoe de inlaat dan precies werkt wordt niet duidelijk uit de gegevens welke ik heb kunnen vinden. Een zuigersturing zoals in veel tweetakt motorfietsen toegepast wordt, is volgens mij niet mogelijk gezien de opbouw met twee zuigerdiameters; de werkzuiger is immers kleiner dan de pompzuiger en dit deel is te kort om zuigersturing te kunnen doen. Mijn vermoeden is dat er een automatische inlaat klep gebruikt wordt ook wel bekend bij viertaktmotoren als “snuffelventiel”. De vorm van het onderdeel waar de carburateur op gemonteerd werd is cilindervormig en daar zou dus prima een schotelklep in kunnen zitten welke opengetrokken wordt door het vacuüm dat ontstaat als de zuigers naar elkaar toe bewegen en zo de pomp ruimte vergroten. Nadeel van snuffelventielen is het beperkte maximale toerental, wat bij een viertaktmotor al een belemmering is. Bij een tweetakt heb je bij een gelijk motortoerental al twee maal zoveel klepopeningen nodig dus of dat een oplossing is? Ik vermoed van niet, ook gegeven het feit dat de racer echt snel was voor die tijd. Met ongeveer 350cc zou 150km/h gehaald kunnen worden en dat is echt niet slecht als je het vergelijkt met de dikke tweecilinders van Harley en Indian uit die tijd die tot vergelijkbare snelheden komen maar met veel meer motorinhoud. Technisch zou een membraan gestuurde inlaat heel mooi zijn. Dat is de moderne variant van het snuffelventiel. Het is een heel simpel systeem en door de kleine massa van de membranen ideaal voor hoge toerentallen. Het zou kunnen dat Fernand dit principe heeft toegepast. Feit is dat ik een motorfabrikant uit Oostenrijk gevonden heb, de TITAN, welke een tweetaktmotor gebouwd heeft in 1928 met een membraangestuurde inlaat, dus het zou wellicht mogelijk zijn geweest, al scheelt het een paar jaar.

Spoeling

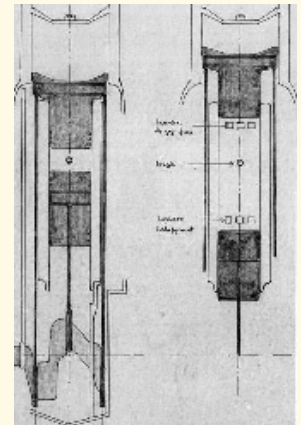
Tweetaktmotoren kennen diverse spoelsystemen en zo is de 2PO

voorzien van gelijkstroom of langs-poeling. Waar het op neer komt is te zien in de tekening: de spoelpoort loopt van de cilinderkop naar beneden om vervolgens onderin de cilinder de inlaatpoort van mengsel te voorzien. Door de druk welke door de pompzuiger opgebracht is wordt het mengsel de cilinder ingedrukt en worden de verbrande gassen aan de bovenzijde door de uitlaatpoort er uitgedrukt. Zodra de zuiger de inlaat en uitlaat heeft afgesloten begint de echte compressie opbouw in de werkcilinder. Het pompdeel van de bovenste zuiger zuigt nu vers mengsel aan via het snuffelventiel/membraan. Als de zuigers elkaar maximaal genaderd zijn vonkt de bougie welke in het midden van de cilinder zit en start de verbranding en de bijbehorende expansie drukt de zuigers weer uit elkaar waardoor de krukas gaat draaien en de pompzuiger het verse mengsel samendrukt; de voorcompressie welke we ook kennen van een "normale" tweetakt en zodra de inlaat poort opengaat wordt het verse mengsel de cilinder ingedrukt en dan begint het proces weer opnieuw.



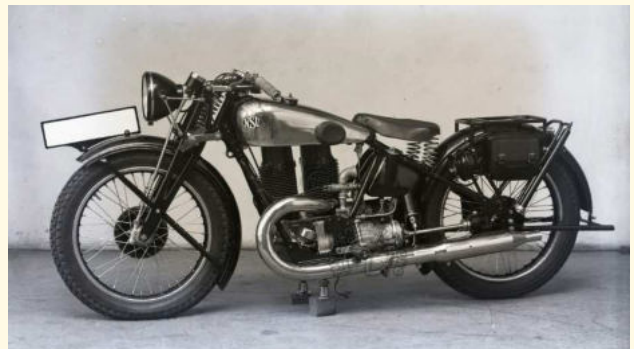
Superieur systeem

Er zijn meerdere motoren gebouwd volgens het principe van de tegenzuigerbeweging. De meesten daarvan hadden twee krukassen. Dat is omslachtig, zeker als je je realiseert dat het ook met één krukas kan. Zo maakte Fernand zijn uitvoering met één krukas en daarmee een stuk simpeler dan de voorgaande uitvoeringen. Als je twee krukassen toegepast moeten deze gekoppeld worden en dat kost ruimte en geeft extra gewicht. Hij loste het op door twee extra drijfstanden te monteren welke om de onderste zuiger heen gaan en gekoppeld zijn aan de bovenste zuiger. Vervolgens zijn de krukappen van beide zuigers zijn op 180 graden gezet. Ik heb een schets gemaakt zoals ik denk dat het zit omdat de originele werktekeningen van destijds ondanks de goede kwaliteit toch beperkte informatie geven. Een ander leuk detail is de koeling van de bovenste zuiger. Deze zuiger wordt sterk verwarmd door de hete uitlaatgassen en het is een gekend probleem welke Fernand meteen oplost met zijn ontwerp. Er stroomt koel gas in de pompzijde van de bovenste zuiger wat zorgt voor koeling. In veel tegenzuigermotoren met twee krukassen is dit een probleem, de zuiger aan de uitlaatzijde wordt niet gekoeld door het koude verse mengsel, dit wordt namelijk door de compressor direct in de inlaat poort gedrukt. Het idee van een gecombineerde werkzuiger-pompzuiger maakt het geheel ook eenvoudig als je het vergelijkt met andere ontwerpen, welke een



Originele tekening van de Laguesse tegenzuiger motor

NSU met twee cilinder tegenzuiger motor van Laguesse



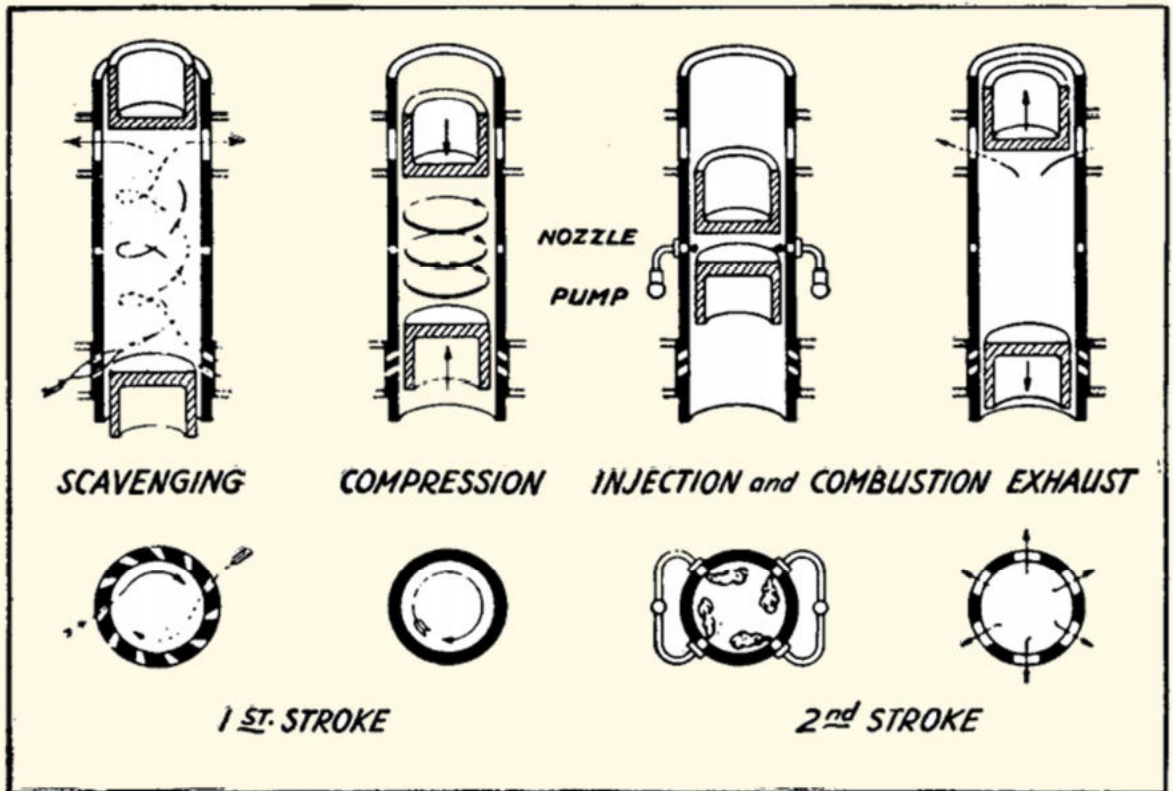
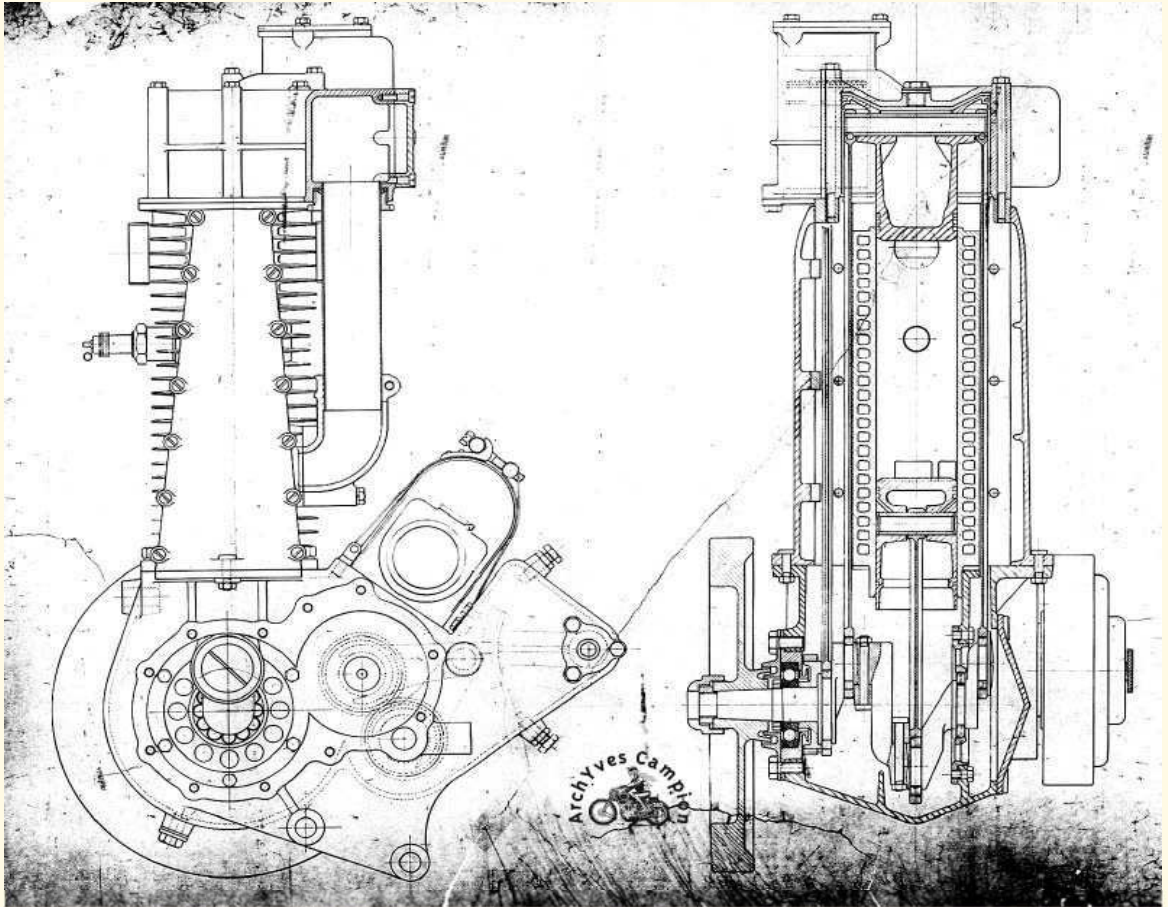


Fig. 36.—Functioning of piston-controlled ports.

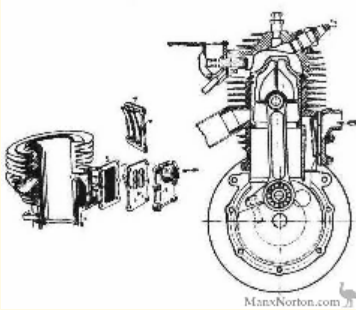


LAMOCO Twee cilinder tegen zuiger motor. (Francois-Marie Dumas met foto's uit het archief van Yves Campion)

compressor hebben om het mengsel in de cilinder te krijgen. Fernand heeft later ook een tweecilinder straatuitvoering gemaakt, o.a. onder de naam LAMOCO (LAgeuesse MOtor COrporation) en deze hebben zuiger sturing op de onderste zuiger, als ik het goed inschat. Een aanwijzing daarvoor is dat je dan ook een carburateur op het motorblok ziet zitten. Deze uitvoering wordt ook aan NSU verkocht maar wordt ook daar geen daverend succes.

Gillet-Herstal

Helaas voor Fernand is het erg moeilijk om de motor betrouwbaar te krijgen en zo zouden de bougies snel kapot gaan en er zijn andere complicaties welke dikwijls in die tijd terug te voeren zijn naar ongeschikte en slechte kwaliteit materialen. Leon Gillet is boekhouder van beroep, en niks ten nadele van boekhouders, maar ze zijn niet het meeste geschikt om vooruitstrevende ontwikkelingen aan te gaan en zo ook Leon niet. Hij kreeg er snel genoeg van dat het allemaal veel geld kostte en niets opbracht. Dat experimenteren met exotische racemotoren moest maar afgelopen zijn. Gillet-Herstal is weliswaar geen Franse motoren fabrikant maar wel een Franstalige en daarom denk ik dat het wel bij ons past en de 2PO is in ieder geval een interessant stukje motor geschiedenis. ◀



Titan-1926-motor met membraan inlaat

Bronnen met QR-codes

1. Animatie (twee kurkassen)
2. Animatie (één krukas)
3. Moto-collection les-motos-a-pistons-opposes-de-Fernand-Laguesse
(Francois-Marie Dumas met foto's uit het archief van Yves Campion)

4. wikipedia Gegenkolbenmotor

Andere sites met informatie over "Tegenzuigermotoren"

5. boxermotor.com gegenkolbenmotor
6. techniek bauarten gegenkolbenmotor
7. Bevemo
- 8.LAMOCO



Bron 3



Bron 4



Bron 5



Bron 6



Bron 7



Bron 8

Even voorstellen ... Bram Vandamme

Een van onze Belgische leden stelt zich aan u voor. Bram, we waarderen het enorm dat je op deze wijze -door gebruik te maken van de vragenlijst- je medewerking hebt willen verlenen.
Redactie: Ans Vink

Coronaoplossing

Een nieuwe vorm. Aan de hand van een vragenlijst heeft een van onze leden op deze bladzijde reeds aan ons verzoek voldaan om mee te willen werken om invulling te geven aan de rubriek "In het schuurtje". De interviewteams kunnen door Corona geen leden bezoeken ter bescherming van ieders gezondheid. Wil je ook op deze wijze je medewerking verlenen, wat we erg op prijs zouden stellen, stuur dan n mail naar cfm.redactie@gmail.com. Wij zorgen ervoor dat je de vragenlijst krijgt als handvat, heb je vragen of wil je wat extra hulp dan kun je bij ons terecht. ' Redactie: Ans Vink



Ik ben Bram Vandamme, 36 jaar oud en woonachtig te Koeke-lare, België.

Ik ben samenwonend met Nele

We hebben samen 1 zoon.

Mijn beroep is R&D engineer

Mijn schuurtje, garage is 3 bij 6 meter.

Mijn schuurtje is geïsoleerd maar niet verwarmd. Wel voorzien van elektriciteit, en een degelijke stereoketen.

Welke motorfietsen heb je hier achtereenvolgens gerestaureerd en welke heb je hier nog van in je bezit?

Eind 2012 kocht ik via een tweedehands site twee dezelfde 50cc brommers bij een man in de buurt, Motoconforts (Mobyettes) AU42 bouwjaar 1962. Beide in een slechte staat en zonder papieren. Het idee dat ik toen had was om de ene te restaureren en de andere te houden voor wisselstukken tijdens restauratie. Dit was mijn eerste projectje ooit en instap in de brommertech-niek.

Enkele jaren later had ik de eerste van A tot Z gerestaureerd en klaar om de weg op te gaan. Tijdens de restauratie nam ik mooi de tijd om het hoe en het waarom van alles uit te zoeken en zo-veel mogelijk bij te leren. Met dit projectje startte de ganse hob-by in feite op, ik was gebeten :-). Deze Motoconfort bezit ik nog steeds. De tweede Mobyette (Motoconfort) voor wisselstukken was al die tijd zo goed als onaangeroerd blijven staan in de hoek van de garage en na een verhuizing ook nog enkele jaren ver-dwonen in een hoekje van het tuinhuis, om uiteindelijk verkocht te worden in de loop van 2016.

Eind 2015 reeds had ik het er met een kennis al enkele keren over gehad dat ik het wel zag zitten om een 125cc of zwaarder aan te pakken, ik wilde wel meer kennis opbouwen en deze hob-by ligt me echt wel gezien mijn technische achtergrond, dus ging ik actief op zoek naar een volgend project, ietsje uitdagender.

Hij had toevallig een Whizzer staan die hij van de hand wou doen. Zo kocht ik in april 2016 de rode Whizzer van bouwjaar 1947. Whizzer is Amerikaans maar werd onder licentie ge-bouwd in Luxemburg, dat ligt uiteindelijk niet zo ver van Frank-rijk af.

Van oorsprong is de Whizzer een echte motorfiets. Motorset was apart verkrijgbaar, en de fiets was apart verkrijgbaar. Net na de oorlog was dit een goed en goedkoop soort vervoer. Uiteinde-lijk moesten ze concurreren tegen de opkomende Italiaanse en Japanse goedkopere scootertjes en zo is Whizzer van de markt verdwenen.

Na een volledige revisie van de 138cc 4-takt motor, en het tech-



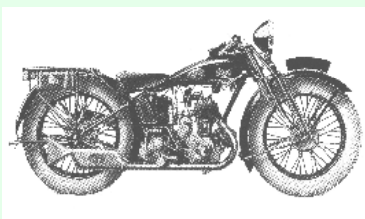
nisch in orde stellen kon ik ook de papieren en nummerplaat voor deze aanvragen om er uiteindelijk de weg mee op te kunnen. Tijdens mijn eerste testrit kwamen de pedalen goed van pas toen bleek dat de vonk wegbleef bij het warm worden van de spoel, ik moest nog een 3-tal kilometer fietsen op een veel te kleine overbrenging tussen pedalen en achterwiel, mijn linkerhand met volle kracht rond de ontkoppelingshendel, met een stalen geheel van 53 Kg! Ik moet zeggen dat ik ook goed warm gekregen had bij aankomst!

In normale werking haalt deze motorfiets die niet voorzien is van versnellingen een vlotte 60km/h en is hij licht wendbaar, dat maakt het wel aangenaam toeren in de zomer.

In oktober 2018 werd mijn zoon geboren, en werd een foto van de Whizzer overgetekend om plaats te nemen op het geboortekaartje. Dit maakt dat deze Whizzer een speciaal plaatsje heeft. (foto 7 & 8)



Al sinds 2012 pikte ik regelmatig een beurs mee. Op een beurs zie je veel meer dan dat ene waarnaar je op zoek bent natuurlijk. Zo was ik ook steeds geïnteresseerd wanneer er een vooroorlogse motor te zien was. Soms prachtige uitzichten, heel uiteenlopende mechanische principes, zoveel merken en modellen, verschillende karakters. Op vele vlakken is een vooroorlogse motor van een andere rang dan wat ik voorheen reeds had gekocht en onder handen had genomen. Zo moest daar wat tijd kunnen over gaan om de hobby, kennis en budget verder te kunnen uit-



bouwen. Maar het moest er ooit wel van komen. Zo kocht ik in november 2018 mijn **Terrot HST**.

Na veel merken en modellen, prijzen en specificaties te vergelijken, nu en dan eens wat te gaan bekijken van motoren die te koop kwamen, ging mijn voorkeur heel uitgesproken naar deze Franse 350cc zijklepper. Ik vind de looks van deze motor gewoonweg prachtig!

Voor de aankoop reed ik dan ook een heel eind omdat ik net dié wou hebben. Aangekocht met Belgische papieren, in draaiende maar op te frissen staat.

Elektrisch opnieuw bekabeld, dynamo gereviseerd, nieuwe schakelaar, betere afstelling uitgevoerd, magneto opnieuw laten wikkelen en de tank heb ik mooi gecoat met Restom gezien de oude coating in de tank loskwam. De tank lakken staat ook nog op mijn to-do voor ooit ook al is de messing tank op deze manier ook niet mis.

Bleek ook dat deze motor ooit was ingeschreven in Nederland en zo zat er bij aankoop zelfs nog een bewijs bij dat hij eind jaren 70 werd gereviseerd in een Rotterdams revisiebedrijf.

Intussen heb ik ook al wat spareparts kunnen verzamelen zodat ik hem gerust rijdend kan houden zolang hij in mijn bezit is.

De aankoop van deze motor was ook de start van mijn lidmaatschap bij de CFM.



Een klein jaar na de aankoop van de Terrot kwam er op “Tweedehands” een zoekertje dat ik niet zomaar kon laten passeren, ophalen te Luxemburg een **”Whizzer Super de Luxe”**. Speciaal model dat ergens in de jaren 50 werd geproduceerd. De grote Luxe is er, zoals je ziet, intussen al ferm afgeregend. Met de totale revisie ben ik recentelijk gestart. In dezelfde koop was er ook nog een kader bij. Dat hangt nu mooi ter decoratie aan de muur. Voor de Super de Luxe had ik nood aan wat extra onderdelen en na lang zoeken kon ik een extra motor op de kop tikken. Op een vrije dag heb ik deze eens met de boormachine op gang getrokken. Het begrip vliegwiel kan ik sindsdien zowel letterlijk als figuurlijk opnemen! De centrale bout met linkse draad rammelde eruit en het wiel was gaan vliegen!



Een Whizzer (bron: internet)

En toen ... belde de persoon waaraan ik dat laatste motortje verkocht mij op. Hij heeft ook enkele ruimtes die al lange tijd goed gevuld staan met motoren. Vanwege de leeftijd was hij aan het opruimen en tussen al zijn Franse motoren had hij -jawel- nog een Whizzer staan die weg kon. Ik heb mezelf een mooi eindejaarscadeau gedaan in 2020.

Wat is je lievelingsmotor en waarom?

Mijn eerste Whizzer, omdat deze op het geboortekaartje staat van mijn zontje.

Ben je een rijder of een sleutelaar?

Het ideale vind ik om de twee te combineren.

Ik word er ambetant (vervelend/ontevreden) van als het mooi weer wordt en als er geen enkele motorfiets rijklaar staat. Langs de andere kant word ik er even ambetant van als ik rond rijd en de motorfiets niet technisch in orde staat.

Ik probeer in de winter te sleutelen en in de zomer te rijden. Maar tijd is nu eenmaal schaars en technische pannes doen zich ook voor in de zomer, dus het is zeer moeilijk de lijn te trekken waar ik dat zou willen.

Hoe ben je aan de kennis en kunde gekomen?

Ik ben altijd al een handige Harry geweest en heb interesse gehad in dingen te bouwen of te repareren, ik ben ook technisch geschoold. Op het vlak van brommer-/motortechniek specifiek ben ik aan mijn kennis gekomen door opzoekingswerk, zelfstudie en zelf zaken te proberen/uitzoeken. Ik leer veel bij door zelf iets met mijn handen uit te voeren. En je kan ook veel kennis opdoen door te lezen, zaken te volgen, zoals de CFM-whatsapp groep, facebook en internet in het algemeen.

Welke werkzaamheden kan/wil je niet uitvoeren en waarom niet?

Draaiwerk kan ik niet zelf maar gelukkig kan ik hiervoor terecht bij mijn schoonvader. Ook ben ik totaal niet uitgerust voor de andere zwaardere/specifiekere bewerkingen zoals frezen, slijpen, lakken, maar er zijn wel wat bedrijven in de buurt die dat wel doen, ook al moet ik zeggen dat het soms al een hele uitdaging is om het voor een 'schappelijke prijs' te kunnen laten uitvoeren.

Wat mis je nog in het schuurtje?

Structuur en een kleine zandstraalcabine en een slag zwaardere compressor zou wel een leuke aanwinst zijn.

Welke werkzaamheden doe je het liefst en wat is je specialiteit?

Ik amuseer me echt met het fijnere montagewerk. Niets leuker dan alles terug monteren nadat alle stukken gerepareerd en verzameld zijn. De eerste maal starten/rijden geeft enorme voldoening.

Welk gereedschap is je het meest dierbaar en waarom?

Elk stukje gereedschap wat ik heb liggen is me even dierbaar. Niets vervelender dan een taak te moeten stilleggen omdat je dat ene stuk gereedschap niet meer vindt of kapot is. Goed gereedschap is de helft van het werk.

Heb je ook bijzonder gereedschap?

Op de foto zie je een CNC graveermachine die ik ooit zelf heb gebouwd. Deze komt nu niet onmiddellijk van pas bij werken aan oude motoren, maar het is leuk speelgoed

Hoeveel tijd breng je door in je schuurtje?

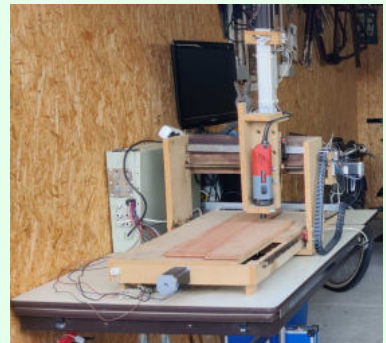
Gemiddeld 1 a 2uur per week zou ik denken.

Heb je muziek in het schuurtje en zo ja, welke?

Fm radio of Spotify al gelang naar het gemoed.

Wat is je huidige project?

Ik moet nog de elektriciteit op mijn Terrot HST afwerken, ik kreeg wat hulp van een CFM-clublid om de juiste spanningsregelaar te vinden maar ben hier nog niet aan toegekomen. Dit





TERROT 350 HST, HCTL - lièges pour embrayage

29 €

Équipement moto
Belforêt-en-Perche 61130
Aujourd'hui, 10:09
↳ Livraison possible

Wiel Koopmans heeft nog dure kurkjes gevonden voor de Terrot HST. Hier loont huisvijlt!

staat op mijn to-do lijstje om voor de zomer af te werken. Daarnaast ben ik bezig aan een volledige motorrevisie van mijn Whizzer Super de Luxe.

Rij je ook ritten en zo ja welke?

In 2020 zou ik mijn eerste ritten gaan rijden met de Terrot, maar we weten allemaal hoe dat is gelopen. De "Where is Anna" rit zou mijn hoogtepunt worden maar werd helaas ook afgelast omwille van Covid-19. Andere jaren ben ik steeds belet op die dag omdat ik dan met mijn schoonvader de Kastelentocht te Torhout meerijd met zijn Citroën B14. We zullen moeten wachten en zien wat 2021 brengt. Dus het heeft zich momenteel nog steeds beperkt tot privé ritten. Het is wel de bedoeling dat ik meer ritten ga meerijden met de Terrot.

Hoeveel kilometers rij je gemiddeld per jaar?

Da's eerder beperkt, alles moet wat kunnen samenvallen, de planning, het weer, meestal kan ik wel vlot een 300 km doen met alle motoren gezamenlijk.

Verwen je je partner wel eens voor het getoonde begrip?

De tijd die ik in de hobby steek is tijd die vrij is nadat alle taken in en rond het huis gedaan zijn en nadat alle sociale verplichtingen zijn voldaan.

Ik ben me ervan bewust dat deze hobby wel wat begrip nodig heeft en ik denk wel dat we daar een goeie verstandhouding in hebben opgebouwd.

Heb je nog wensen voor je hobby?

Ik zou zeer graag wielen leren spaken/rechten, lakwerk is ook iets waar ik me nog eens in wil verdiepen.

Heb je nog ideeën voor de CFM?

CFM is een zeer leuke club, er is zeer veel kennis beschikbaar en deze wordt ook mooi gedeeld. In de Whatsapp groep helpt iedereen elkaar en dat vind ik echt super. Vriendelijke mensen die helpen waar ze kunnen, daar wordt iedereen beter van! ◀



Van de leesplank

Door Daan Withagen

Recent een nieuw magazine Klassieker Passie gelezen. Een boekwerk van 200 pagina's vol interviews met gepassioneerde klassieker verzamelaars. In meerdere pagina's wordt per artikel de passie en soms het levensverhaal van de verzamelaar met veel foto's voor het voetlicht gebracht.

Zo ook CFM lid Arianne van Osenbruggen die zelfs in twee artikelen een rol speelt. Eerst in het verhaal over de passie van haar vader met een loods vol oude machines, handwerktuigen en meerdere voertuigen. En tenslotte een artikel van de verzameling die zij inmiddels met haar echtgenoot Erik heeft opgebouwd met de (Franse) motoren en enkele auto's.

Of magazine voor een 200 pagina's dik boekwerk het juiste woord is weet ik niet, het lijkt meer een boek. Na een telefoongesprek met de uitgever Freddy Nieuwenhuize blijkt dat hij zelf gepassioneerd klassieker verzamelaar is. Veel redactiewerk voor verschillende clubbladen van clubs waar hij lid geweest is en werk voor Klassiek & Techniek zorgde dat het schrijven over klassiekers hem eigen geworden is. Ook heeft hij in al die jaren kennis gemaakt met veel gepassioneerde verzamelaars. Door die prachtige verhalen te bundelen is het magazine Klassieker Passie ontstaan. De uitgever streeft er naar om eens per jaar een magazine uit te kunnen brengen. Interesse of bestellen? Kijk dan eens op klassiekerpassie.nl

Even voorstellen...Gerrit Derks

Tijdens het bezoek aan de beurs Central Classics te Houten kwam ik Jac de Bruijn tegen, een goede bekende. Samen bezochten we de mooie stand van de CFM. We werden vriendelijk ontvangen en te woord gestaan onder het genot van een kop koffie. Beiden zijn we toen lid geworden van de club. Door de redactie werd mij gevraagd om me voor te stellen en wat te schrijven. Tekst Gerrit Derks, foto's Peugeot Gerrit Derks, Jaguar ClassicCar, Salmson Oldtimerfarm.be



Mijn naam is dus Gerrit Derks, 73 jaar jong en getrouwd met Maria, wij hebben drie kinderen, tien kleinkinderen en wij wonen in Venhorst. Van beroep was ik monteur. Ik heb gewerkt bij Renault en Daf personenwagens. Vanaf mijn vijftiengste werkte ik bij Munsters bouwkransen als servicemonteur. Ik was elke dag op stap. Het was een mooie baan die me veel voldoening gaf. In mijn vrije tijd hield ik me tot 2013 bezig met het opknappen van Renaults 4, wel zo'n veertig stuks.

40x Renault 4

In de jaren tachtig restaureerde ik een Franse auto een **Salmson type S4 DA van bouwjaar 1937**, een bijzondere en zeldzame auto met elektrische versnellingsbak (Chotal) en bovenliggende nokkenassen. Met deze auto rijd ik nog steeds ritten. In de negentiger jaren heb ik ook nog een **Jaguar type Mark2** gerestaureerd. Deze auto is helaas verkocht aan een Duitser. Met deze mooie auto had ik in het huidige verkeer nog goed mee kunnen komen.

Omdat ik nu minder ruimte heb ben ik overgestapt naar de brommers, solexen en motoren. Ik heb zelf vijf **Solexen**. Omdat ik er veel mee bezig ben, heb ik een klein magazijn met Solex- onderdelen en repareer ik soms ook voor anderen. Het merk DKW en Mobylette is me ook niet onbekend. Momenteel ben ik bezig om mijn **Peugeot P110 van 1933** te restaureren. Ik heb het frame in de originele staat en kleur gelaten door





de lak wat op te schuren met een Brillo schuurspons en daarna behandeld met Owatrol oil. Het geheel ziet er goed uit, vind ik, maar smaken verschillen. Het motorblok is compleet gereviseerd o.a. krukas gebalanceerd, bronzen bussen vervangen, nieuwe lagers en nieuwe klepgeleiders gemonteerd. Daarnaast nog diverse onderdelen zelf vervaardigd of aangepast zoals een uitlaat, voetsteunen, rempedaal, standaard, kettingscherm enz. de voorbeelden van deze onderdelen kon ik lenen van Jac de Bruijn waarvoor ik hem op deze manier nogmaals wil bedanken. Ik heb inmiddels met de Peugeot gereden, hij loopt zoals een motor uit 1933 hoort te lopen. Maar helaas zijn de tandheugel en de kickstarter beschadigd. Nieuwe kan ik niet vinden die moeten worden gemaakt dit kost veel tijd en geld. Misschien heeft iemand nog bruikbare delen liggen, laat het me dan a.u.b weten.

Als het project Peugeot op orde is heb ik nog twee **BSA** oldtimer motoren op zolder liggen die aandacht vragen. Dus voorlopig nog werk genoeg.

En veel rijden natuurlijk...

In 2006 zijn we met vier dames en drie heren met de Solex naar Lourdes gereden. We maakten gebruik van de route, die veel wordt gebruikt naar het bedevaartsoord Santiago de Compostella in Noord-Spanje. Er werd geslapen in de buitenlucht en eten gekookt op een gasstelletje. We reden 1450 km in 12 dagen en waren 35 euro aan benzine kwijt. Verder rijd ik toertochten met een oldtimer tractor, vorig jaar nog de Mergelland route in Limburg gereden in vijf dagen. In ons dorp is een motorclubje. We rijden gezamenlijk regelmatig een tochtje waarbij ik m'n Yamaha Virago 1100cc chopper gebruik. Ook organiseer ik al 6 jaar een rit voor Solexen met een lengte van zo'n 65 kilometer en gemiddeld zo'n 80 tot 90 deelnemers. Wil je een keer mee sputteren laat maar weten, er zijn Solexen te huur.

Dit verhaal is van alles wat. Ik hoop volgend jaar, als de Peugeot goed loopt, zeker mee te doen aan de ritten van de CFM.

Blijf gezond in deze tijd, houdoe! ◀

Waarom de Engelsen links rijden?

Ongeveer 34 procent van de wereldbevolking rijdt links, terwijl 66 procent rechts rijdt. Waarom is dit zo? Historisch gezien bestaat hiervoor geen eenduidige verklaring, maar er is wel een aannemelijke theorie over het ontstaan van dit links-rechts rijden.

Tekst-idee: Peter Vaal

Zweden rechts

Uit: Nieuwsdossier.nl

In Zweden werd als enige Scandinavisch land links gereden. In de buurlanden Noorwegen en Finland reed men wel rechts en bij de grensovergang leverde dit soms problemen op. Daarnaast hadden de meeste auto's in Zweden wel het stuur aan de linkerkant, waardoor er veel ongelukken plaatsvonden.

Bij een referendum in 1955 stemde echter bijna 83% tegen een verandering. Toch besloot de Zweedse regering op 10 mei 1963 dat het doorgevoerd moest worden. Er



moesten veranderingen plaatsvinden bij verkeerslichten en wegmarkeringen. Ook auto's moesten hun lichten aanpassen.

In de nacht van 3 september 1967 werd het verkeer tussen 01.00 uur en 06.00 uur verboden om te rijden, waarna om 06.00 uur al het verkeer stil moest staan en van links naar rechts moest.

In 1998 deed de Britse archeoloog Bryn Walters een interessante vondst. In de buurt van Swindon, in het zuidwesten van Engeland, vond hij een steengroeve uit de Romeinse tijd. Er liepen sporen van de steengroeve af, die links dieper waren dan rechts. Dit suggereert dat de volgeladen wagens die van de groeve wegreden, aan de linkerkant reden en dat links rijden dus de regel was. Maar waarom?

Oudheid en Middeleeuwen

Er is nooit een eenduidige verklaring gevonden voor het feit dat mensen in sommige landen links, in andere landen rechts rijden. Maar er zijn geloofwaardige theorieën over bedacht. In de Oudheid en vroege Middeleeuwen reed vrijwel iedereen links, wat te maken had met het feit dat paardrijders – auto's bestonden natuurlijk nog niet – doorgaans ridders waren die snel hun zwaard moesten kunnen pakken. Omdat de meeste mensen rechtshandig zijn en rechtshandig zijn voor ridders een erekwestie was (rechts vertegenwoordigde 'het goede'), kozen de ridders ervoor om links te rijden zodat ze met hun rechterhand het zwaard uit de linkerschede konden trekken mochten ze een vijand ontmoeten. Daarbij voorkwam het links rijden dat de schede tegenliggers raakte bij het passeren. Een ander voordeel was dat rechtshandige personen een paard makkelijker bestijgen van de linkerkant, wat ook verstandig is als de schede links hangt. Ten slotte was het veiliger om vanuit de berm het paard te beklimmen en niet vanaf het midden van de weg. Links opstappen betekent dan ook automatisch links rijden.

Noemenswaardig is in dit verband nog het feit dat in kastelen de wenteltrappen in torens vaak met de klok mee draaien als je omhoog gaat. Je draait dan dus naar rechts. De trappen werden op deze manier gebouwd, zodat de aanvallers – die als ridders rechtshandig waren en de trap op moesten gaan – dan met hun zwaard tegen het middelste deel van de trap stootten. De verdedigers die van boven kwamen, waren als rechtshandigen bij het afdalen in het voordeel en konden met hun zwaard een groot oppervlak beslaan.

Transportkarren zonder bok

Toen eind zeventiende eeuw in Frankrijk en de Verenigde Staten grote vervoerskarren zonder bok gebruikt gingen worden voor het transport van landbouwproducten, was rechts rijden echter de meest logische keuze. De grote karren werden vaak voortgetrokken door vier paarden en hadden geen bok, en de bestuurder koos ervoor om op het paard linksachter te gaan zitten. Hij kon dan met zijn rechterhand de zweep bedienen en daarmee alle paarden bereiken. De bestuurder wilde echter met zijn zweep geen tegenliggers raken en moest goed kunnen zien of tegenlig-

gers met hun karren niet zijn wielen zouden raken. Daarom was rechts rijden verstandig.

Fransen Revolutie als keerpunt

De Franse Revolutie (1789) zorgde voor de standaardisering van het rechts rijden op het Europese continent. In de tijd die aan de revolutie voorafging, had de aristocratie en hogere burgerij het 'privilege' om links te lopen/rijden, terwijl de plattelandsbevolking rechts moest lopen. Toen Frankrijk vanaf 1789 overspoeld werd met geweld, koos de burgerij voor de rechterkant van de weg om zichzelf niet te veel in de kijker te spelen. De veroveringen van Napoleon zorgden ervoor dat het rechts rijden in de meeste Europese landen (ook in de Nederlanden) werd ingevoerd, behalve in landen als Portugal, Oostenrijk-Hongarije, Zweden, Finland en op het eiland Groot-Brittannië. Napoleon nam dit besluit in 1794.

In Nederland kozen sommige steden ervoor om na het vertrek van de Fransen weer links te gaan rijden. Bijvoorbeeld Rotterdam. Op 7 mei 1917 was dit de laatste stad in Nederland die het links rijden afschafte.

Groot-Brittannië, dat niet door Napoleon veroverd werd, maakte het links rijden in 1835 wettelijk verplicht. Ook voor haar kolonies. Dit verklaart waarom er in veel Britse ex-kolonies – Pakistan, India, Australië en Zuid-Afrika – tot op de dag van vandaag links gereden wordt. Behalve Egypte, dat van 1798-1801 bezet was door de legers van Napoleon. ◀

Mijn Alcyon MBA

Leboncoin, oldtimer-softporno voor iedereen. En het is net als met seks, je moet je er geregeld aan toegeven. Dit is weer zo'n avond. Buiten is het koud en guur. In huis brandt de kachel. Oud en nieuw zijn weer voorbij. Het jeukt om weer even te gluren wat die fransozen allemaal uit hun schuren trekken.

Tekst en foto's: Peter Leers

Je ontdekt al gauw dat onze middelbare schoolleraar toch gelijk had met zijn "jong, je weet niet wat je er later voor plezier aan kunt beleven wanneer je een taal leert". De man had natuurlijk hartstikke gelijk. Ik vind het nu jammer dat ik er niks meer mee gedaan heb dan het aller noodzakelijkste.

Maar goed, bij leboncoin ingelogd en na twee minuten al water in de mond. Maar dan zit ik ook met een vraag. Gebruiken die fransen nog steeds francs? Dit zijn prijzen waar je wel eens van droomt wanneer je slecht getafeld hebt, volgens een BN-er. Het blijft uiteraard wel een genot om te kijken wat er allemaal bestaat in het Franse paradijs. Dan rolt er een BMA-tje voorbij van Alcyon. die ziet er heel leuk uit. En zeg nou zelf: zo'n voorloper van onze brommer is toch wel grappig om te zien. Nog eens de foto's bekeken, de prijs ernaast is eigenlijk zo gek nog niet en dan op de ouderwetse manier geen mailtje maar een telefoontje naar de goede man in de Bretagne. Een opmerkelijke fransman die zich laat overreden om eerstens eens langzaam en duidelijk articulerend te praten en aansluitend bereid is met me over de prijs te onderhandelen. En dat tot op een punt waarvan

Dagen H

Leestip: zoek in Wikipedia naar "Dagen H" voor meer informatie over de omschakeling in Zweden.





ik dacht dat ik dat wel kon doen. Bretagne is niet zo ver. De brave man was waarschijnlijk op een punt beland waarin hij met elk enigszins acceptabel bod wel in zou stemmen. Dat om maar van die wartaal producerende Nederlander af te komen. De Prijs is oké. Afspraak gemaakt wanneer waar en enkele dagen later op pad. Uitgerekend die dag is het mistig rond 7 uur 30. Maar dat is wel vaker zo. Het klaart naderhand wel op. Niet dus. Toen ik 's avonds om 10 uur thuis kwam met echte vissenogen had ik de zon alleen op een reclamefoldertje gezien maar wel een prachtige dag gehad.

Daar gaan we dan

De verkoper had me verteld dat hij enigszins achteraf woonde en dat mocht met recht worden gezegd. De vriendelijke juffrouw met haar rokerige stem van de TomTom kende hem waarschijnlijk al want ze wist feilloos de weg te vinden en eerlijk gezegd zonder haar weet ik niet of ik niet nu nog daar in het midden van het niks in de rondte gereden zou hebben in de mist.

Ik reed over een kleine weg waar je rechtsaf slaat, 500 meter verder weer links in een nog kleinere weg en dat terwijl je al een hele tijd geen huis meer hebt gezien. De snelheid zakt naar 25 tot 30 km/h maar die kwebbel zegt gewoon nog 2,5 km en dan weer links. De bestemming is dan nog ongeveer 6 km en nu weer links. Shit, dit is een karrenspoor. Dat kan niet, maar mijn vriendin zegt onverbiddelijk 4,2 km weg de volgen. Welke weg? Links en rechts van de buitenspiegels zijn er alleen maar heggen en hoger dan mijn bestellertje. Ik haal mijn telefoon tevoorschijn om even te bellen. Er wordt gevraagd waar ik zit. Als antwoord "in Frankrijk", maar ik weet niet waar ik ben. Ik ben een tijdje geleden door een plaatsje zus en zo gekomen. Ah, dat klopt. Maar wat zie je nu? Uhhh, links een heg in de mist en rechts ook

een heg in de mist. Ik rijd over een karrespoor en mijn Tomtom zegt nog 6km. Goed joh, dan zit je prima op koers. Kom maar gewoon verder, maar let op het laatste stuk. Dat is heel smal en je rijdt er met dit weer zo voorbij.

Geen probleem. We gaan ervoor. En jawel hoor, 200 m rechtsaf slaan, na 100 meter, na 50 meter nog 30 meter en dan gaat het scherm over de kop. Dit kan niet. Er was toch geen weg, achteruit 40 m, na 80 m draait het scherm en de juffrouw zegt dat ik na 100 m rechts moet. Dus weer vooruit na 70 m naar de eerste gang en alleen maar heg en mist. Weer er voorbij en weer terug en dan: jawel hoor. Geen gat in de heg maar een zandpad hobbelt en slingert. Maar uit de auto vallen lukt hier écht niet want de deuren kunnen niet open. Dit klopt niet dus weer de telefoon erbij, weer bellen en ik krijg je te horen dat ik helemaal goed zit.

Ik kan je hier horen

Rij maar gewoon verder. Je komt dadelijk aan een hek en daar kom je maar naar binnen. En inderdaad!

Monsieur staat al te wachten en vertelt gelijk dat als allereerste une tasse de café wel gewenst zou zijn. Helemaal goed.

We praten wat met nog een café au lait. Dan gaan we eindelijk het Alcyonnetje bekijken. Geweldig. Het ziet er in het echt nog leuker uit dan op de foto's. En dan vraag je natuurlijk waarom je haar verkoopt. Nou, mijn vader heeft haar ooit mee gebracht om op te knappen en daarna ging ik het doen maar dat is ook alweer 15 jaar geleden. Nu hebben een vriend en ik beiden een Harley gekocht en dat vind ik leuker dan sleutelen, zodoende. Trouwens, mijn vriend heeft ook zo'n ding maar die is al begonnen met restaureren alhoewel ik denk dat die nooit gereed komt.

Mocht je interesse hebben, dan kunnen we gaan kijken. Het is maar een paar minuten hier vandaan door de wei. Zo gezegd, zo gedaan. Deze meneer van Algerijnse komaf was al een heel eind met de restauratie met dien verstande dat de Radior volledig gedemonteerd was. Maar dit was niet gewoon uit elkaar gehaald, als voorbeeld zijn zelfs van de pedalen de asjes, de spies, kogeltjes en de moertjes in fotorolkokertjes gestopt en die kokertjes weer in dozen. Stickertjes erop gedaan met namen als billes roue avant, graisseurs enz. Ik stond met open mond te kijken. Over de prijs waren we het gauw eens, zeker nadat ik met de hand op het hart verzekerd had om over de voortgang van de restauratie foto's te sturen. Zo heb je op de terugweg plotsklaps twee BMA's in je auto. Naar huis rijdt altijd wat makkelijker omdat je de stal ruikt en zeker met je zelf ontdekte schat achterin is moe zijn dan geen optie.

Pure liefdadigheid

Thuis eerst moeder de vrouw ervan overtuigd dat ze een schat van een man heeft die zich echt zorgen maakt over weeskinderen. Ik kon zo'n gelegenheid om "goed te doen" echt niet laten lopen. Daarna jezelf vertellen dat je die partij onderdelen het beste gelijk te lijf kunt gaan om te zien wat waar mankeert. Dan volgt het wel bekende verhaal van vette, geschramde, verbrande vingers, een stinkend schuurtje, stinkende kleren van het schuren, draaien, polijsten en meer. Uiteraard af en toe een foto



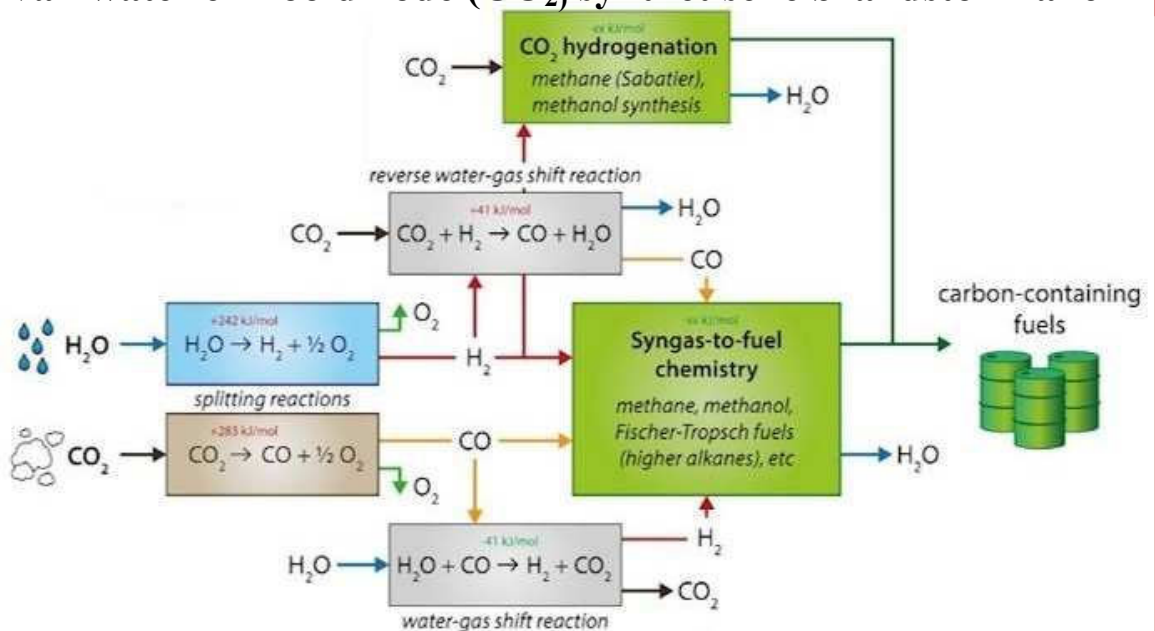


om naar de vorige eigenaar te sturen. Wanneer je ergens in dit verhaal het blokje van binnen ziet, dan raak je ervan overtuigd dat je met dit ding vroeger ook op af gewerkte smeerolie kon rijden. Dat er wat vreemde maten lagertjes in zitten is voor de mensen van 123roulements.com geen enkel probleem. Het tankje is zo dunwandig, vol met deukjes, dat de verchromer er niet intrapte om er aan te beginnen. Dit werd opgelost door alles dan maar te lakken. Na nog een busje voor dit en een frutseltje voor dat gemaakt te hebben, kom je aan het mooiste punt: ze is klaar en dat is dan voorlopig ook het eindpunt.

Un vrais champion

Dit geeft een enorme voldoening en zeker nadat je van de oude eigenaar na de laatste foto's een berichtje krijgt met Peter "merci de votre travaille, vous êtes un vrais champion" en hij doet daar dan nog een foto bij van het motortje in oorspronkelijke staat. We gaan binnenkort maar eens bij de RDW op bezoek om te zien wat zij ervan vinden en of zij dit in ons wetjes-wereldje kunnen inpassen zonder al te grote problemen. De foto's zijn de smaakmakers want zo'n BMA-tje. Het is een echt een mini motorfietsje. ◀

Van water en kooldioxide (CO₂) synthetische brandstof maken



Een ingewikkeld schema maar de lezer met een scheikunde-achtergrond herkent snel de chemische formules. Links (blauw) wordt water gesplitst en ontstaat waterstofgas. Daaronder (bruin) wordt CO₂ afgebroken en ontstaat koolstofmonoxide (CO). Het grote groene vlak laat zien dat vanuit deze eenvoudige grondstoffen (met het Fischer-Tropsch proces) koolstofhoudende brandstoffen gemaakt kunnen worden. In een congres van de FEHAC was een enthousiaste hoogleraar die beschreef dat het idee bestaat om op koelkastgrootte dit proces aan de praat te krijgen. Dan kunnen we straks misschien met onze zonnepanelen en CO₂ uit de lucht onze eigen brandstof maken. Let op: dit proces kost heel veel elektrische energie maar laat CO₂ “verdwijnen”. Een beetje dromen mag toch wel? Er zijn wel gekkere dingen bedacht, zoals een computer in m'n broekzak! En dat bestaat ook al. (Paul)

Ja, ja, dat hebben we vaker gehoord

Vraagje van een Facebook "vriend": ik heb een Monet Goyon die niet vonkt, kun jij dat nakijken? Natuurlijk kan ik daar naar kijken, kom maar op met dat motortje.

Tekst en foto's: René Wesselius



Een 125cc Monet Goyon begin jaren 50 werd de schuur binnen gerold en op de heftafel gezet....op het eerste gezicht in redelijke staat en compleet.

Hij vonkte inderdaad niet en volgens de eigenaar was de motor door iemand "die er veel verstand van had" geheel nagekeken maar nu was er een draadje los bij de ontsteking. Degene die het had nagekeken was helaas overleden en zelf had de eigenaar er geen sjoegie van.

Ik kreeg er een poelietrekker bij die niet paste en heb afgesproken dat ik hem lopend zou maken en hem op de hoogte zou houden van wat er allemaal mis was.

Eerst even op de draaibank een passende trekker gemaakt en het vliegwiel eraf gehaald, en er bleek inderdaad een draad van de bobine te zijn afgebroken maar er was natuurlijk veel meer aan de hand, de lagers kraakten vrolijk er op los, het blok draaide heel zwaar en had weinig compressie...

Ik heb het blok uit het frame gehaald en het helemaal gedemontereerd en geïnspecteerd. De zuigerveren zaten vast gekoold op de geheel vol gekoekte zuiger, uitlaatpoort van de cilinder was nog slechts voor de helft open vanwege kool en vuiligheid, geen pakkingen aanwezig, krukaslagers geheel versleten, krukas zelf slingerde 3mm, vliegwiel gescheurd en krom (waarschijnlijk door een tweeklauw buitentrekker) keerringen vergaan en noem maar op. Wat slecht kon zijn was ook slecht.

De eigenaar gebeld dat er een complete revisie nodig was en dat het best wel duur zou kunnen zijn...

We hebben afgesproken dat ik zou kijken of de krukas te richten zou zijn. De lagers en keerringen te vernieuwen en het een beetje betaalbaar te houden indien mogelijk.

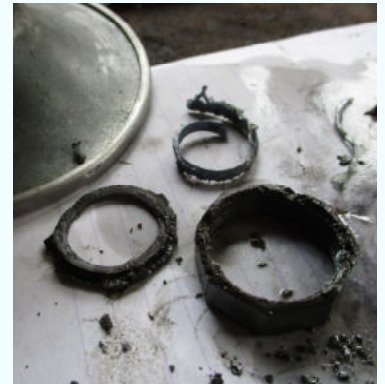
Eerst alles maar eens schoongemaakt en de krukas gericht, deze bleek op de bigend pen verdraaid te zijn zodat de wangen niet meer tegenover elkaar stonden. Met een zware loden hamer en een paar forse klappen is de krukas weer in model gekomen en volgens de micrometer zit er nu nog 5/100ste slingering in wat ik heel netjes vind... Die mag blijven. Het bigend lager ziet en voelt goed dus dat blijft zitten. De zuiger en zuigerveren weer koolvrij gemaakt, de zuiger had een paar kleine krasjes maar niets om je druk over te maken, die mag ook blijven. De cilinder ziet er nog goed uit, de uitlaatpoort weer koolvrij gemaakt en de bovenkant waar de kop op komt even gevlakt net als de voet dus die blijft ook.

Dan het kromme vliegwiel.....doordat er lomp met een verkeerde trekker aan is geprutst zitten er wat scheurtjes in maar die zijn niet helemaal door en door, dus op hoop van zegen een paar stevige tikken gegeven om te proberen hem een beetje te richten en zowaar lukte dat ook nog. Het kon weer vrij draaien en slingert nog wel een beetje maar vind maar een nieuwe en tegen welke prijs? De eigenaar wil het in ieder geval zo proberen.

De bak en koppeling waren nog goed en overall zijn nieuwe lagers en keerringen in gekomen, nieuwe pakkingen zelf gemaakt en het blok weer in elkaar gezet.

Van de ontsteking heb ik alle draden vernieuwd en vast gesoldeerd, nieuwe bougiekabel gemonteerd en de kap en de punten op tijd gezet. Hij vonkt weer netjes.

Het motorblok is klaar, op een nieuwe kickstartveer na. Die heb ik bij Chambrier besteld. Het blok is dus weer in het frame gehangen, tank er op en proberen te starten. Helaas liep de benzine harder uit de onderkant van de carburateur dan het erin ging dus dat werd 'm niet. Van de carburateur bleek de moer die de vlotterkamer op zijn plaats hield geheel verrot te zijn, de vorige "specialist" had dit met tweecomponentenlijm gerepareerd maar dat werkt natuurlijk niet. Na wat zoekwerk bleek Mark Nijhoff een hele bak met carburateurdelen te hebben overgenomen van Hans. Ik had ik snel een nieuwe moer. Ook meteen de benzinekraan vernieuwd want de oude was ook al aardig aan het ver-





gaan. Een kraantje bij de brommerboer gehaald, niet origineel maar wel goedkoop en het werkt.

Ondertussen was ook de veer van de kickstarter binnen en kon ik eindelijk eens proberen het vehikel te starten. Na een keer of tien kicken nog geen bewijs dat hij aan wilde slaan... Hmmm, wat heb ik verkeerd gedaan? Ontsteking gecheckt, die vonkte goed dus dat kon het niet zijn.....toen kreeg ik een briljant idee. Als ik nou de benzinekraan eens open deed?

Eén trap op de kickstarter en lopen. Grote rookwolken vulden de schuur want ik had wat benzine gebruikt van mijn Terrot met 1:20 smering, veel te vet natuurlijk maar de Monet liep er netjes op.



De eigenaar een filmpje gestuurd en hij belde met de vraag of ik ook kon zorgen dat de motor keuringklaar was (er zat nog geen kenteken op), dus nieuwe rem, koppeling en gaskabel er op gemaakt, de verlichting in orde gemaakt en de remmen na gekeken. De achterrem is ooit een andere remstang op gekomen die er niet op hoort en deze loopt vast tegen het frame, Dit werkt prima als parkeerrem maar om mee te rijden is het natuurlijk waardeloos. Pogingen om deze stang wat te buigen in een meer normale vorm resulteerde in een gebroken stang. Ik heb een nieuwe iets dikkere stang gemaakt en meteen nieuwe verstelbare vorken om aan het pedaal en de remsleutel vast te maken en nu remt het weer zoals het hoort. Ook nog even de balhoofdslagers nagekeken waar uiteraard een stuk of 8 kogels waren verdwenen (had ik nog liggen van een ander project) nieuw vet er in en naar mijn idee was de motor weer klaar.



De eigenaar kwam hem ophalen en heeft een kort proefritje gemaakt en vertrok met een grote glimlach op zijn gezicht met zijn Monet Goyon.



Uiteindelijk had hij 12 jaar geleden in een opwelling gekocht op een beurs in Frankrijk niet gehinderd door enige kennis van tweetaktmotoren. Volgens de verkoper liep het ding goed en was er alleen een draadje van de ontsteking los en kon hij nu niet gestart worden...

Zoals ik al zei, dat hebben we vaker gehoord. ◀



Kopij en het volgende nummer

Na de oproep in het vorige blad stroomden er al snel enkele leuke stukken binnen om te plaatsen in deze Peu de Tout. Daar heb je in dit blad heel wat van terug gezien.

- In het volgende blad (onder voorbehoud):
- AMAC carburateurs 1932 (door Wiel Koopmans)
 - Een groot Peugeot project (door redactie)





Een stukje Terrot-geschiedenis

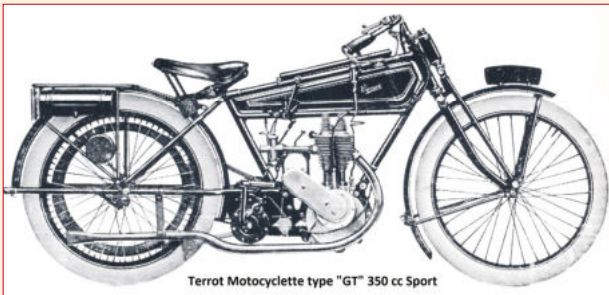
Het oorspronkelijke artikel is afkomstig uit Motocycltiste. Het beschrijft de Terrot G en H modellen. Frits van de Linde (oud VMC-er en kenner van Franse motorfietsen) heeft dit artikel in 1978 vertaald voor de VMC en geplaatst in het clubblad van die vereniging. Het clubblad werd in die tijd nog getikt op de typemachine en veelal geïllustreerd door tekeningen. Ik, Ans Vink kwam het tegen toen ik op zoek was naar kopij voor de Peu. Na het artikel uitgetikt te hebben liet ik het lezen door Peter (echtgenoot) en die zei: "Daar heb ik ook documentatie van liggen" en na een aantal ordners te hebben opengeslagen vond hij de documentatie. Deze had hij aangeschaft via de CFM uit het documentatiecentrum en deze informatie gaf nog meer leesstof en feiten. De moraal van dit verhaal, het artikel geeft in het kort weer waarom het interessant is om gebruik te maken van het informatiecentrum.

Door: Ans Vink

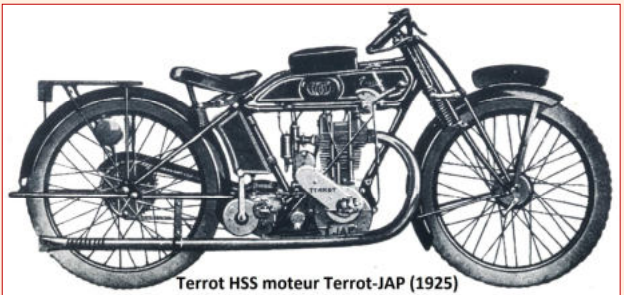
De G was een 350cc zijklepper met JAP motor in de uitvoering Sport en Touriste. Boring en slag van de JAP waren 70 en 90 mm. Terrot paste een eigen twee-versnellingsbak toe. De primaire transmissie was ketting, de secundaire V-snaar. Voet- en handrem werkten beide op de poelie van het achterwiel. De voorvork was nog van het archaische scharnie-

spatborden, 140mm en een stuurdemper. Uiteraard waren van deze modellen de vorken en frames anders dan bij de standaard versies van de T en S die 650 x 65 mm hielbanden hadden en 120 mm brede spatborden.

De Terrot-motor had een mechanische Best & Loyd oliepompe, die de olie via een op de benzinetank



Terrot Motocyclette type "GT" 350 cc Sport



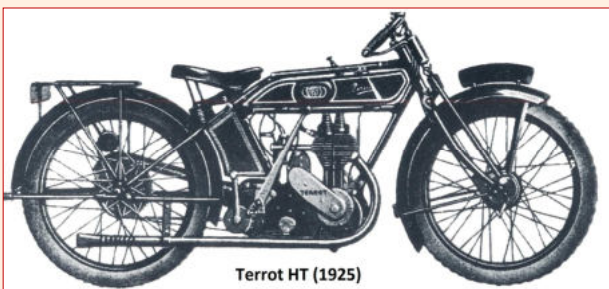
Terrot H55 moteur Terrot-JAP (1925)

rende type, zoals van diverse tweetakt Terrots bekend is. Na van **1923 tot 1925** de G gemaakt te hebben, kwam Terrot op de Salon van najaar **1925** met de H, nu was Terrot ineens bij in vergelijking met de andere grote merken in binnen- en buitenland. De eerste H's hadden nog JAP motoren en de oude schommelvork, maar al midden november verscheen de definitie H, met eigen motor en Druid-vork. Er waren vier versies: de HT, HS, HTC, en HSC. T betekent Touriste, S Sport en C Confort, oftewel luxe. De T's hadden een tamme motor, voetplanken en een gebogen stuur, de S -sen hadden een wat sterkere motor, een vlak stuur en voetsteunen. De C's hadden 27 x 4 draadbanden, brede

gemonteerd kijkglasje naar de motor voerde. De cilinder van de H had het eerste jaar hoekige koelribben en de kop had ook nog 9 verticale koelribben, onthoudt dit, want dat is een aanwijzing voor het vaststellen van het precieze bouwjaar.

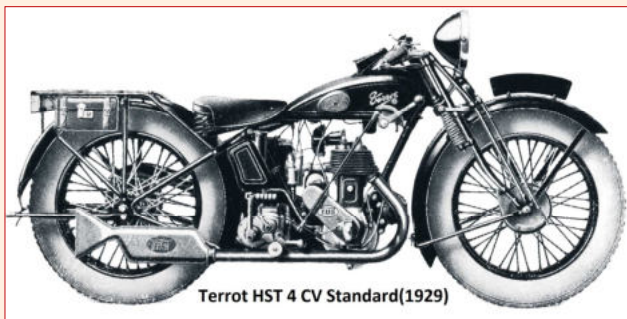
De Terrots hadden nu voor en achter trommelremmen, waarbij die in het voorwiel een diameter van 140 mm had. De modellen voor **1927** verschilden op verschillende punten; de koelribben werden vergroot en rond van vorm, het aantal verticale koelribben op de kop werd nu 10. Bij de standaardmodellen, de HT en de HS werden nu 700 x 80 mm draadbanden gemonteerd. De modellen voor **1928**, die dus weer medio september 1927 verschenen, voert Terrot de modellen HS, HTC en HTS. De benzinetank is boller, zodat de inhoud van 8 naar 10 liter stijgt. De olievuldop verhuist van links naar rechts op de olietank. Op de Gürtner carburateur wordt een verticaal luchtfilter geplaatst. De voorrem wordt 170mm in diameter, er komt een andere knalpot en als extra kan elektrische verlichting geleverd worden met een 6V-14Ah accu, de Soubitez dynamo is ketting gedreven.

In **1929** blijven alleen de HTC en HSC over als 350 cc zijkleppers. Andere modellen zijn de 250 cc



Terrot HT (1925)

tweetakt F, de 250 cc 4-takt kopklepper O en de 350 cc kopklepper HSSO. Deze modellen hadden alle reeds zadeltanks en reeds eind 1928 blijft Terrot met heel wat HTC en HTS's zitten, daar deze motoren er in vergelijking met de concurrentie, nogal ouderwets uitzien. Door een forse prijsverlaging weet Terrot ze toch wel kwijt te raken. Midden 1929 verschijnt dan de HST "Standard" met zadeltank, zwart met rode zijpanelen. De oliepomp is nu zelf voorzien van een kijkglas, op de carburateur zit een plat luchtfilter. Twee gereedschapstrommeltjes, rechthoekig van vorm, zijn aan de bagagedrager gemonteerd, in plaats van het ene trommeltje aan de zijkant van de bagagedrager, zoals bij de vorige modellen. Het stuur is vlak, "TT" voetsteunen. De blanke stalen delen zijn verchromd, waarmee Terrot dus vroeg was, de messing delen blijven echter vernikkeld, wat Terrot altijd zo zou blijven doen,



Terrot HST 4 CV Standard(1929)

bouten en moeren waren geparkeriseerd, wat veel lijkt op cadmeren.

Oktober 1929 verschijnen dan de HOT en HOS. De HST krijgt nu de Gürtner Mikro oliepomp, die de olie direct naar de krukas perst. De HOS, de sport uitvoering, heeft een geheel nieuw frame, dat onder de versnellingsbak doorloopt, 27 x 4 banden, 160 mm brede spatborden en standaard Soubitez elektrische verlichting. De HOT is als de HOS, maar heeft een tourstuur en voetplanken, voor dezelfde prijs. In 1931 waren de HOT en HOS weer afgevoerd en door één enkel model, de HL luxe, vervangen. De Druid-vork is door een vork met centrale trekveer, dus bijna een Webb, waarbij dit een drukveer was, vervangen. De motor is wat verder gekieteld, zodat 110km per uur geclaimd wordt. Een zeer elegante visstaartuitlaat siert de motor. De tank is nog steeds zwart-rood, maar er is ook meer chroom, de HST krijgt de zelfde handschakeling als de HL.

In 1932 wordt de HLG, een tourversie toegevoegd. Dit is een goedkope versie van de HST, met een "echte" Webb voorvork, die ook op alle andere Terrots verschijnt, tot de telescoop hem in de vijftiger jaren aflost. De HLG en HST krijgen een rechthoekige olietank. De bagagedrager wordt geperst uit plaat en de gereedschapstasjes krijgen de typische zeshoekige vorm. De uitlaat, tot dusver altijd een aluminium gietstuk, wordt van staal.

In 1933 worden de laatste 350cc kopkleppers met

vaste kop, oftewel blinde boring gemaakt en dit zijn dan alleen nog maar de HLG's. de HL is dan al door de HML, met losse kop, vervangen, wel hebben die laatste HLG's de sierlijke aluminium uitlaat van de HL gekregen.

En nu enige techniek

Boring en slag: 70 en 90 mm- 346 cc. Compressieverhouding 4,5:1, super is dus absoluut niet nodig! Inlaatklep, open 8°, of 0,55 mm voor het bovenste dode punt en sluit 52°, of 13,95 mm na het onderste dode punt. Uitlaatklep, opent 60°, of 18,8 mm voor het onderste dode punt en sluit 20°, 3,33 mm na het bovenste dode punt. Volle voorontsteking 35°, of 9,8 mm. De Gürtner Mikro-oliepomp moet op 35-40 druppels per minuut gemiddeld gesteld worden*, bij een snelheid van ca. 60 km per uur. Een advies, kijk bij het tellen af en toe eens vooruit, beter een paar druppeltjes gemist, dan een kromme fiets of erger! In het carter van de motor behoort 250cc olie te staan en deze moet elke 1000 km afgetapt worden, de oliepomp zorgt zelf voor aanvulling. De motor moet elke 3000 km ontkoold worden. De versnellingsbak moet iedere 5000 km van vers vet worden voorzien. Gebruik hiervoor niet te dik vet, een zeer dikke grafietolie is veel beter, omdat bij te dik vet de tandwielen een keurig gootje in het vet maken en dan droog lopen! Iedere 500 km moeten de vetnippels langs gelopen worden met de vetspuit. Bandenspanning 0,8 atmosfeer voor en 0,85 atmosfeer achter.

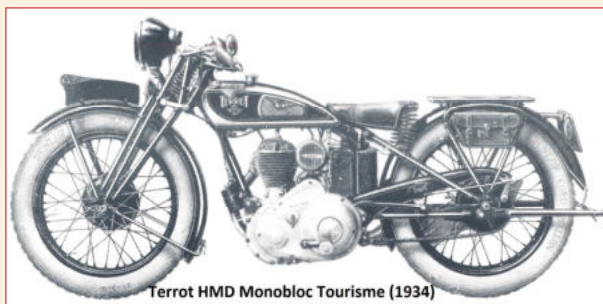
Frame nummers

1926 vanaf 39000, 1927 vanaf 52000, 1928 vanaf 67000, 1929 vanaf 84000, 1930 vanaf 100.000, 1931 vanaf 122.000, 1932 vanaf 146.000 en 1933 vanaf 170.000.

Deze nummers zijn niet absoluut, maar zijn er ook niet ver naast.

**15-20 druppels is al erg veel. Er is daarmee binnen de vereniging veel ervaring opgedaan, vergeet dus die 40 druppels. Dat geldt zeker voor een zuiger met (moderne) olieschraapveer na een revisie.*

Vanaf 1933 komt er een ander motorblok, een gegoten carter waarin een cilindervormige versnellingsbak wordt opgesloten. De primaire ketting kan op deze manier worden opgesloten en met olie gesmeerd. Een écht monobloc is dat dus eigenlijk niet, de versnellingsbak is niet geïntegreerd in het blok. Het oude blok wordt ook nog geleverd in de HLG.



Terrot HMD Monobloc Tourisme (1934)

**UNE RÉFÉRENCE
ENTRE MILLE**

BOREA, le 19-5-24

L'Adjudant-Chef PASQUIER,
du 30^e B. C. A. S. P. 191 à
Monsieur RENÉ GILLET, Constructeur de Motocyclettes
128, Route d'Orléans, MONTROUGE (Seine)

Cher Monsieur GILLET,

Depuis le 25 Février que j'ai acheté dans vos Usines, votre Motocyclette 6 CV., je sillonne la route avec la joie d'un homme heureux d'avoir arrêté mon choix sur une machine aussi agréable que solide. J'ai couvert depuis cette date plus de 1.000 km. sans que le moindre inconvénient vienne troubler ma joie d'aller vite et d'être en parfaite sécurité.

Maintenant que j'ai plus confiance en elle qu'en moi-même, j'en ai fait la compagne de toutes mes sorties parcourant, la même après-midi, quelque 300 km. avec une régularité de chronomètre avec un et même deux passagers, franchissant les côtes sans manifester la moindre fatigue à la vitesse respectable de 70 km.

C'est vous dire, que j'en suis entièrement satisfait, et que je me fait un devoir de venir vous donner une preuve sincère de ma reconnaissance.



CATALOGUE ILLUSTRÉ
N° 50
FRANCO SUR DEMANDE

ETABLISSEMENTS
René GILLET & C^e
128, ROUTE D'ORLÉANS
GRAND-MONTROUGE

**Bericht van familie
Streep rond Nieuw-
jaarsdag**

Mede namens mijn moeder aan iedereen van de club: gezondheid en voor-spoed! Het was voor mijn moeder best een stap om 4,5 jaar na mijn vaders overlijden "Wil" te stop-pen met Un Peu de Tout en het lidmaatschap, maar het is goed zo. De club heeft bijzonder veel voor mijn vader betekend en ook mijn moeder heeft heel fijne herinneringen aan de mensen en de acti-viteiten. (Nora Streep)

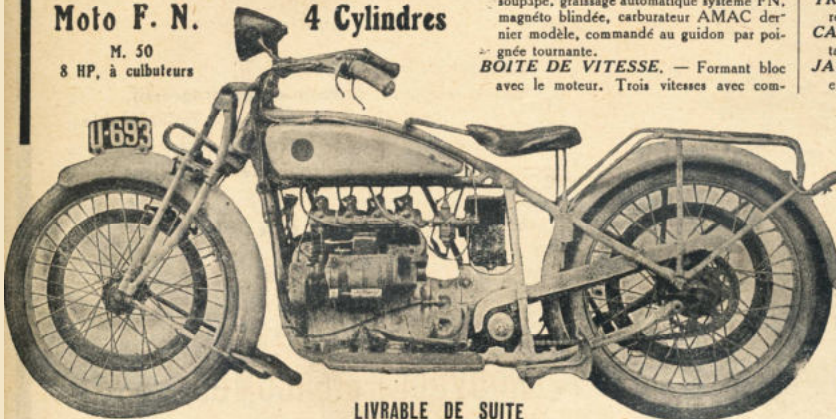
*Twee advertenties uit 1924.
Een bedankbrief (links) gericht aan
de heer Gillet. Een tevreden
klant...*

*FN (onder) werd ook in Frankrijk
verkoch. Niet onbegrijpelijk!*



Moto F. N.
M. 50
8 HP, à culbuteurs

4 Cylindres



LIVRABLE DE SUITE

Ce modèle de machine peut être livré, moyennant supplément, avec éclairage électrique.

DEMANDEZ PRIX ET CONDITIONS à la
Succursale Française : 4, Rue Pierret, NEUILLY-SUR-SEINE
Téléph. : WAGRAM 94-27 — Adresse Télég. : FABRINAL NEUILLY-sur-SEINE — Reg. du Com. : Seine 24256

Fabrique Nationale d'Armes de Guerre

SOCIÉTÉ ANONYME

R. C. Seine 24.256

HERSTAL-LEZ-LIEGE (Belgique)

MOTEUR. — Alésage 52 %, course 88 %, cylindrée 748 cm³, 4 temps, soupapes grand diamètre commandées par culbuteurs, lève-soupape, graissage automatique système FN, magnéto blindée, carburateur AMAC dernier modèle, commandé au guidon par poignée tournante.

BOÎTE DE VITESSE. — Formant bloc avec le moteur. Trois vitesses avec com-

mande à main au côté droit du cadre, em-brayage à disques avec commande au pied et à la main, kick-starter.

TRANSMISSION. — Par chaîne unique, à rouleaux, avec couvre-chaîne.

CADRE. — Berceau, avec trois douilles d'at-tache pour Side-car.

JANTES ET PNEUS. - A talons, 28x3" extrêmement résistants.

FOURCHE AVANT. - Élastique, simple et robuste, avec ressort à lames.

FREINS. — Deux freins puissants : au pied et à la main sur poulies jantes à l'avant et à l'arrière.

DIVERS. — *Repose-pieds*, larges et confortables. *Selle* spéciale avec ressorts puissants absorbant tous les chocs. *Porte-bagage* très robuste pour l'emploi en duo sur mauvaises routes. *Pied arrière* breveté. *Pied avant*. *Réservoir* embouti, contenant 12 litres d'essence et 3 litres d'huile. *Garde-boue* exceptionnellement larges et efficaces. *Fini* émail sur enduit anti-rouille et nickel sur cuivre.

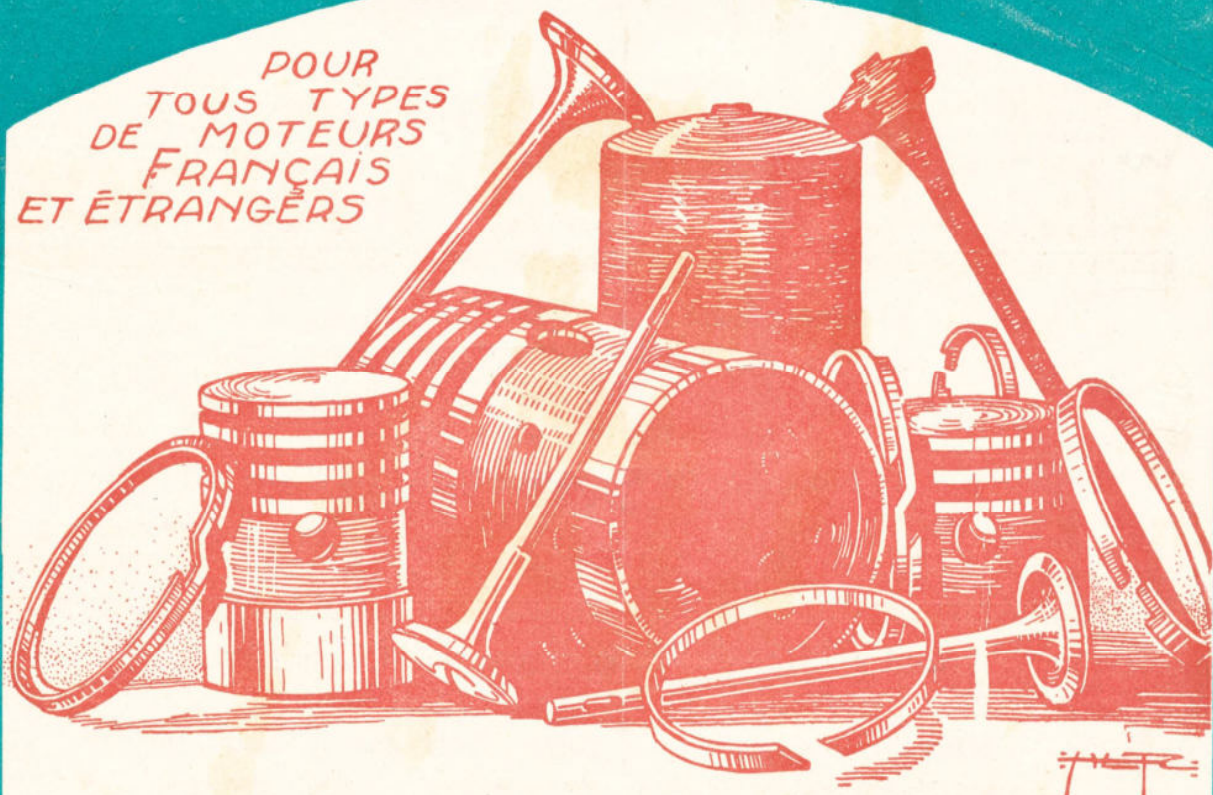
Robuste, rapide, souple, silencieuse, la *M. 50 F. N.* est sans égale pour le tourisme en solo, en duo ou avec side-car. L'usure des organes est insignifiante après 10.000 kilomètres parcourus par les routes les plus difficiles à une allure moyenne supérieure de 40 kilomètres.

SEGMENTS SOUPAPES PISTONS

BRUTS

FINIS

POUR
TOUS TYPES
DE MOTEURS
FRANÇAIS
ET ÉTRANGERS



USINES

PARIS. 9 et 11 R. BISCORNET
NEUILLY-s/s B^e DE VERDUN
LE PECQ (SEINE-ET-OISE)
NIORT (DEUX-SÈVRES)
S^t ETIENNE (LOIRE)



SUCCURSALES-DÉPÔTS

95 AV. DU ROULE - NEUILLY
49 R. CUVIER - LYON
137 COURS LIEUTAUD - MARSEILLE
125 PALAIS GALLIEN - BORDEAUX
15 PL. S^te CATHERINE - BRUXELLES

Alphonse Binet

37 BOUL. DE BOURDON. PARIS. IV^{ème}. TELEPH.: ARCHIVES. 03.04.10.70.45.94
Demander les Catalogues des "Spécialités Binet"