

Un Peu de Tout



Tellers - Jaarrit - Reizen met de Motobécane
Lelijk geluid? - Project Peugeot (1) - Kennismaken
Frictieschijven - Tips van lezers

FEHAC



Oktober 2021

Oplage 200

Nieuwsbrief Club Franse Motoren

118

Schrapen en razen

De Jaarrit van de Club Franse motoren zit er weer op. In dit blad is daar elders meer over te lezen.

Het is voor ons (Gerdy et moi) altijd een hele stap om begin september klaar te staan. Dat komt doordat de betaalde werkzaamheden dan net weer gestart zijn. Dat bestaat onder andere uit 5:55 uur opstaan. Dan zijn de weekenden heerlijk om even een stapje terug te doen. Maar goed, als redacteur moet je het opbrengen om je belangstelling te tonen voor de enthousiaste organisatie en de leden die komen opdagen.

Als we er eenmaal zijn, dan vermaken we ons kostelijk. Maar dit jaar was voor mij speciaal omdat Gerdy voor het eerst achterop mee toerde. Ik heb al meer dan dertig jaar deze hobby, nog nooit had ze een meter op een dergelijke oude motor mee gereden.

De Gnome & Rhône CM1 is een bijzondere machine. Dat zie je al aan z'n gedrongen bouw, geïntegreerde versnellingsbak en het wonderlijke geluid dat uit het kopklepperblok komt.

Om de rijder niet te ontmoedigen werd door publiek bij de Jaarrit zeer omzichtig verteld dat deze motor toch wel een heel bijzonder geluid maakt. Nou, dat klopt en is ook goed te verklaren.

Inwendig is het blok voorzien van een heel stel dikke tandwielen met rechte vertanding. Dat verklaart het razen, zeker als de motor al veel gelopen heeft.

De koppeling bestaat uit gegolfde platen, gevat in olie, zie verderop in deze *Peu*. Dat geeft het bijzondere geluid bij het wegrijden.

Ik kan me voorstellen dat men dit vroeger toch ook wel een eigenaardig voertuig vond, een reden om een andere motor te kopen. Maar fijn dat de motor zo betrouwbaar startte en reed. Bij een zorgvuldige inspectie na de rit was er geen spoor van slijtage te zien. Het terug schieten van 1 naar vrijstand is opgelost. Klaar voor de Jaarrit van 2022. Met waarschijnlijk weer een duo.

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/ledenadministratie

Jos van Bergen, H. Schoutenstraat 6, 5386 BC Geffen (073) 532.28.63 ledenadministratie@clubfransemotoren.nl

Algemeen bestuur:

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

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

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

Secretariaat/evenementen

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

Documentatiecentrum

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

Aanspreekpunt voor technische vragen

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

Ledenadministratie + verzending "Peu de Tout"

Door de penningmeester, zie gegevens hierboven.

Lid worden, verhuizen of het lidmaatschap beëindigen? Neem contact op via het e-mailadres of waag er een telefoontje aan.

Contributie

De contributie bedraagt: €25,- (of € 37,50 voor 1½ jaar na 1 juni lopende jaar)

Bankrekening: **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)

Mijn CFM

Toegang tot het afgesloten gedeelte van de website.

Inloggegevens zijn bij aanvang van het lidmaatschap ontvangen. Kwijt? Neem contact

Inhoud

Uitgeverij Johann Vennekate	4
Leven als een luis... (voorwoord)	5
Reizen met de Motobécane (Donald Schravendijk).....	9
Agenda	12
Schrapen en razen	13
Afscheid Ad Heersche.....	15
Wie heeft welk boek?.....	16
CFM Jaarrit te Lage Zwaluwe (verslag)	17
Weer een tevreden oldtimer liefhebber... ..	20
Omgekeerde stuurhandels	21
Tellen aan tellers (versie 1).....	22
Project Peugeot	29
Frictieschijven.....	31

Op de voorpagina & achterpagina

Tijdens de Jaarrit werden de rijders opgesteld om 1 voor 1 de fotograaf te passeren. Achtergrond en sfeer is zorgvuldig uitgekozen. Er is een prachtig fotoalbum van gemaakt waarvan we in dit blad enkele voorbeelden showen.

Ab Wesselius voorop, Peter Vaal op 't achterblad, daaronder een vaste gast tijdens de Jaarrit, de Terrot tweecilinder.

Peter Mosseveld heeft meer dan 20 jaar de ledenadministratie verzorgd. De taak wordt overgenomen door Jos van Bergen. Theo van Burik en Paul Jonkman faseren deze overgang.

Velen kennen Peter van zijn taak om een zak met geld op te halen (contributie) tijdens de CFM-Jaarvergadering.

Peter, bedankt voor je inzet en betrokkenheid.

Bestuur CFM

Sluiting kopij: Uiterlijk maandag 6 december 2021

Kopij: Getypt of geschreven of digitaal

Email: cfm.redactie@gmail.com

Redactioneel

Het gebeurt regelmatig dat de redactie van de lezers binnen enkele dagen na verschijnen wat leuke reacties ontvangt. Na *Peu de Tout* 117 aanvankelijk niets. Zal het blad wel aangekomen zijn?

Een enkele keer krijgen we ook kritiek, bijvoorbeeld dat een foto twee keer geplaatst is. Blijf dat vooral doen. Maar enkele weken later... een nieuw lid schrijft ons: **“Prachtig wat een leuk blad”**.

De MZ-club heeft als zusterclub ons digitale exemplaar ontvangen, gluren bij de burens, zullen we maar zeggen. Wij konden ook meekijken hoe die club het doet. Nou, heel anders! Maar de MZ-club is natuurlijk ook veel meer gebaseerd op rijden en ontmoetingen! Reisverslagen, vakanties enz. Dat doet de CFM veel minder. Maar hun reactie: **“Opvallend dat het een echt clubblad is. Van de leden en niet van één persoon”**.

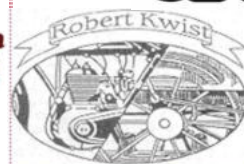
Blijf ons schrijven, becommentariëren, inspireren en vergeet vooral niet je foto's (let op de achtergrond) naar ons te sturen. Het blijkt dat er heel wat reporters in onze club aanwezig zijn, tenminste als we de Whats-app groep volgen. Een klein werkje om ook via cfm.redactie@gmail.com 't complete verhaal(tje) te sturen.

Wiel Koopmans is hofleverancier van artikelen voor dit blad. Dank!

Paul/Ans

Adverteerders

CENTRAL CLASSICS





Uitgeverij Johann Kleine Vennekate

Beste reactie: ik weet niet of bijgevoegde uitgeverij (Johann Kleine Vennekate) bij jullie bekend is. Ze hebben veel boeken over oude motoren en auto's in hun programma.

Door: Wiel Koopmans

Er zijn veel Duitse, maar ook een boek over Franse motoren (in mijn bezit) en veel boeken over "altes Wissen", oude technieken en constructies.

Zelf heb ik de twee banden (II en III) van Curt Hanfland (Das Motorrad und seine Konstruktion), bijgewerkt tot en met de stand der techniek in 1934.

Band I is ook van deze schrijver: Der Fahrrad-Hilfsmotor seine konstruktion und Anwendung, 1921.

Ik heb niet alle pagina's van het programma afgedrukt; op de site staat meer. Je kunt gewoon op rekening bestellen. Kijk maar of het interessant is.

Motorradbuch.de



Leven als een luis op een zeer hoofd...

Uw penningmeester heeft tegenwoordig een leven als een luis op een zeer hoofd als het gaat over de boekhouding van de CFM. We hebben uiteraard de jaarlijkse exercitie van contributie innen. Verreweg de meeste leden betalen hun contributie netjes op tijd. Echter...

Door: Jos van Bergen (pm)

... elk jaar maken we een aantal leden erop attent dat ze nog niet betaald hebben. Dat ging voorheen zo en dat zal wellicht ook in de toekomst zo gaan. Tenzij natuurlijk dat we overgaan op automatische incasso. In een volgend nummer van de Peu hierover meer. Vervolgens zijn er wat diverse ont-



vangsten van verkoop van clubartikelen en advertenties. Aan de uitgaven kant wordt verreweg het grootste deel van de contributie opgeslokt door de Peu, het drukken en versturen. Er zijn nog wat verzekeringen, lidmaatschappen en dergelijke. Door Corona is hier niet veel verandering in gekomen. Alleen beurs- en evenementen kosten zijn er niet geweest, en dat is jammer genoeg.

Omdat er geen beurzen en nauwelijks georganiseerde ritten geweest zijn, hebben we zelf maar wat rondgereden in de buurt. Het viel me op dat heel veel van de oude schuren en stallen en dergelijke verdwenen waren. Ten prooi gevallen aan de vernieuwingsdrang, denk ik. Ik vroeg me af of daar nog veel motoren uit tevoorschijn waren gekomen. Eerlijk gezegd denk ik van niet, want alle schuren in heel Europa zijn minimaal 5x doorzocht. Ook het aantal advertenties in kranten en bladen is tot een minimum teruggelopen. Ik heb voor de aardigheid eens een oud nummer, 1962, van "Motor" gepakt en naar de advertenties gekeken. Tientallen! Oh, wat zou ik ze graag kopen. Ik pakte ze dan allemaal voor de geadverteerde prijs.

Dat brengt me dan op het volgende. Oude motoren zullen we niet of nauwelijks meer vinden. Oude schuurtjes nog wel. Nog wel.... Ik stel dan ook een nieuwe rubriek voor waar u allen aan mee kunt doen. Maak een foto van een oude, bouwvallige schuur met uw motor ervoor. We zullen dan in de Peu, maar ook op onze site de inzendingen plaatsen. Volgend jaar zullen we dan een keuze maken uit de inzendingen. De rubriek noemen we: **SCHUURVONDST**.

Zie het een beetje als het begrip "struikrovers". Dat waren boeven die zich in het struikgewas schuil hielden om u te overvallen en te ontdoen van geld en andere kostbaarheden. Tegenwoordig echter stelen ze vooral struiken.. Dus schuurvondst: niet het vinden van een antieke motor IN een oude schuur, maar het vinden van een mooie oud geworden schuur met Uw motor ervoor. Om een mooie start te maken hierbij de eerste. ■

**GRATIS
PAKKEREN**

**18+19
DECEMBER
2021**

OLDTIMER MOTOR EN BROMFIETS BEURS

**CENTRAL
Classics**

t/m bouwjaar 1980

EXPO HOUTEN • HARTJE NEDERLAND

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**

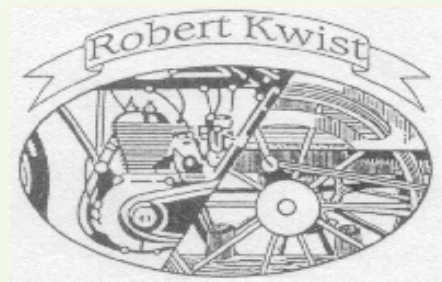
Dames en kinderen tot 12 jaar gratis toegang. Van 10.00 - 17.00 uur (zo. tot 16.00 uur).
www.centralclassics.nl. Central Classics, Postbus 22, 3700 AA Zeist. Tel 06 305 425 28.

(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.

Hardsoldeerklossen: reparatie frames, vorken.

Revisie oliepompen, smeersystemen.

Lakrestauratie van tank, spatbord, biezen, . . .

Versnellingsbakkenrevisie

Ombouwen van wiellagers

Onderdelenreparatie of bijmaken

Snelle vakkundige service, ruim dertig jaar ervaring

Vooraf prijsopgave, billijk tarief.

Bellen tussen 18.30 - 19.30 uur



Even kennismaken (e-mail)

Eerst zal ik me kort voorstellen: ik ben Martin de Ruiter uit Hardinxveld-Giessendam, 51 jr oud en sleutel graag aan motoren en auto's, als het maar oud is.

Mijn grote wens is om een flattanker te restaureren en op dit moment heb ik de mogelijkheid om een **Automoto van rond 1925** te kopen. Het is een gestrand project wat niet geheel compleet is en geheel in onderdelen uit elkaar ligt, maar die uitdaging ga ik aan. Het probleem waar ik (voorlopig) op dit moment mee zit is of ik de fiets op kenteken kan krijgen. De vorige eigenaar (en degene die 'm heeft gedemonteerd zo'n 30 jaar terug) heeft gelukkig wel wat foto's gemaakt die ik kan gebruiken, maar ik weet een paar dingen niet welke ik wel nodig heb om een identificatie bij de RDW te laten doen. Als dat achter de rug is wil ik de fiets restaureren, mits ik er onderdelen voor kan vinden.

Mijn vraag is of u, of iemand binnen de club mij met deze eerste stap wat op weg zou willen helpen.

Natuurlijk begrijp ik dat lid worden van de club hiervoor wordt gewaardeerd en dat wil ik ook best doen als ik weet of ik een kans heb de fiets geregistreerd te krijgen. Ik ga tenslotte nog veel meer hulp nodig hebben als alles doorgaat en ik kan technisch zeker wel wat toevoegen.

Gegevens

Graag zou ik de volgende gegevens willen hebben: Bouwjaar, type van de motor, waar ik het framenummer kan vinden (het enige wat ik nu kan vinden is "21" onder de zadelpen, waar ik het motornummer kan vinden (het is een 350cc blok). Hier staat precies dezelfde fiets te koop (zie afbeelding: flattankmotorbikes.com/product/automoto-350cc-1927-2) Dat is overigens niet degene welke ik op het oog heb. Ik heb namelijk al uitgevonden dat dit model tank op een Automoto op internet niet veel voorkomt, er is mij verteld dat het een GM 350 cc zou zijn, maar uit wat ik terug kan vinden blijkt dat de GM enkel in 250cc is gebouwd. Nu ja, ik hoop dat u mij kunt en wilt helpen want ik ben er erg enthousiast over en hoop de fiets zeker op kenteken te kunnen krijgen. Graag hoor ik van u, alvast heel hartelijk dank daarvoor ►

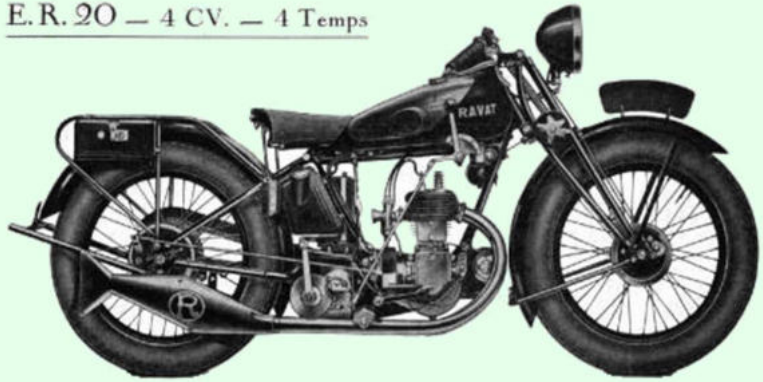
De Automoto is het niet geworden (app)

Onlangs was ik bezig om een Automoto over te nemen en ben toen bij de CFM terecht gekomen waar ik door Christ erg goed ben geholpen. De Automoto is het echter niet geworden. Sinds kort heb ik wel een mooie Ravat ER20 met 350cc Blackburne blok in bezit en wil die gaan restaureren.

Eerst de hobbel RDW maar eens nemen en de motor laten schouwen. Daarom ben ik voor nu nog alleen op zoek naar informatie om het exacte bouwjaar te achterhalen. Later komen de onderdelen wel.

Naast de Ravat heb ik ook nog een hele mooie Suzuki GS van 1977. Ook voor een groot deel zelf opgeknapt. Nu ja, voldoende voor nu en dank voor jullie enthousiasme. Martin ■

E. R. 20 — 4 CV. — 4 Temps



(commerciële advertentie)

LONDON EXHAUST TECHNOLOGY BV

Brief 17 juli 2021.pub

LONDON
EXHAUST TECHNOLOGY BV
EST. 1935

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

Reizen met de Motobécane

Clublid Donald Schravendijk beschrijft een stukje motorgeschiedenis over zijn ouders die in de jaren vijftig met de motor op vakantie gingen, geïllustreerd met prachtige foto's. Nu rijdt hij zelf een Motobécane. (Ans Vink)
Tekst en foto's: Donald Schravendijk

De Motobécane

Mijn vader kocht in 1952 een Motobécane, een 500cc kopklepper uit 1938. De verkoper, Jan Rijk Motorhandel, bracht de motor in "gesloopte staat" met een bakfiets en de burenhulpers mijn vader deze onderdelen de trappen op te brengen naar zijn werkkamer-tje 2 hoog achter in een portiekwoning in Den Haag. Hij begon gelijk met de opbouw. De onderdelen die ontbraken bestelde hij bij de fabriek in Pantin, door middel van foto's te sturen van de tandwielen die hij wel had met de vraag of ze de ontbrekende delen wilden opsturen. Hij knapte de motor op en een half jaar later werd de motor gestart op zijn kamertje, zodat de kopjes bij de burenhulpers uit de servieskast vielen. Met touwen ging de Motobécane de trappen af.

Vertrek

In 1953 vertrokken mijn ouders met de motor naar Zuid-Frankrijk. De foto van het vertrek is genomen aan de Laan van Nieuw Oost Indië, waar op de achtergrond de resten van het gebombardeerde Bezuidenhout nog te zien zijn. De route ging via Dinant, Givet, Dyon, Lyon, Brignoles en dan naar de Rivière.



(1) Het vertrek

Onderweg

De foto's van de reis illustreren dat mijn vader een roker was en mijn moeder niet, zij maakte de foto's en een dagboek. Als pa parkeerde deed hij dat altijd heuvel af, want starten was wel eens een probleem. Ze maakten dagreizen naar Monte Carlo, Cannes en Nice vanuit St. Maxime waar ze een hotel hadden.



(2) Onderweg



(3) *Rivièra*

Rivièra

Op de terugreis maakten ze een schuiver en na een week herstel van mijn vader in een hotel in Sarras gingen ze met de trein naar huis. Het volgende jaar gingen ze weer. Mijn moeder beschrijft dat ze vele Hollanders op de motor onderweg ontmoetten.

Toen de Motobécane na een paar jaar in een schuurtje terecht kwam ben ik gaan sleutelen en heb ik het blok volledig gedemonteerd uit nieuwsgierigheid hoe dat er van binnen uitzag. Toen we het schuurtje moesten opgeven verdwenen ook de restanten van de motor. Toen ik 16 was had ik alleen interesse in een Puch maar 20 jaar later begon het motorvirus op te spelen en daar was geen vaccin voor. Toen mijn moeder mij de foto's uit Frankrijk liet zien kwam ik er snel achter dat zijn motor een Motobécane Bloc S was. In de jaren 1938 en 1939 werd het kleppenmechanisme in de cilinderkop opgenomen, dit laatste Bloc S model wordt wel genoemd: Superculassese.



(4) *De nieuwe modellen 1938*



(5) *Mijn motor*

In 2007 vond ik in Frankrijk eenzelfde model Motobécane, geen 500 maar een 350 cc. Ik heb veel informatie over Motobécane kunnen kopiëren via de Club Franse Motoren, waaronder een kopie van het boek van Eric Jaulmes "Souvenirs d'un ingénieur".

Na het monteren van een nieuwe zuiger en klepgeleiders rijdt hij weer fantastisch. ►



(6) Donald en motor



(7) 350 cc L4C Superculasse
de kop van binnen bekeken.
Bron: lesanciennes advertentie

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: la-moto.fr (tabblad: agenda)

Let op:

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

30 oktober 2021



Algemene ledenvergadering CFM wordt dit jaar gehouden in het museum van de fam. de Leeuw.
Adres: Kerkelaantje 14, 4163LH te Oosterwijk (Bij Leerdam)
Zie de nieuwsbrief

30 oktober 2021

Beurs Barneveld Kootwijkerbroek **GEANNULEERD**

18-19 december 2021



Central Classics Houten “Locatie Expo Houten”
Meidoornkade 24, 3992 AE Houten;
dames gratis toegang (CFM-clubstand) **GEANNULEERD**

27-28 november 2021

Eelde Classics Automobielen, Bromfietsen en tractoren.
locatie: Flowerdome

7-8 mei 2022

The Vintage Revival Monthéry
Motorfietsen van voor bouwjaar 1940, Motosacoche GP & Racing

28 mei 2022

35° Elfsteden Oldtimer Rally

5-6 juni 2022

40e Ibbenbüren Rally t/m bouwjaar 1939
Organisatie: AMC Ibbenbüren

17-18 december 2022

Central Classics Houten “Locatie Expo Houten”
Meidoornkade 24, 3992 AE Houten
Oldtimer motor- en bromfiets beurs in hartje Nederland

Schrappen en razen

*Bij de inleiding op pagina 2 van deze **Peu** schreef ik al dat de **Gnome & Rhône CM1** anders klinkt dan andere motoren uit die tijd. De motor start en loopt goed maar aan het geluid moet je wennen. En als je er niet aan gewend raakt? Zou je die schat dan moeten verkopen? Als je de motor eens goed bekijkt, zou je dat dan doen? Ze kan er niets aan doen dat ze zo bijzonder geschapen is! Daarover hier iets meer.*

Door: Paul Jonkman



Heleshaw koppeling

Alleen de 350 cc M2 en CM2 typen en de allernieuwste 350 cc CM1's lijken te zijn uitgerust met koppelingen van het Heleshaw-type (gegolfde schijven). Fenautriques heeft een boek geschreven over deze motoren, maar is daar kennelijk toch niet helemaal zeker van.

Hij schrijft dat met dit specifieke type koppeling 30% extra koppel kan worden overgebracht in vergelijking met een conventionele koppeling. Het door **gnome & Rhône** nagestreefde voordeel zou makkelijker klimwerk mogelijk moeten maken in heuvelachtige streken, dus meer gericht op comfort heuvelop dan op snelheid. De praktijk is in ieder geval dat de koppeling krachtig aanvoelt en niet slipt. Er is een goede vrijloop van de motor als de koppeling is ingetrokken. Een koppeling met kurkplaten, want daar vergelijk je het mee, voelt voor mij wat zachter aan. Als je het bovenstaande niet weet, dan zou je niet veel verschil merken, op het geluid na dan.

Afstellen van de koppeling

De Heleshaw's kunnen worden afgesteld zonder de aluminium behuizing te verwijderen door het los draaien van een groot inspectiedeksel. Op bovenstaande foto op de knobbel net boven de voetsteun is het deksel goed te zien. Daarachter zit een zeskant waarmee de afstelling verfijnd kan worden.



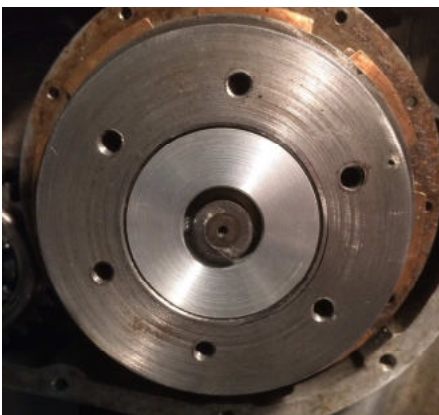
Gegolfde koppelingsplaten



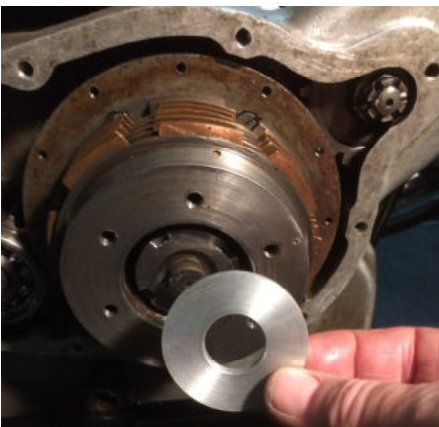
Drukstuk met afdekplaat en veer



Drukstuk van de achterkant gezien. Duidelijk te zien dat de opstaande rand met de zes gaatjes er aan is gelast.



Vulring op z'n plek



De motor op de afbeelding is in 1957 op Nederlands kenteken gezet. Toen ik de motor kocht, was deze compleet en draaide de motor. Ze was niet mooi. Technisch mankeerde er nogal wat aan. Een van de dingen die niet werkten, dat was de koppeling.

Het is nooit zeker waarom een dergelijke motor verkocht werd.

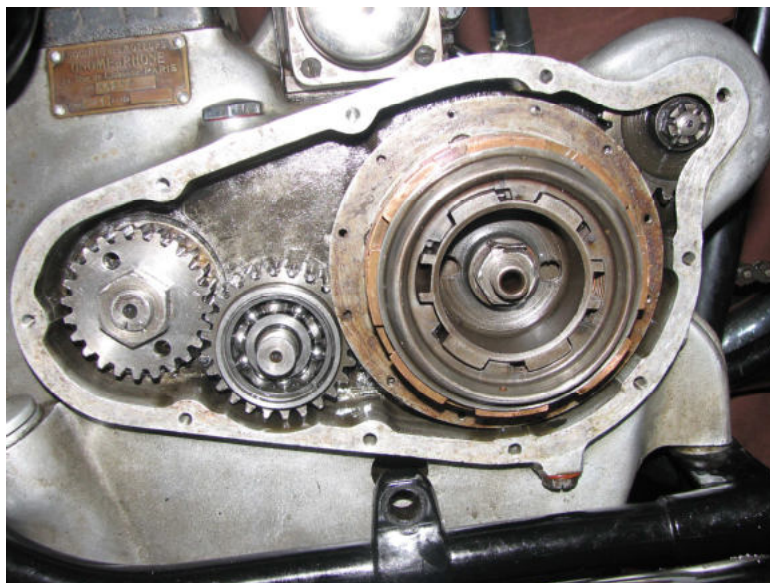
Maar de puzzel met de koppeling is tijdrovend geweest omdat er geen voorbeelden voor me beschikbaar waren. De conclusie is na het gepuzzel dat het zaakje zeker niet origineel in elkaar zit.

De tweede afbeelding links hiernaast laat zien hoe ik tot die conclusie kom. De flens is eraan gelast en afgedraaid.

Uiteindelijk blijkt aan de hele constructie een vulplaat noodzakelijk te zijn om de niet-originele constructie aan het werk te krijgen. Later kreeg ik contact met Pieter Baten die me met het denkwerk geholpen heeft en veel foto's heeft toegestuurd hoe het origineel in elkaar zit. ■



Originele onderdelen uit een CM1 van Pieter Baten.





Ad Heersche schrijft...

Ik heb in april de AutoMoto A9 uit 1929 kunnen verkopen. Er waren een viertal handelaren die naar aanleiding van de advertentie in 'Un Peu de Tout' en het 'Motorrijwiel' interesse hadden. Ik heb nog iemand met kennis van zaken gebeld, omdat die het model goed kent, en hij stelde dat mijn vraagprijs best reëel was. Er zat in de eerste reacties een te groot gat tussen vraag- en verkoopprijs.

Door: Ad Heersche via e-mail aan de redactie

De uiteindelijke koper is een wat oudere heer die op basis van de korte aanbiedingstekst en een foto er smoorverliefd op bleek te zijn geworden. Hij had bij het eerste bezoek, om de A9 te komen bekijken, al (veel) handgeld aan contanten bij zich om een vooruitbetaling te doen en betaalde uiteindelijk de prijs die ik ervoor wilde hebben. Ik heb 'm

een USB stick meegegeven met ongeveer zestig documenten met foto's, meetgegevens, artikelen, thematische info verkregen bij de Club Franse Motoren en een eigen instructie hoe om te gaan met deze oldtimer. Dit betekent voor mij ook afscheid nemen van een mooie periode van restauratie van Frans cultureel erfgoed. Ook de nodige ups en downs speelden een rol in het geheel.

Met uiteraard veel dank voor alle informatie, adviezen en tips die ik van de CFM heb mogen ontvangen.

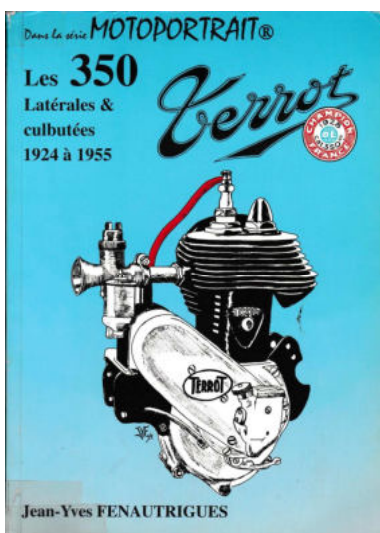
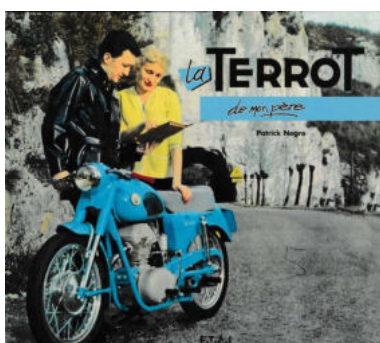
Aan de ledenadministratie heb ik doorgegeven dat mijn CFM-abonnement per 1 januari 2022 wordt beëindigd.

Voor de redactie, de club en clubleden nog veel mooie, gezonde en actieve jaren toegewenst.

Hartelijke groeten, Ad



Hans Jürgen Huse
Französische Motorräder
Firmengeschichte Bilder Daten
Terrot / Motobécane / Peugeot / Monet Goyon / Gnome Rhône



Wie heeft welk boek?

Wil Koopmans schrijft: als liefhebber van Franse motoren (en lid van de Club Franse Motoren) heb ik thuis een aantal boeken:

1. Over specifiek Franse motoren
2. Over motorfietstechnologie in het algemeen

Bijgevoegd de titels van de Franse boeken.

Misschien is het een idee om op de site een index bij te houden van welk lid, welke boeken heeft. Iedereen die denkt daar info uit te kunnen halen, kan dan contact opnemen met het betreffende, die op zijn beurt wat info kan scannen en versturen.

Franse motorfietsen: Geschiedenis van Terrot, Motobécane, Peugeot, Monet Goyon, Gnome & Rhône. Een (korte) technische omschrijving van alle geproduceerde modellen.

De Terrot van mijn vader: Terrot motoren van 1939 – 1956

Monet & Goyon: Geschiedenis van het merk en zijn geproduceerde modellen

Terrot 350 cc: Portret van de 350 cc. zij- en kopkleppers van 1924-1955 (dit is deel 1 uit een serie, er bestaan ook delen over Gnome & Rhône, Monet & Goyon en Motobécane)

Er kan ook een inventarisatie opgesteld worden van boeken met algemene (oude) motortechniek.

Bicyclette à Moteur

“ HARLETTE ”

Cylindrée 125 cmc.

Avec fourche élastique, selle avec son plongeur à ressort
Poignées de guidon tournantes. Consommation très réduite
Machine très maniable et très souple pour le tourisme

LIVRAISON IMMÉDIATE — FACILITÉS DE PAIEMENT

CATALOGUE N° 11 SUR DEMANDE

M.M. GOODE & C^{IE}

Agents Généraux des Motos HARLEY-DAVIDSON
(Records du Monde : Motos 1000 cmc., Salos et Sidecars)

32, Rue Pierret, NEUILLY-SUR-SEINE — Téléphone : NEUILLY 14-31, 05-21

CFM Jaarrit te Lage Zwaluwe

Dit jaar hebben we de Jaarrit gereden in midden- en west Brabant. Even dreigden de coronamaatregelen roet in het eten te strooien, maar gelukkig kwam alles goed.

Door: redactie CFM i.s.m. Christ en Riet de Graaf



Op donderdag stond de eerste camper al op de camping. Nota bene een lid dat niet (meer) meereed maar kwam voor de gezelligheid.

We konden gebruik maken van de ruime accommodatie op camping 't Weeltje. Er stond een grote loods leeg waar we ondanks alle weersomstandigheden binnen een gezellige barbecue konden houden. En dat is gelukt ook.

Vrijdag

Nu kwam de meerderheid van de rijders al binnen. Henk Verwoerd kwam rijdend met de Monet Goyon met aanhanger, en geladen met zijn campingspullen, vanuit Nieuwveen. Al met al, voldoende animo voor de rit, de camping was volgeboekt. Een paar overige gasten keken de ogen uit toen al dat historische materiaal gelost en gestart werd.

Vrijdagavond werd al een gezellige avond en er moest veel bijgepraat worden. In 't afgelopen coronajaar hebben we elkaar niet of nauwelijks gezien en gesproken.

Zaterdag

De start begon met koffie en appeltaart. Er was volop belangstelling uit de omgeving en de regionale media kwam filmen. Er stond snel al een impressie op internet.

Rond 10.00 de briefing en rond half 11 (toen de laatsten waren gearriveerd door een foute Tomtom instelling) konden we van start.

De twee "langzame" rijders vertrokken een kwartiertje eerder. Mark had de route in de Tomtom staan en wist de weg. Dus dat kan ook gewoon: zorgeloos een route rijden op de oude motor met up-to-date navigatiesoftware. Vorig jaar zouden we in een Kennisdelendag daar al aandacht aan hebben besteed...



We rijden al weer een jaar of vijf in het "follow-up systeem", dit keer richting West-Brabant. Christian op de klassieke Honda was de achterrijder. We toerden binnendoor over oude dijken, maar ook een deel over het moderne industrieterrein van Moerdijk. Na twee kilometer was de eerste en enige uitvaller van de rit aan de beurt. Jammer voor Tet maar zij heeft de rest van de rit achterop bij Erik op de moderne Triumph meegemaakt. Het kan verkeren.

Er was een stop in Willemstad en dat was iets te ver richting het slechte weer. Een kort miezerbuitje mocht de pret niet drukken, maar dat had wel zijn effect op de



modder op de wegen in het agrarische gebied. Kortom vuile wegen worden vuile motoren.

De lunchstop was in Hoeven en de motoren stonden langs een drukke rotonde geparkeerd. Er waren diverse mensen die een extra rondje over de rotonde reden om te kijken. De lunch was goed verzorgd en vlot konden we weer vertrekken richting het Van Osch museum in Etten-Leur. Onderweg stond de fotograaf klaar en bijna iedereen is prachtig op de gevoelige plaat vastgelegd. Jammer voor Ariane, dat ging even mis en miste de fotograaf.

Het museum was voor iedereen net een snoepwinkel. De machines waren op stoom en in ons bijzijn werd een oude twee cilinder scheepsdiesel gestart. Dat voelde iedereen wel op het lijf: zware klappen waren dat. En natuurlijk bliezen de zuigers ook dikke kringels rook de lucht in.

Daarna terug naar de camping en de 110 kilometer zat erop. Bij aankomst stond het bier koud en de barbecue ging aan. Er stond een koud buffet

stond klaar en Saskia en Vanessa bakten voor iedereen zodat we in verband met corona toch afstand konden houden. En het was een goed georganiseerde dag in opperbeste stemming. De laatsten deden het licht uit !!!!!

Zondag

Op het programma stond de rit richting Kaatsheuvel gepland en de weergoden waren ons gunstig gezind. Jan en Annelies hebben meegewerkt aan het organiseren van de rit, maar door omstandigheden konden ze niet aan het weekend deelnemen.

Ook deze dag gingen de twee “langzame” motoren weer eerder van start, maar we hebben ze niet meer ingehaald.

Binnendoor via de Overdiepse polder naar Kaatsheuvel en daar koffie met koek bij Jan en Annelies. Helaas voor ons oudste clublid startte de P107 niet meer en mocht de “oude dame” op de bezemwagen. Zo had Rien ook weer iets te doen. Vervelend voor Cees dat op de terugweg de ketting brak en het slotje kwijt raakte. Dus ook op de bezemwagen.

De rest van de groep heeft zonder problemen de eindstreep weer gehaald. We sloten af door gezamenlijk wat te drinken op de camping. Toen ging eenieder zijn eigen weg, de een direct naar huis en een paar bleven nog een nachtje.

Ten slotte kunnen we terugkijken op een heel geslaagd weekend, ook dankzij de “kinderen” van de familie de Graaf, die fantastisch meegeholpen hebben. Hopelijk tot volgend jaar ■



De redactie onderweg... Ans (boven) en Paul



Voorzitter onderweg (Daan)



Een kwartiertje eerder gestart (Mark)

Weer een tevreden oldtimer liefhebber...

In de e-mail van de club komen af en toe vragen binnen uit het buitenland. Meestal is het spam van ongere types die ons Kamer van Koophandel-nummer van de Club Franse Motoren gebruiken om te proberen geld af te troggelen. Die post zit razendsnel in de prullenbak. Wegwezen! Maar soms ook een motorliefhebber die op zoek is naar onderdelen of informatie.

Door: Christ de Graaf



Negen van de tien keren is het antwoord: zoeken op beurzen of op internet want de Club Franse Motoren heeft geen winkeltje met onderdelen. Begin juli kwam er ook een dergelijk verzoek uit Duitsland binnen. Ene Stefan schreef dat hij een **New Map AD120 (125 cc)** had en stuurde een foto (links) mee. Zo'n e-mail die gelijk 'klikt', die wil je wel proberen verder te helpen.

De motor was bijna klaar, maar de kettingkast ontbrak. En hij wilde die desnoods namaken als hij een voorbeeld had. En of we ook wisten of het motorblokje er origineel onder zat. En dat allemaal in een mix van Duits en Engels. Even in Le Grand Dictionnaire des Motos Françaises gedoken en Stefan de info doorgegeven. New Map heeft vele verschillende merken motorblokken gebruikt. Voor de jaren '40 vooral JAP, Chaise, MAG, Zurcher en Blackburne. Na de tweede wereldoorlog, toen de Franse motorindustrie omschakelde naar lichte motoren, werd vooral AMC (viertakt) en Aubier & Dunne, Ydral en Sachs (tweetakt) ingebouwd. Ook op het internet is er het nodige van te vinden.

Nadat ik hem de nodige Franse sites had doorgegeven voor het zoeken naar informatie en onderdelen was hij al dolgelukkig. Hij had een foto gevonden van een complete machine en wilde gaan proberen de kettingkast na te gaan maken. Die kast is best complex omdat hij over de primaire ketting van motor naar de versnellingsbak, maar ook over de achterwielketting gaat. En dan nog een mooi gevormde uitstulping erop. In ieder geval was het doel om de motor door de keuring te krijgen zodat hij met een kenteken erop kon gaan rijden. Ik had de indruk dat hij nog geen meter in de straat had gereden. Vielleicht angst führ die Polizei?

Wat schetst mijn verbazing toen ik twee weken later een mailtje kreeg: hij had op een Franse site de bewuste kettingkast gevonden en gekocht. Superblij, nou was de motor compleet.

En dat geeft dan weer voldoening bij ons doel van de CFM: het in stand houden van erfgoed.

Geen nieuw lid, maar dat hindert niet, wel een tevreden oldtimerliefhebber. ■

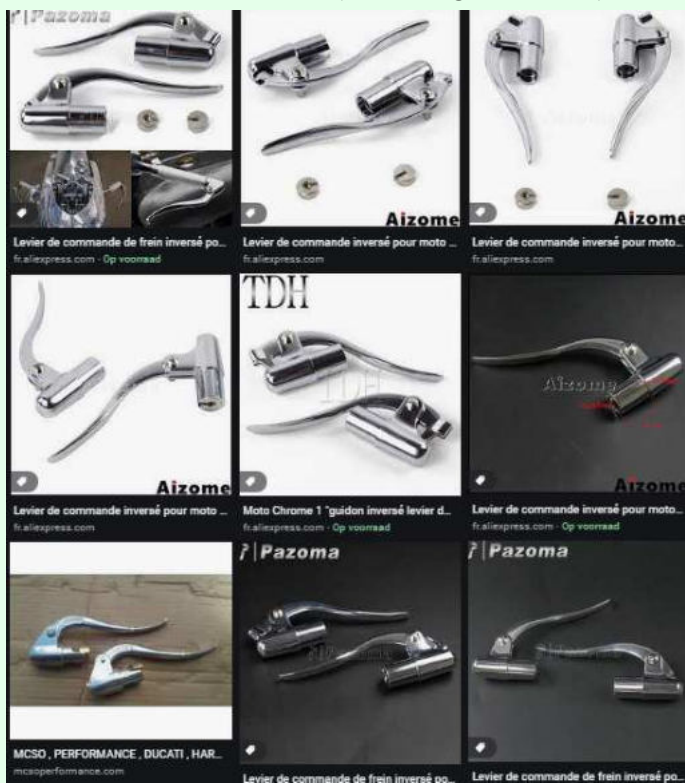
Wiel Koopmans schrijft: onderstaande advertentie, stuurhandel omgekeerd jaren 30, kwam ik tegen op Leboncoin, misschien interessant voor degene die ze zoekt.



Leviers inversés moto années 30

Ter controle heeft de redactie maar even gecontroleerd of de link binnen leboncoin.fr naar de desbetreffende advertentie nog werkt. Helaas is dat niet meer het geval.

Maar als je in Google de zoekterm **'leviers inversés moto années 30'** invult, dan kom je wel bij andere exemplaren uit. Voor zover wij het kunnen zien, zijn ze dan niet goedkoop en komen misschien uit China... (afbeelding linksonder)



Op macadam2roues.com vond de redactie onderstaande betaalbare set, specifiek voor Mobylette...



Leviers inversés pour cyclomoteur Mobylette

En stock

Leviers inversés de marque CLB, neuf d'origine, pour cyclomoteurs, Mobylette et autre....

40,00 €

Tellen aan tellers (versie 1)

Ik heb met kwartiertjeswerk (door andere verplichtingen in de thuissituatie) een artikel geschreven over tellers (vooroorlogs) van E.D., O.S. en Jaeger. Het is een Word bestand en een Excel sheet met wat berekeningen, waarin ook de mogelijkheid zelf wat waardes in te vullen etc.

Het artikel gaat over de verschillende overbrengingen van wiel naar teller, verschillende aantallen tanden, haakse overbrenging etc.

Ik geef hierbij aan dat opmerkingen, aanvullingen en/of fouten welkom zijn via de redactie en verwerkt kunnen worden in versie 2, 3...

Door: Wiel Koopmans

Einstein zei ooit: "Niet alles wat telt, kan geteld worden en niet alles wat geteld kan worden, telt."



Inleiding

De meeste Franse motoren, ik beperk me even tot de vooroorlogse modellen, zijn, al dan niet als optie, uitgerust met een teller van E.D. (Frans), O.S. (Frans) of Jaeger (Zwitsers).

In principe zijn er drie soorten overbrengingen van het wiel (voor of achter) naar de teller:

- Zonder haakse overbrenging tussen wiel-aandrijving en kabel naar teller (E.D.)
- Met haakse overbrenging tussen wiel-aandrijving en kabel naar teller (O.S. en Jaeger)
- Met een snaarverbinding tussen teller en snaarschijf op wiel (E.D.)



Support renvoi d'angle: O.S. 1339

De aandrijving vanaf wiel naar kabel noemen de Fransen "**entraîneur of entrainement**". De haakse overbrenging tussen wiel en kabel heet "**renvoi d'angle**". De tandkrans, bevestigd aan voor- of achterwiel, noemen de Fransen "**couronne**" en het tandwiel dat hiermee wordt aangedreven "**pignon**".

De bevestiging van de haakse overbrenging, middels een strip, aan de voorvork heet "**support renvoi d'angle**". Bij O.S. is de body van dit support gemaakt van (gegoten) ZAMAC/ZAMAK materiaal.

ZAMAC staat voor Zink+Aluminium+Magnesium+Copper
ZAMAK staat dan voor Zink+Aluminium+Magnesium+Koper.

Dit materiaal is erg bros, bij geringe vervorming breekt het. Gelukkig maakt Robert Kwist ze in messing materiaal.

Bij de tandkrans, die aan de spaken van het wiel wordt bevestigd, zijn er een aantal constructie-methoden (2-5). E.D. paste ook een snaaraandrijving toe, constructie 1.

1. Met een snaaraandrijving naar de teller, aangedreven door een poelie, gemonteerd in het voorwiel (E.D.)
2. Met radiale (rechte) tanden, waarbij het pignon radiaal wordt aangedreven, met haakse overbrenging (O.S./Jaeger)

3. Met axiale (schuine) tanden, waarbij het pignon axiaal onder een hoek, met haakse overbrenging, wordt aangedreven (O.S./Jaeger)
4. Met axiale (schuine) tanden, waarbij het pignon axiaal onder een hoek, zonder haakse overbrenging, wordt aangedreven (E.D.)
5. Met axiale (rechte) tanden, waarbij het pignon axiaal wordt aangedreven, zonder haakse overbrenging (E.D.)
6. Met radiale (rechte) tanden, waarbij het pignon radiaal wordt aangedreven, met haakse overbrenging (O.S.); couronne wordt op wielaf gemonteerd (couronne 44 tanden, pignon 14 tanden)



O.S. tandkrans (met 62 schuine tanden).

Bij de tweede en derde uitvoering staat de haakse overbrenging b.v. rechts van de voorvork aan de linker kant en is iets boven het middelpunt van de vooras gemonteerd. Daardoor de constructie met de schuine tanden op de tandkrans, waarbij de (doorgetrokken) hartlijn van de tanden niet door het middelpunt van de vooras loopt. Het pignon staat hierbij niet haaks op de tandkrans maar onder een hoek.

Bij de O.S. axiale tandkrans is het aantal tanden meegegoten in het onderdeel.

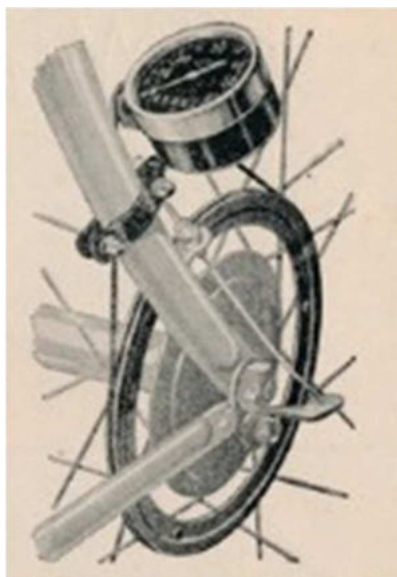
De haakse overbrenging, met couronne en pignon, voor Jaeger tellers, uitvoering 66x21 tanden is nieuw te bestellen op onderstaande wijze: [ebay.fr](https://www.ebay.fr) met de zoekterm “**Renvoie dangle pour le compteur-kilometrique moto Jaeger ou Antebellum Smiths**”

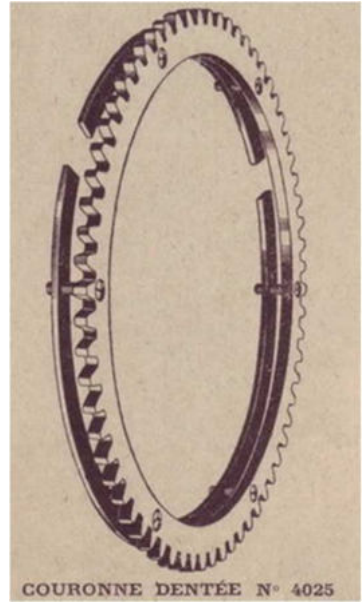
Een exacte link is niet te geven via een QR-code omdat deze binnen een korte tijd verandert. Spelen met de zoekterm leidt tot een kleinere selectie van treffers.



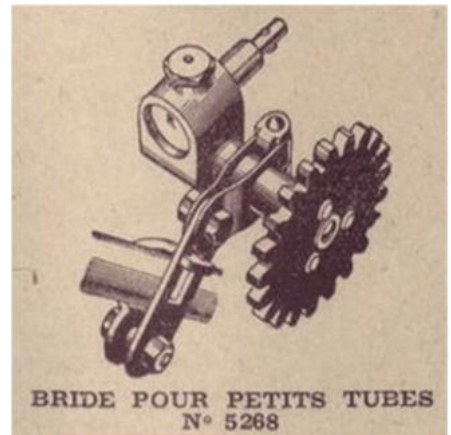
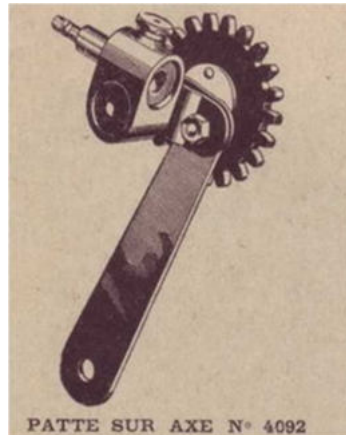
O.S. tandkrans (detail met 56 schuine tanden).

Uitvoering E.D. volgens stelsel 1

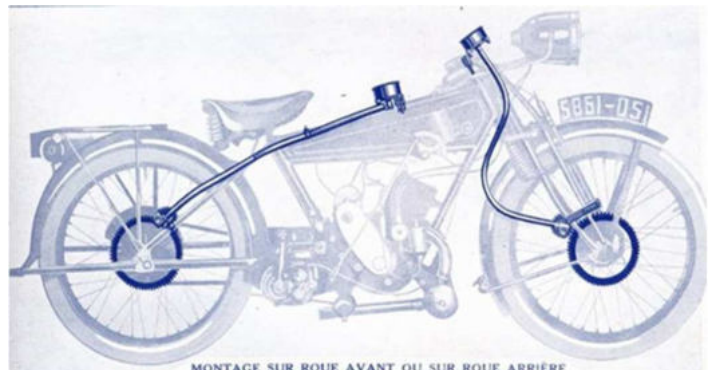
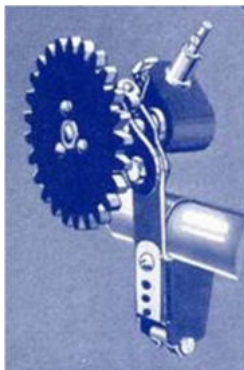
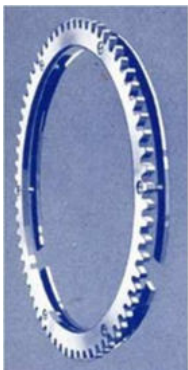




Uitvoering Jeager volgens stelsel 2



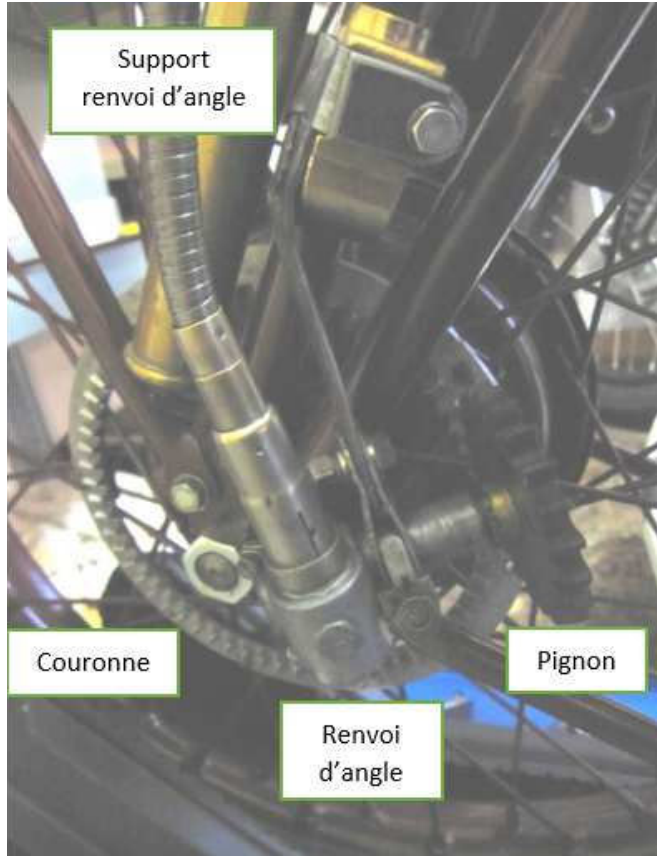
Uitvoering Jeager volgens stelsel 2



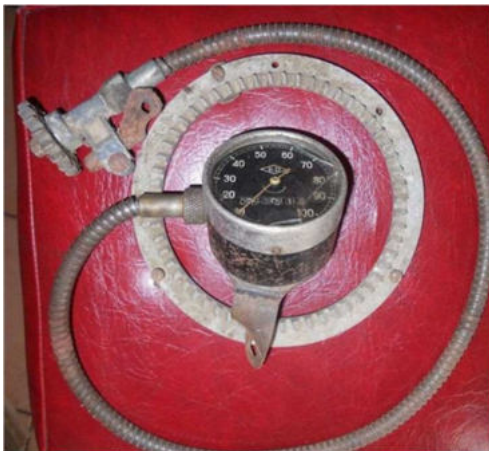
Uitvoering Jeager volgens stelsel 2



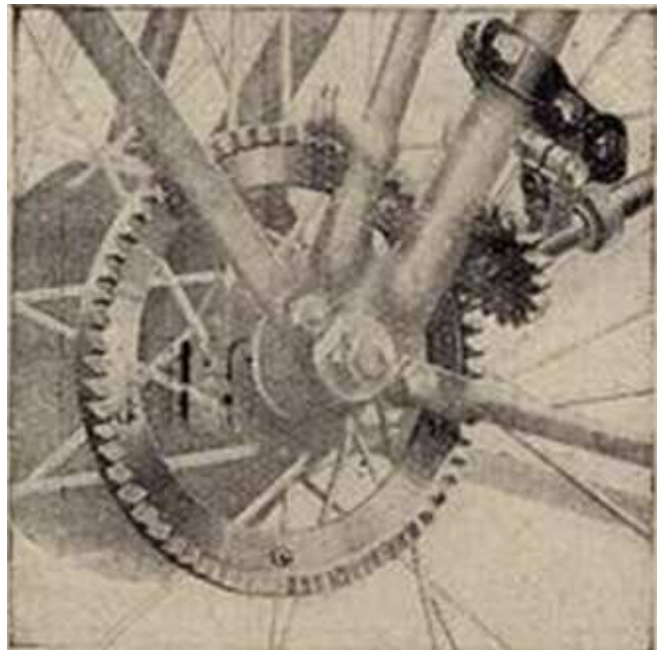
Uitvoering O.S. volgens stelsel 2



Uitvoering O.S. volgens stelsel 3, pignon axiaal onder een hoek, hartlijn pignon snijdt niet hartlijn vooras (schuine tanden), met messing uitvoering van support door Robert Kwist



Uitvoering E.D. volgens stelsel 4, pignon axiaal onder een hoek, hartlijn pignon snijdt niet hartlijn vooras (schuine tanden)



Un dispositif de montage sur roue avant

Uitvoering E.D. volgens stelsel 5, pignon loodrecht op tandkrans, hartlijn pignon snijdt hartlijn vooras



Uitvoering O.S. volgens stelsel 6, radiale (rechte) tanden, waarbij het pignion radiaal wordt aangedreven, met haakse overbrenging; couronne wordt op wielnaaf gemonteerd.

Overbrengingen, bandenmaten etc.

Om de verschillende teller-merken, bij verschillende inch-maten band en bandhoogte toch de juiste snelheid en correcte afgelegde kilometers aan te geven, wordt er gebruik gemaakt van verschillende overbrengingsverhoudingen van tandkrans/couronne naar tandwiel/pignion.

Van sommige merken (E.D. en Jaeger) zijn wat data bekend. De overbrenging is in feite afhankelijk van de buitenomtrek van de band. Zoals aangegeven staat het aantal tanden bij O.S, in de aluminium couronne ingegoten. Niet alleen de overbrenging van couronne naar pignion is van belang maar ook de overbrengingsverhouding in de, indien aanwezig, haakse overbrenging (O.S. en Jaeger) naar de tellerkabel.

Bij O.S. worden diverse haakse overbrengingen gebruikt (G = gauche = links):

- 11x11G = 11 omwenteling pignion = 11 omwentel. tellerkabel
- 9x12G = 12 omwenteling pignion = 9 omwenteling tellerkabel
- 7x14G = 14 omwenteling pignion = 7 omwenteling tellerkabel

Bij Jaeger wordt een vaste haakse overbrengingen gebruikt:

- 8x12 = 12 omwenteling pignion = 8 omwenteling tellerkabel

Wanneer er bij een bepaalde bandenmaat (b.v. 19”) en bandhoogte (b.v. 3,50), de overbrenging van couronne, pignion en renvoi d’angle bekend is, kunne hieruit bepaalde verhoudingsgetallen berekend worden die dan vertaald kunnen worden naar een andere band (qua diameter en hoogte).

In bijgevoegd Excel sheet (zie “MijnCFM/zijn wat berekeningen verwerkt aan ED, OS en Jaeger tellers. In principe is de omtrek van de band bepalend voor welke overbrenging tussen couronne, pignion en renvoi d’angle het beste past bij een bepaald tellermerk.

In het overzicht is er gemakshalve van uitgegaan, dat bij bij-

voorbeeld een band van 3,50x19”, de hoogte en de breedte ervan zich verhouden als 1:1. In dit geval wordt de buitendiameter van de band $19+(2*3,5)=26$ ” met een omtrek van $26*25,4*3,14159=2075$ mm. ($\pi=3,14159$).

Uit de berekeningen volgt dat er, per fabrikant, een constante ontstaat uit de berekening per bandenmaat, van omtrek-verhouding, aantal tanden van couronne en pignon.

- Voor E.D. is deze 3,7 tellerkabel snelheid bij 50 km/h: 23 omw./sec.
- Voor Jaeger is deze 3,3 tellerkabel snelheid bij 50 km/h: 13,9 omw./sec.
- Voor O.S. is deze 3,0 tellerkabel snelheid bij 50 km/h: 14,2 omw./sec.

Zie voor de detailberekening het Excel bestand “Tellen aan tellers.xlsx”; hierin kun je ook andere waardes ingeven en kijken welk effect dit heeft op de bovengenoemde constante.

Ook is het mogelijk hierin voor een bepaalde bandomtrek het aantal tanden van een couronne of pignon in te geven. Hieruit wordt berekend het benodigde aantal tanden van pignon resp. couronne.

Opmerking: Bij O.S. tellers is hierbij uitgegaan van een haakse overbrenging van 9x12G (12 omwenteling pignon = 9 omwenteling tellerkabel)

Onderaan in de Excel sheet is het mogelijk te stoeien met het aantal tanden van de couronne en pignon, de haakse overbrenging, alswel een bandenmaat (omtrek), waaruit dan weer de constante wordt berekend en het aantal tellerkabel omwentelingen bij 50 km/h. Deze waardes kunnen dan worden “afgesteld” door verschillende aantal tanden te kiezen en te kijken / te vergelijken van de uitkomst in vergelijking met de “standaard” waardes. Bij E.D. wordt een overbrenging van 1:1 verrekend ($\text{Renvoi d'angle} = 1 \times 1$).

Onderstaand is een vergelijkingstabel opgenomen (bron: Französische Motorräder, Hans Jürgen Huse, 2^e Auflage 2015), met vergelijking Franse en Engelse maataanduidingen en wat hoofdmaten.

Er kunnen verschillen zitten tussen de door de tellerfabrikanten opgegeven bandmaten en de in de tabel opgenomen waardes. Maar nogmaals, het gaat er om de bandomtrek als uitgangspunt te nemen voor het bepalen van de beste overbrenging tussen wiel en teller.

Aanvullingen, opmerkingen, fouten etc.

Het aangeven van opmerkingen, aanvullingen en geconstateerde fouten in het teller-verhaal zijn zeer welkom (via de redactie van CFM), en zullen in zowel in het Word-bestand, als ook in het bijbehorende Excel-sheet worden opgenomen c.q. gecorrigeerd. ►

O.S. tankdop als benzinemeter

Bandenmaat*

Bandmaat Frans	Bandmaat Engels	Buitendiameter	Velgbreedte buitenkant	Velgbreedte binnenkant
600x500	24 x 2	518 mm.	40 / 42 mm.	25 / 28 mm.
600x55	24 x 2 ¼	520 mm.	54 mm.	35 mm.
600x65	24 x 2 ½	481 / 483 mm.	57 mm.	38 mm.
600x65x65	24 x 2 ½ x 2 ¼	576 mm.	53 / 58 mm.	35 mm.
600x75x55	25 x 3 ballon			
650x45	26 x 1 ¾			
650x50	26 x 2	568 / 572 mm.	42 / 48 mm.	28 mm.
650x50x45	26 x 2 x 1 ¾	585 mm.		
650x55	26 x 2 ¼			
650x55x45	26 x 2 ¼ x 1 ¾			
650x60	26 x 2 ⅜			
650x60x45	26 x 2 ⅜ x 1 ¾			
650x65	26 x 2 ½	536 mm.	57 mm.	38 mm.
650x65x45	26 x 2 ½ x 1 ¾			
650x65x55	26 x 2 ½ x 2 ¼			
650x75x55	27 x 3			

Draadbanden, hoge druk 2-3 bar*

Bandmaat Frans	Bandmaat Engels	Buitendiameter velg
66x45	24 x 1 ¾	535 mm.
600x50	24 x 2	545 mm.
600x55	24 x 2 ¼	545 mm.
600x65	24 x 2,375	
650x45	26 x 1 ¾	585 mm.
650x50	26 x 2	
650x55	26 x 2 ¼	580 mm.
650x60	26 x 2 ⅜	
650x65	26 x 2 ½	560 mm.
700x45	28 x 1 ¾	635 mm.

Draadbanden, lage druk 1,5-1,75 bar*

600x80	25x 3	512 mm.
650x90	26 x 3,5	512 mm.
700x100	27 x 4	512 mm.

*Vergelijkingstabellen banden (bron: *Französische Motorräder, Hans Jürgen Huse, 2^e Auflage 2015*) ■

Project Peugeot

*Enige jaren geleden las ik in het VMC blad (Veteraan Motoren Club) in de rubriek "De Hobbywerkplaats" het artikel bestaande uit meerdere delen over het "Project Peugeot". Een uitdaging, Frans, mooi project. Dit is ook wel iets voor de CFM. Toen maar eens in de mail geklommen en aan Geert de Boer (eigenaar projecthouder) gevraagd om toestemming om het artikel te mogen gebruiken om te zijner tijd in de Peu te mogen plaatsen. Hij vond het een prima idee en gaf gelijk toestemming en stuurde de foto's door.
Redactie: Ans Vink, foto's en tekst uit VMC-blad van Geert de Boer*

Al langere tijd was ik op zoek naar iets vroegs en dan het liefst met werk en voor een redelijke prijs. In de zomer van 2014 kreeg ik een mailtje van een goede vriend die wist van m'n zoektocht, "heb je die Peugeot gezien bij Alltimers? Misschien wat voor jou?" Ik snel kijken en ja dit leek me wel wat en dus werd er een afspraak gemaakt en was ik een paar weken later eigenaar van een 1904 Peugeot.

Deze Peugeot is echter niet helemaal 1904, hij is al eens gemoderniseerd. Zo zijn de pedalen waar je normaal gezien de motorfiets mee aanfiets nu in gebruik om de versnellingen van de later gemonteerde 2 versnellingsbak te bedienen. Van welk merk en bouwjaar deze versnellingsbak was is me nog niet bekend. Ook is er op het blok aan de nokkenaskant een kettingwiel gemonteerd. Hierop zit normaal het contactkastje, wat dan weer gevoed wordt door een accu-bobine die in de tank zit. Dit zou dus ook modernisering kunnen zijn, dat de motorfiets is omgebouwd



1. Peugeot met kettingaandrijving





2. De Peugeot na aanschaf, Er is wel even een voorwiel ingezet dat was er niet bij

perkt is, maar met wat hulp kwam ik erachter dat Peugeot in 1904 ook al een model aanbood met cardanaandrijving en kettingaandrijving.

naar magneetontsteking. Peugeot had echter in de catalogus van 1904 al als optie een magneetontsteking staan. Deze kostte echter 100Fr (of 125 in een andere catalogus) extra, de geveerde voorvork stond als extra voor 60Fr (of 70). Ter vergelijking: de complete motorfiets zonder deze extra's kostte 850Fr. Bij het bestuderen van de documentatie vond ik het wel lastig dat m'n kennis van de Franse taal nogal be-

(Na publicatie van dit artikel werd Geert erop gewezen dat de kennis van zijn Frans inderdaad te kort schoot en het verkeerd heeft begrepen. In de catalogus wordt gesproken over de aandrijving van de magneet met ketting. Er zijn wel tekeningen te vinden van patentaanvragen van cardanaandrijving naar het achterwiel, maar of dat ooit werkelijk gebouwd is? De motorfiets op de foto die er bijstaat lijkt door een handige knutselaar zelf naar eigen inzicht verbouwd te zijn naar kettingaandrijving.)

3. Geert heeft bewust gekozen om een panzadel te monteren, om de hoogte bij het aanrennen, en er op springen toch zo laag mogelijk te houden.



Maar ik begon natuurlijk te zoeken in de documentatie naar welk model ik nu gekocht had: dit is het model met automatische inlaatklep en 2 ½ H.P, zoals de catalogus het model beschrijft. Deze was standaard voorzien van een starre voorvork.

Ik vind het interessant hoe de versnellingsbak eronder gemonteerd is en dat deze motorfiets dus gemoderniseerd is. Ik had al vroeg het plan dit te handhaven en dus het geheel zo op te bouwen. Verder wil ik zo veel mogelijk de originele lak (voor zover aanwezig) behouden.

Ik ben van plan jullie mee te nemen bij het weer op de straat brengen van deze motorfiets en zo af en toe een stukje te schrijven over wat er zoal aan werkzaamheden moet gebeuren om dit te realiseren.

(wordt vervolgd)

Frictieschijven

Kan iemand mij iets meer vertellen over frictieplaatjes (die ik niet heb?)

Bron: Whatsapp-gesprek CFM. (fantasiename zijn niet naar personen te herleiden)

Ha Jan-Kees, deze zitten ook op mijn Magnat Debon, dit is gemaakt van hout van de buxus-struik, heb er ooit een viertal van aangeschaft op leboncoin.

Bij iemand die deze op maat liet maken, ik heb er toen besteld en zie hier het resultaat... In de taal van "over there" wordt dit "du buis" genaamd.

Ik zal eens kijken of ik een plaat Ferodo frictie materiaal te pakken kan krijgen, dan kan ik daar een paar schijven uit maken, dan meteen ook voor de dempers van de vork!

@Sjef en Casper, dank voor het meekijken! Spijtig dat het niet past of ontbreekt.

Ik ga kijken of ik in de buurt iemand kan vinden met een draaibank.

Zelf heb ik ook mogelijkheid om draaiwerk te maken, dus voor mij is die moeite niet nodig. Wat een energie bij deze club!! 🍷🍷🍷

Henk: Je kunt ook frictieplaatjes uit elektrische takels gebruiken. Informeer maar bij bedrijven die deze takels verkopen. Inmiddels heb ik de fa Vekoma in Lemelerveld gevonden, die leveren het materiaal in allerlei structuren en vormen. Grote kans dat ze de gewenste vormen al maken.

Heleen: De frictie plaatjes volgens Terrot een "Rondelle Bois" dus een schijfje van hout. Bij mijn Ravat is het van triplex wat ik zo gelaten heb. (1948)

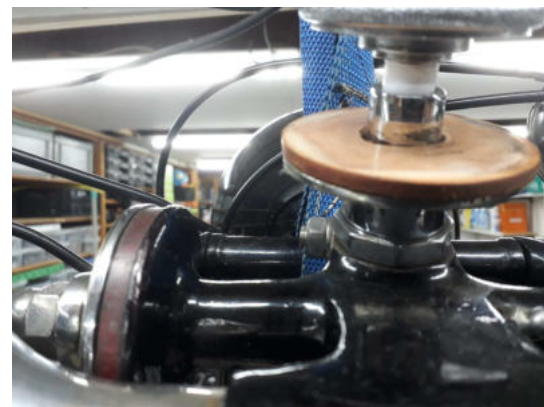
Wim: Ik heb die schijfjes ooit van Trespa gemaakt

Dank voor alle reacties en ideeën betreffende de schijven. Ik heb nog een stuk kunststof liggen waar ik het mee ga proberen.... Op naar het volgende vraagstuk..... 🍷

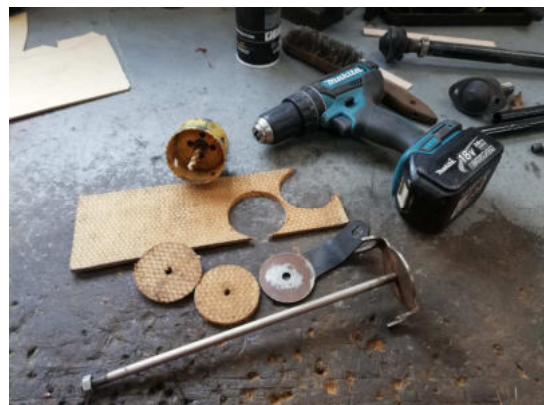
René: Frictieschijven kun je ook van (Frans) beukenhout maken een nacht in (afgewerkte) olie tegen verrotten en de juiste wrijving. ■



Zo ziet dat er bij mij uit...



Ik heb ze nagemaakt van een paar leren zolen werkt perfect



Alles wat je nodig hebt om een paar schijven te maken voor een frictiesch.br. materiaal Kuhne Nijkerk

