

SATISFACTION GUARANTEED



3
2020

SACHA BEHREND'S

BACK TO THE ROOTS

RACING COR ELBERSEN

REDACTIONEEL

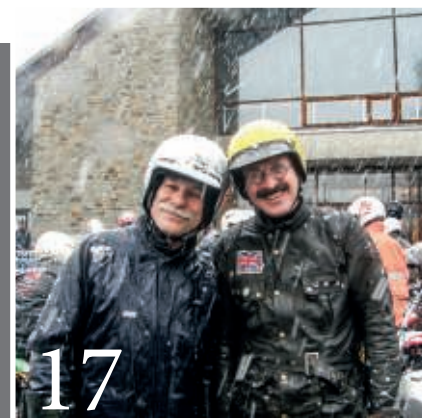
WENDROOM

Door Michiel Röben

Gepakt door het AJS/Matchless virus of een bevestiging? Ik ben er nog niet uit... Ik ben momenteel bezig met een restauratie of verbouwing van een '50 AJS 18s naar CS. Daardoor zoek ik ook veel naar correcte beelden van zo'n motor of project. Duizenden Matchlessen en Ajai's heb ik de afgelopen maanden bekeken en uitvergroot en toen kwam ik wat anders tegen...

Als je surft of "Googelt" naar de juiste afbeeldingen dan kom je bij allerlei sites en blog's van enthousiaste motorverbouwers en restauratiebedrijven over de hele wereld. Wat dat betreft is het internet een soort vaste waarde geworden in mijn zoektocht naar de juiste boutjes, moertjes, koplampen en andere zaken die aan onze mooie AJS of Matchless hangen.

Nu het proces van verzamelen van onderdelen lekker vordert ga ik wat meer om me heen kijken naar wat er nog meer te zien is aan mooie motorfietsen, zelfs soms van een heel ander merk. Ik ben al in het bezit van twee andere motoren: een Triumph Bonneville uit 1979 en een Triumph Speedtwin. Het restauratieproject is een kado van de zus van mijn dierbare vriend Guido Schuerman, al lang lid van onze vereniging en vorig jaar december overleden. Deze machine ga ik ombouwen naar een 18CS replica met enige persoonlijke smaakaanpassingen omdat ik die zelf zo fraai vind: Lycett zadel en hoge uitlaat zoals hieronder. Dat wordt het volgende projectje... vooroorlogs met Webbvork en hoge pijp 500 cc of 350? Ik weet het nog niet.



KOPIJ VOOR SG NR.4:

tot uiterlijk 10 juni insturen.

4

2020

SG nr.4 ligt ≈ 27 juni op de deurmat.



IN DEZE SG

EDITIE 3 | APRIL/MEI 2020

Redactioneel	2
Voorzitter & Treffens	4
Stuur verhalen!	5
Saamhorig	5
Krom...	6
Rectificatie	7
Back to the roots	8
Mijn eerste keer	12
Treffens & ritten	16
AMC Turftreffen 2020	16
Toerrit Utrechtse Heuvelrug	16
Geen motorrijden meer...	17
Rund-um Bad Munstereifel	17
Racing Cor Elbersen	18
AJS 18CS replica versus...	24
Club-activiteiten 2020	30
Buiten-de-club agenda	30
Check voor vertrek...	30
Nieuwe redactie	31



18



24

Mail kopij naar SG-POST@HOTMAIL.COM

Verstuur foto's (altijd op de hoogste resolutie)
via wetransfer.com

Inzendingen worden altijd bevestigd!

VOORPLAAT

Een icoon uit vervlogen tijden, de '43 Matchless WD G3L en de nieuwe vriend van Sacha Behrends. Reikhalzend keek ze uit naar het moment waarop ze examen kon doen voor het A2 rijbewijs en ze eindelijk (legaal) voor de eerste keer met haar nieuwe vriend op pad kon gaan. Blader naar bladzijde 12 en lees het verhaal van Sacha's eerste keer.

Van de voorzitter en treffencommissaris



Wat een toestand, niets in deze wereld is meer hetzelfde. Het coronavirus zet alles op zijn kop. We hebben al best veel meegemaakt, maar zoveel angst, zoveel zieken, sterfgevallen, een bijna lockdown in ons eigen land en echte lockdowns om ons heen en het eind is nog lang niet in zicht.

Veel mensen moeten gedwongen vanuit huis werken, kinderen mogen niet meer naar school of opvang en krijgen thuis onderwijs, vele anderen moeten extra hard werken onder extreem gevaarlijke en droevige omstandigheden en voor sommigen vallen de inkomsten weg. Geen sport, geen vakanties, beperkte hobby's en activiteiten. Het tijdelijk wegvallen van onze gedeelde hobby, het rijden op onze geliefde klassieke motoren, is niet leuk maar het is peanuts vergeleken met alle andere beperkingen en omstandigheden waar sommigen voor staan.

TREFFENS GEANNULEERD

De ontwikkelingen volgen elkaar snel op. Inmiddels is bekend dat we nu t/m 28 april aan alle regels gebonden blijven: zeker tot die tijd zijn er geen mogelijkheden voor evenementen en tot 1 juni is er voor evenementen met vergunning geen ruimte. Maar er wordt nu ook een beroep gedaan op ons gezonde verstand en onze morele plicht. Daarnaast moeten we realistisch zijn en vallen velen van ons ook zelf in de risicogroep. Ondanks dat veelritten en treffens van ons zonder vergunning worden georganiseerd zullen jullie begrijpen dat wij er voor kiezen om wel volgens de richtlijnen en de adviezen te werken. Waarschijnlijk hebben jullie dan ook al gelezen dat er verschillende ritten en treffens niet door zullen gaan. Het Indoor Eenhoorn treffen, de Dwars door Brabant rit, de toerit van Theo Verkaik, het kampeerweekend van Petra en Hans Bok in Nederhemert, de International Jampot Rally in Slovenië en de Jampot in Engeland gaan niet door! Zoals aangegeven volgen de ontwikkelingen zich snel op en worden er verschillende en tegenstrijdige prognoses gegeven. Wij proberen jullie via de website en facebook steeds zo snel mogelijk te informeren. Mocht het digitale tijdperk echt niet aan jou besteed zijn en je twijfelt over de agenda, neem dan even contact op met

een van ons (Harrie of Sandra van Ewijk).

In afwachting van betere tijden besteden we maar extra tijd aan het onderhoud van onze motorfietsen of aan nieuwe projecten en op die manier kunnen we ook proberen de verspreiding zo veel mogelijk te beperken.

POSITIEVE ZAKEN

Toch willen we ook even bij de positieve dingen stil staan. We werden wederom blij verrast met het zien van de laatste SG en de Special Issue. Het ziet er heel verfrissend en uitnodigend uit. We hadden natuurlijk al een perfect blad. Zo zie je dat een aantal andere accenten zoals het wegvallen van het zwarte blok op de voorzijde een andere kijk op ons blad geeft. Fijn is het dat onze redactie uitgebreid is en dat ze voldoende ondersteuning hebben. Naast de redactie hebben ook degenen die alle input hebben aangeleverd voor de SI onze complimenten verdiend voor het werk dat zij hebben verzet.

ALLEEN NOG KLASSIEKERS

Harrie: Voordat de crisis echt uitbrak heb ik nog een aantal ritjes gemaakt op mijn Matchless G12 uit 1964. Ik heb mijn Yamaha FJR 1300 weggedaan en heb nu alleen nog maar klassiekers. Het rijden op een 650cc twin is best prettig. Je kunt goed meekomen met het moderne verkeer. Natuurlijk moet ik er nog meer vertrouwen in krijgen, maar hij stond gepland voor een 10 landenrit naar Slovenië. Het vinden van een goed passend en goed ogend bagagerek was nog niet zo makkelijk. Daarom heb ik er weer één zelf gemaakt van 15 mm verwarmingsbuis.

Sandra: Mijn motortje was door ons Pap weer voorzien van de broodnodige liefde en aandacht na een behoorlijke tijd stil te hebben gestaan. Eigenlijk was hij wel klaar voor een paar tochtjes maar dat moet nu toch allemaal echt even uitgesteld worden. Mocht ons Pap zich thuis gaan vervelen dan heb ik gelukkig nog een leuk opknep projectje staan zodat hij veilig thuis kan blijven en genoeg afleiding heeft. We zullen zien hoe het gaat lopen. Er zijn eerste belangrijkere dingen gaande in de wereld.

Waarschijnlijk zien we elkaar de komende tijd niet. Wij willen jullie het allerbeste wensen en hopen jullie over een tijdje weer in goede gezondheid te zien op een mooi gepoetste en perfect lopende motor.

'Stay safe at home for a while'

STUUR VERHALEN!

De redactie maakt graag een mooie SG! Dat kan alleen als de leden verhalen insturen...Met de corona crisis duikt iedereen natuurlijk in zijn schuurtje!

Schrijf dan meteen een verhaal over:

- jouw technische tip,
- een thuiskomertje,
- jouw eerste keer,
- je schuurtje,
- de aankoop van je eerste AJS,
- je mooiste reis,
- de roots van jouw Matchless/AJS enz.

SATISFACTION GUARANTEED!

SAAMHORIG

Vanwege de corona-maatregelen zijn we dit (voor) jaar in een sociaal-isolement geplaatst en de agenda's zijn bruto leeg geveegd.

Als aardig gebaar willen diverse redactie's de Eenhoornleden voorzien van extra leesvoer. Onze clubbladen gaan we daarom onderling digitaal delen, zolang deze crisis duurt.

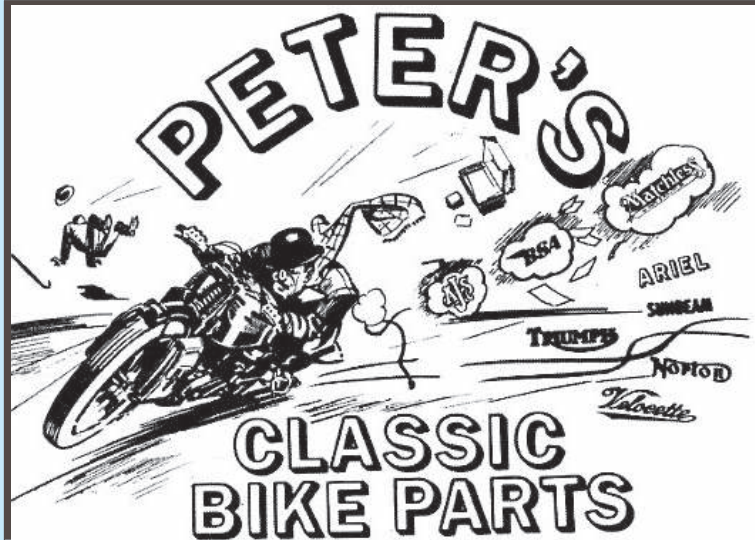
Voor iedereen is dit een leuke kans om eens rond te kijken bij de "bevriende motormerken".

Download de clubbladen via de Eenhoornfederatie:

www.eenhoornfederatie.nl

Clubs - digitale clubbladen

Kijk regelmatig voor nieuwe edities!



Enorme voorraad nieuwe onderdelen
voor alle Engelse motoren

petersclassicbikeparts.nl

Scherpe prijzen, goede service en
dagelijkse postorders

Nieuw adres, alleen nog online verkoop!

Hoofdstraat 3, 9444PA GROLLOO

mail: peter@petersclassicbikeparts.nl

tel: 0592-421519



RADEMAKERSTRAAT 113
3769 LA SOESTERBERG
TEL: 0346 - 352536
FAX: 0346 - 352974

OPEN:
DI 19.00 - 21.30 UUR
DO 19.00 - 21.30 UUR
ZA 10.00 - 17.00 UUR

DE ENGELSE MOTORWINKEL

AJS - BSA - MATCHLESS - NORTON - TRIUMPH 3TA



ALGEMENE OF UNIVERSELE ONDERDELEN:
ZIE ONDERDELEN CATALOGUS OP ONZE WEBSITE
REPARATIE EN ONDERHOUD

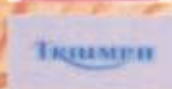
U kunt zelf bij ons uw onderdelen stralen
Bijvoorbeeld uw cilinderkop weer als nieuw maken met glasparel

WWW.DEENGELSE.COM

Wielservice Hasselt

Voor het vlechten en richten van uw
motorwielen.

ook voor spaken, velgen en banden.



A. Rorije

Haersterstraat 3

8061-zj Hasselt

www.wielservice-hasselt.nl

www.bekelektronika.nl

Hans Beck heeft voor vrijwel
iedere AJS of Matchless
een elektronische ontsteking
en spanningsregelaar.

bel: 015-2145343

mail: bekelektronika@planet.nl

KROM...

Door Rian Hazen

De schuiver vorig jaar, tijdens de IJR in Engeland, waarbij de voorvork zodanig tordeerde dat die een fikse deuk in de tank drukte, had toch nog wat bijkomende schade veroorzaakt. Daar kwam ik laatst achter.

HET DUURT SOMS EVEN

Dat het zo lang duurde voor ik dat in de gaten had, kwam zo: toen ik in 1980 de Matchless kocht, zat er geen fatsoenlijk voorspatbord op. De allereerste onderdelenbeurs die ik bezocht (Autotron, toen nog in Drunen) bood soelaas in de vorm van een NOS, legergroen exemplaar. Weliswaar van het moderne type (ong. 1960) maar allee, het paste en de rest van de motor was ook niet eenduidig van een bepaald bouwjaar; ik zeg altijd maar dat 'ie van ± 1951 is. Maar in de loop der jaren begon er toch wat te knagen, ik vind zo'n spatbord met ribbel van het ± bouwjaar eigenlijk mooier, maar zoals een oud Engels gezegde luidt, 'If it ain't broke, don't fix it'. En dat legerspatbord voldeed. Tot die laatste schuiver.

DE RIBBEL...

Vlakbij de verstevigingsbeugel in het midden was een scheur overdwers aan de zijkant ontstaan van een centimeter of vijf lang en ook aan de andere kant was een scheurtje zichtbaar. Eigenlijk niets om je al teveel zorgen over te maken, dat kan gerepareerd, maar toen ik in het mooie winkeltje van Joost Voeten in Zwartsluis toevallig een fraai exemplaar aan het plafond zag hangen, met ribbel, heb ik dat toch maar geconfisqueerd.

De gaten voor de bevestiging van de steunen moesten nog geboord worden, zo nieuw was het.

Er horen twee steunen bij dit spatbord, één aan de onderkant en één aan de voorkant en daarvoor heb je weer andere onderpoten nodig, met twee oren aan de onderkant.

In het verleden had ik wel eens wat gefröbeld met een ander stel poten, stukjes aluminium en 'Alutite'

hetgeen resulteerde in poten met twee oortjes. Ik heb ze nooit in gebruik genomen maar nu was de tijd daarvoor rijp. Toen ik de boel weer in elkaar zette en ik het voorwiel had vastgeschroefd zag ik wel dat de as aan de rechterkant een beetje 'verdiept' in de klem zat maar het kwartje viel nog niet.

'Eigenlijk niets om je al teveel zorgen over te maken, dat kan gerepareerd'.

PROEFRIT & KWARTJE

Ik maakte een proefritje, maar dat beviel niet; de vering was erg stug. De vork werd weer gedemonteerd en opnieuw gemonteerd maar nu liep de grote borgmoer van de naaf lichtjes tegen de onderkant van de vork. En toen begon het lampje toch te branden: de binnenpoot moest krom zijn! Een rei langs de weer gedemonteerde binnenpoot bevestigde deze briljante ingeving.

En zo kon dus het vervangen van een spatbord leiden tot ontdekking van schade die een half jaar eerder was ontstaan. En als die poot na de eerste keer op precies dezelfde manier weer was gemonteerd als waarop hij was gedemonteerd, dan had ik waarschijnlijk niks gemerkt, was de vering net zo soepel als de voorgaande 38 jaar en reed ik nu nog met een kromme poot rond.

Inmiddels is de binnenpoot weer kaarsrecht maar de gefröbelde oortjes zijn niet bestand gebleken tegen de praktijk van het motorrijden dus moest ik op zoek naar goede poten, hetgeen wonderwel al snel resultaat opleverde. Het nieuwe proefritje beviel prima, niks meer aan doen!

'If it ain't broke, don't fix it'...

Balans 2019		
Activa	31-Dec-19	31-Dec-18
Vorraden		
Onderdelenfonds	42.108	38.028
Boeken- en accessoiresfonds	6.720	7.216
Liquide middelen	46.750	37.698
Totaal activa	95.578	82.942
Passiva	31-Dec-19	31-Dec-18
Verenigings vermogen	95.330	82.736
Overige schulden		
Vooruit ontvangen contributie	248	206
Totaal passiva	95.578	82.942
Inkomsten en uitgaven	2019	Begroting 2020
Inkomsten		
Contributies	15.551	15.800
Advertenties	345	300
Rente	5	-
	15.901	16.100
Uitgaven		
Clubblad en porto	7.100	6.900
Special Issue	-	2.600
Ritten en treffens	264	400
Prijzen tourcompetitie ed	541	500
Beurzen en promotie	423	300
Website	250	750
Reiskostenvergoeding	746	500
Bestuurs- en vergaderkosten	512	500
Contributies en abonnementen	1.593	1.650
Verzekering	172	200
Kantoorartikelen	222	100
Postzegels	347	50
Bankkosten	195	200
Omzetbelasting	-	3.000
	12.365	17.650
Resultaat	3.536	-1.550

RECTIFICATIE

Door een foutje mijnerzijds zijn de jaarcijfers over 2019 onjuist in SG nr.2 gepubliceerd. Onderstaand de juiste jaarcijfers over 2019.

Marijke Visser

FINANCIEEL VERSLAG 2019

VLAARDINGSE HYBRIDE

Door Peter Weeink

Rozig van het schaatsen stapte ik de bar van het hotel in. Er waren al meer mensen van onze groep. Nico stond al aan de bar en toen ik iets wilde bestellen keek hij naar mijn Matchless T-shirt en hij vroeg of ik een Matchless had. Het antwoord was uiteraard bevestigend. Als we op het ijs van de Weissensee aan het schaatsen zijn (dat doe ik dus ieder jaar) dan gaan gesprekken meestal niet over andere hobby's maar 's avonds lukt een motor T-shirt wel eens een leuk gesprek uit. Zo ook met Nico.

Hij vertelde dat hij vroeger ook een Matchless had gehad. Het was een 'speciale' met een Norton blok en voorvork. Even dacht ik dat het dan misschien een zelfbouw was maar niets bleek minder waar. Hij had een G15 gehad! Toch niet een model dat je vaak ziet. Het is een zogenaamde hybride: een term die stamt uit de tijd ruim vóór de uitvinding van de fossiele/elektrische auto. Een Matchless frame, tank, spatborden, olietank en gereedschapskast met een 750cc Norton Atlas blok, Norton voorvork en wielen. Het op de markt brengen van deze modellen was een wanhopige poging van AMC om met bestaande onderdelen motorfietsen te bouwen voor de Amerikaanse markt.

WINKELDOCHTER

Nico vertelde de geschiedenis van zijn motor: Hij had de Matchless gekocht bij Motorhuis Safe, toen nog Motorpaleis, in Rotterdam waar deze een poosje als een winkeldochter zonder blok had gestaan. Een vriend van hem had het blok gebruikt in een grasbaanmotor met zijspan. Na 10 of 12 wedstrijden beviel het blok toch niet en werd het teruggeplaatst in de oorspronkelijke motor. Het rijwielgedeelte was dan ook als nieuw maar het blok had wat cross-kilometers achter de rug. Nico kocht deze motor. Hij liet me een foto-tje zien van een blinkende G15MkII in een café. Langzaam begon mij iets te dagen. Ik had zoiets eerder gehoord. Gaandeweg het verhaal bedacht ik dat Frank van Leeuwen mij zo'n zelfde geschiedenis verteld had over een G15 die hij gekocht had. Ik appte met Frank en kreeg prompt een foto van zijn oude kentekenplaat: VH-87-64. Het oude kenteken had Nico niet paraat maar hij wist te vertellen dat zijn crossvriend Willem Borsboom heette, die overigens niet onverdien-



BACK TO THE ROOTS



stelijk meedeed in de nationale competitie. Frank bevestigde dat en hij had een poos geleden contact gehad met Willem's bakkenist uit de begintijd, Jaap van der Most. Jaap had nog een paar mooie foto's uit de crosstijd. Hij kende de naam van Nico ook. Ik was dus toevallig de tweede eigenaar tegengekomen van de G15MkII die Frank aan het restaureren is. Nico vertelde dat hij de motor een paar jaar heeft gehad en er zelfs op getrouwd was! Uiteindelijk koos hij voor meer betrouwbaarheid en kocht een Honda. Weer thuis zocht Nico in oude fotoalbums en hij vond daar nog wat mooie plaatjes.

TAND DES TIJDS

Frank vertelde dat hij de motor gekocht heeft van Bob van der Horst uit Boskoop die de motor in 1976 overgenomen had van een collega. Om onduidelijke redenen moest de motor in juni 1976 op last van de RDW herkeurd worden en kreeg een ander kenteken. De tand des tijds had zijn sporen op de weliswaar complete motorfiets achtergelaten en Frank besloot tot een volledige restauratie.

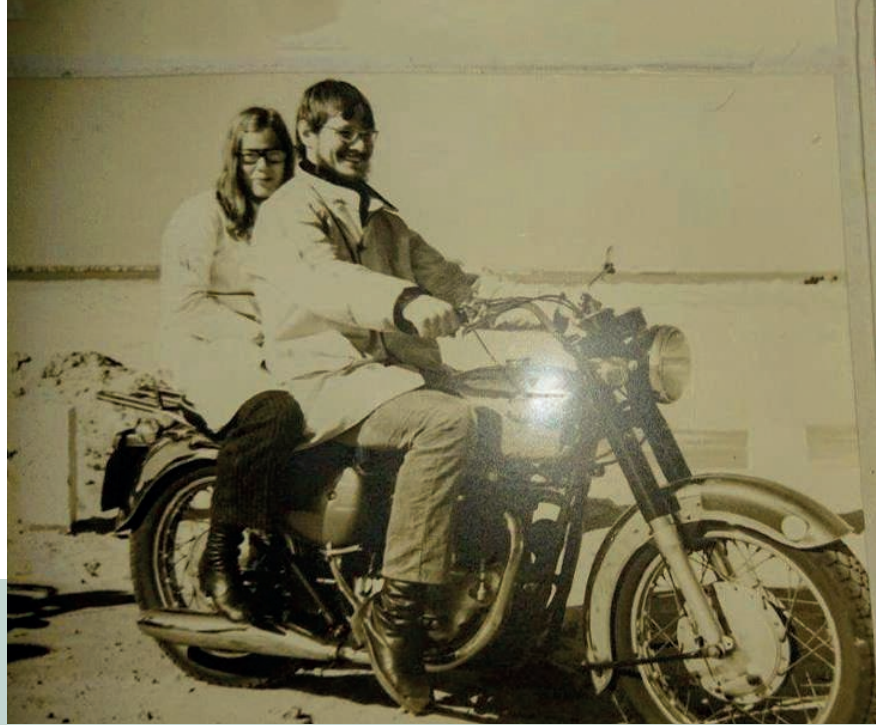
Inmiddels is het frame gepoedercoat en de spatborden en tank strak gemaakt en verchromd. Het zal nog even duren voordat de motor weer de weg op kan want Frank heeft meer projecten lopen en weinig tijd.

Het is wel opmerkelijk dat de motor altijd in de regio Rotterdam is gebleven. Van Rotterdam naar Vlaardingen, Schiedam en via Boskoop weer naar Vlaardingen.

NAAST ELKAAR

Nou heb ik zelf ook een G15MkII en de motor op de foto's van Nico zou ook die van mij kunnen zijn. Mijn motor had bij aankoop ook de kleine transfer met de gevleugelde M bovenop de tank en er waren nog sporen zichtbaar van de grote groene.

Met het kenteken van Frank zijn motor nog in het hoofd keek ik naar de kentekenplaat van mijn G15: VH-87-65. Eén cijfer verschil! Onze motoren moeten bij de importeur naast elkaar gestaan hebben. Da's ook toevallig!



Vorige pagina & deze pagina links onder: Willem Borsboom en waarschijnlijk Jaap van der Most in actie met het Nortonblok.

Vorige pagina inzet-foto: Frank van Leeuwen met zijn G15MkII.



Links boven: De trouwfoto van Nico met zijn vrouw.

Links midden: Een blinkende G15MkII in een café.

Rechts boven: de kleine- en de groene transfer zijn duidelijk zichtbaar.

Rechts midden: de nieuw verchromde delen.

Rechts onder: De Matchless krijgt een volledige restauratie.



‘Het op de markt brengen van deze modellen was een wanhopige poging van AMC om met bestaande onderdelen motorfietsen te bouwen voor de Amerikaanse markt’



MIJN EERSTE KEER...



Ik zal me eerst even aan jullie voorstellen; mijn naam is Sacha Behrens, ik ben 20 jaar en ik woon samen met m'n ouders en broertje in het Zeeuwse Vlissingen. Daar studeer ik ook; het laatste jaar HBO bedrijfskunde. Tegelijk werk ik op een financiële afdeling van een zorginstelling. En in m'n vrije tijd kom je me vaak tegen in jaren-40 look, op evenementen en herdenkingen rond de Tweede Wereldoorlog en als figurante in historische documentaires. Motoren hebben altijd een betoverende uitwerking op me gehad. Ik was enkele weken oud toen m'n ouders me meenamen naar het Oldtimer motortreffen in Oostende. Ze vertellen daarover nog steeds dat ik als baby maar ontroostbaar bleef huilen. Totdat de motoren werden gestart. Ik was vanaf dat moment met grote ogen en helemaal stil duidelijk onder de indruk

Boven: Sacha poseert voor een kanon uit de Tweede Wereldoorlog.

Rechts: In vol ornaat in de herdenkingsparade, de 75e herdenking van Market Garden.

Toen ik 4 jaar oud was nam m'n pa me mee achterop. Met de voetsteunen omhoog konden m'n kleine schoentjes net houvast vinden. M'n armen om paps middel. In de jaren daarna hebben we samen ontelbare ritjes gemaakt. Maar al snel wist ik dat ik méér wilde dan alleen achterop zitten. Ik

wilde gewoon zelf rijden! En zo mocht ik heel af en toe, eerst op de BMW R27, later op de 1942 BSA en 1950 Matchless, zelf opstappen en een stukje proberen. Wat geweldig was dat! Het was zeker; als ik 18 ben ga ik m'n rijbewijs halen. Dat lukte voor het A1 rijbewijs vlotjes in één keer. En zo kon ik op mijn 18e op pad met mijn vuurrode, moderne Honda 125. Op zich wel leuk en motorrijden was wat ik wilde, maar de Honda is een emotioneel naaimachientje, echt zonder enige beleving. Maar ja, dat A1 rijbewijs zegt dat je maar met maximaal 11KW én maximaal 125cc op pad mag. Dus, voorlopig moest ik genoegen nemen met m'n rode gestroomlijnde vriend. Met z'n perfecte remmen, zijdezacht schakelen en vlotte reactie op de gashendel. Ik hoor jullie al denken... In de tussentijd ben ik samen met m'n pa op zoek gegaan naar de toekomstige opvolger van de Honda. Ik had geen haast, want de wetgeving





Sacha in haar militaire outfit compleet met leren Dispatch Jacket. Tegenwoordig een veelgezocht item onder militaria verzamelaars.

Nice outfit for the bike zouden we denken.

zegt dat je, als je jonger bent dan 24, minimaal twee jaar je A1 rijbewijs moet hebben voordat je examen mag doen voor het zwaardere A2 rijbewijs. Rustig aan dus met de zoektocht. Jáaaja...

Het zoeken was nog maar net begonnen, toen we daar een schitterend exemplaar zagen: dit was 'm helemaal! Ik zag mezelf al rijden! En me niks aantrekken van wat m'n vrienden en medestudenten zouden vinden van mijn 76-jarige nieuwe vriend; het maakt me niks uit. Maak maar kennis met m'n nieuwe vriend: een Matchless WD G3L uit 1943.

Er was vanaf dat moment nog maar één "maar". Ik had wel een rijbewijs, maar dus nog niet dat vereiste A2 rijbewijs. Er zat dus niks anders op dan "snel" 20 jaar te worden om dan zo snel mogelijk op te gaan voor het A2 rijbewijs. Wel een

gek idee hoor, dat je al een motorrijbewijs hebt, maar dan opnieuw rijexamen moet doen. Je kunt dan gewoon zakken als gevolg van een verkeerssituatie, maar daarna toch gewoon op je 125cc-tje terug naar huis rijden.

Een paar weken terug, net na mijn 20e verjaardag, heb ik met succes examen gedaan voor het A2 rijbewijs. Maar goed ook, want de 75ste herdenking van Operatie Market Garden kwam eraan. Daar móest ik natuurlijk met de Matchless naar toe. Samen met m'n pa (hij op z'n BSA WM20) en onze vrienden. En dus, daar op de route waar geallieerde troepen ooit onze vrijheid bevochten, daar was mijn eerste keer. De eerste legale keer op m'n Matchless. Om nooit te vergeten...

Ik hoop jullie allemaal een keer te zien bij een rit in het volgende seizoen!



Op kampement, in burger. Voor Sacha en haar vader een bijzonder moment: rijdend over het traject waar 75 jaar geleden de geallieerden door Nederland reden en de Duitsers bevochten.

Zo'n re-enactment is natuurlijk een beleving op zich. Het delen van een puitent en het eten van witte bonen in tomatensaus hoort daar bij... Of Sandra en haar vader zover gingen?

AMC TURFTREFFEN 2020

Tijdens het schrijven van deze uitnodiging zit ik te kijken naar de toespraak van Mark Rutte. Alle maatregelen die tot nu zijn genomen in verband met de Coronacrisis worden verlengd tot 28 april. Een week voor deze datum zal worden gekeken of de maatregelen nog langer gaan gelden.

Toch zijn wij 3 weken geleden begonnen met de organisatie van het AMC Turftreffen 2020. DWDD stopt na 15 jaar. Toen Matthijs van Nieuwkerk begon met zijn talkshow hadden wij ons treffen reeds 20 keer georganiseerd. Dit wordt dus de 35e keer. Mocht onze regering besluiten de maatregelen te verlengen dan zullen wij dit uiteraard respecteren en jullie tijdig informeren wat wij als organisatie gaan (mogen) besluiten

Het erf van de fam. Broekhuizen te Holsloot is wederom het decor voor ons treffen dat wordt gehouden op 3, 4 en 5 juli.

Vanaf vrijdagmiddag ben je van harte welkom

Behalve dat je op zaterdag- en zondagmorgen kunt ontbijten is er vrijdagavond een pizzabakker en zaterdagavond een snackwagen aanwezig. Onze consumptie- en overnachtingstarieven zijn ten opzichte van vorig jaar onveranderd.



Zaterdagmiddag starten we om 13:30 uur met de toerit.

Eind van de middag zijn er, bij voldoende deelname, silly games.

Voor de zaterdagavond zijn we bezig een bandje te contracteren.

Adres : Fam. Broekhuizen (Meubelmakerij De Lindenhoeve)

Schoolstraat 7, 7845 TE Holsloot. Tel. 06 53380352

Namens de organisatie: Sjoerd Dijkhuizen 06 12186755

MUZIEK-EETCAFE BRAKEBOER

ZONDAG 14 JUNI

12.00-18.00 UUR

Harbour Cafe Racers Day Medemblik



©OSTERHAVEN 30.MEDEMBLIK

TOERRIT UTRECHTSE HEUVELRUG

Graag willen wij (Dick en Marita) jullie op zondag 14 juni 2020 uitnodigen voor een rit over de Utrechtse heuvelrug en het Rijn-gebied.

Om 10.30 uur koffie op de Aspergelaan 1 in Amerongen.

Vertrek: 11:00 uur. Lunch 13.00-14.00 uur. Eindtijd 16.00 uur.

Voor wie wil, is er gelegenheid tot overnachting op onze zolder de avond voor of na de rit. Neem dan wel kussen, slaapzak en -matje mee. Als je wilt overnachten, laat het even per email weten naar hoeventer@icoud.com.

In deze onzekere tijd: alles onder voorbehoud!

GEEN MOTORRIJDEN MEER...

Het is natuurlijk peanuts als je het vergelijkt met wat er om ons heen gebeurt maar tja, het is niet anders. Niet meer motor- en autorijden.

Ik heb namelijk de onhebbelijke gewoonte om plotseling het bewustzijn te verliezen zonder dat ik het voel aankomen. Het bijkomen krijg ik ook niet mee! Dus fiets ik alleen nog maar, zowel op de race- als gewone fiets. Dan doe ik in principe alleen mezelf wat aan. Tenminste: iemand dood fietsen is niet zo waarschijnlijk. Regelmatig is bij thuiskomst na een fietstocht mijn helm, handschoenen en/of jas beschadigd ten gevolge van een valpartij en ik weet van niets. Het geheugen valt namelijk ook weg.

Wij, Jo en ik, blijven wel lid van de club, alleen al voor de contacten en het mooiste clubblad van Nederland en omstreken. Het verkopen van de 3x Matchless, Triumph Tiger Cub, 1 x Moto Guzzi Airone en een berg onderdelen houdt mij voorlopig nog wel even bezig.

PS. ik heb er al 34 kg afgefietst; 'elk nadeel heeft zijn voordeel' is gezegd door een groot filosoof (Cruijff).



'Zij die gaan fietsen, groeten u...'

aldus een Romeins gezegde.

Tot treffen en blijf gezond, groet Rob Petiet.

RUND-UM BAD MUNSTEREIFEL

Door Marita Flikkema

Hierbij een oproep voor Satisfaction Garantie, zodat mensen zich kunnen opgeven om een uitnodiging te krijgen voor bovenstaande tourrit in 2021. De inschrijving sluit bij een maximumaantal deelnemers. Oliver Schulzki heeft mij een aankondiging in het Duits gestuurd, die ik heb vertaald en wat heb aangepast.

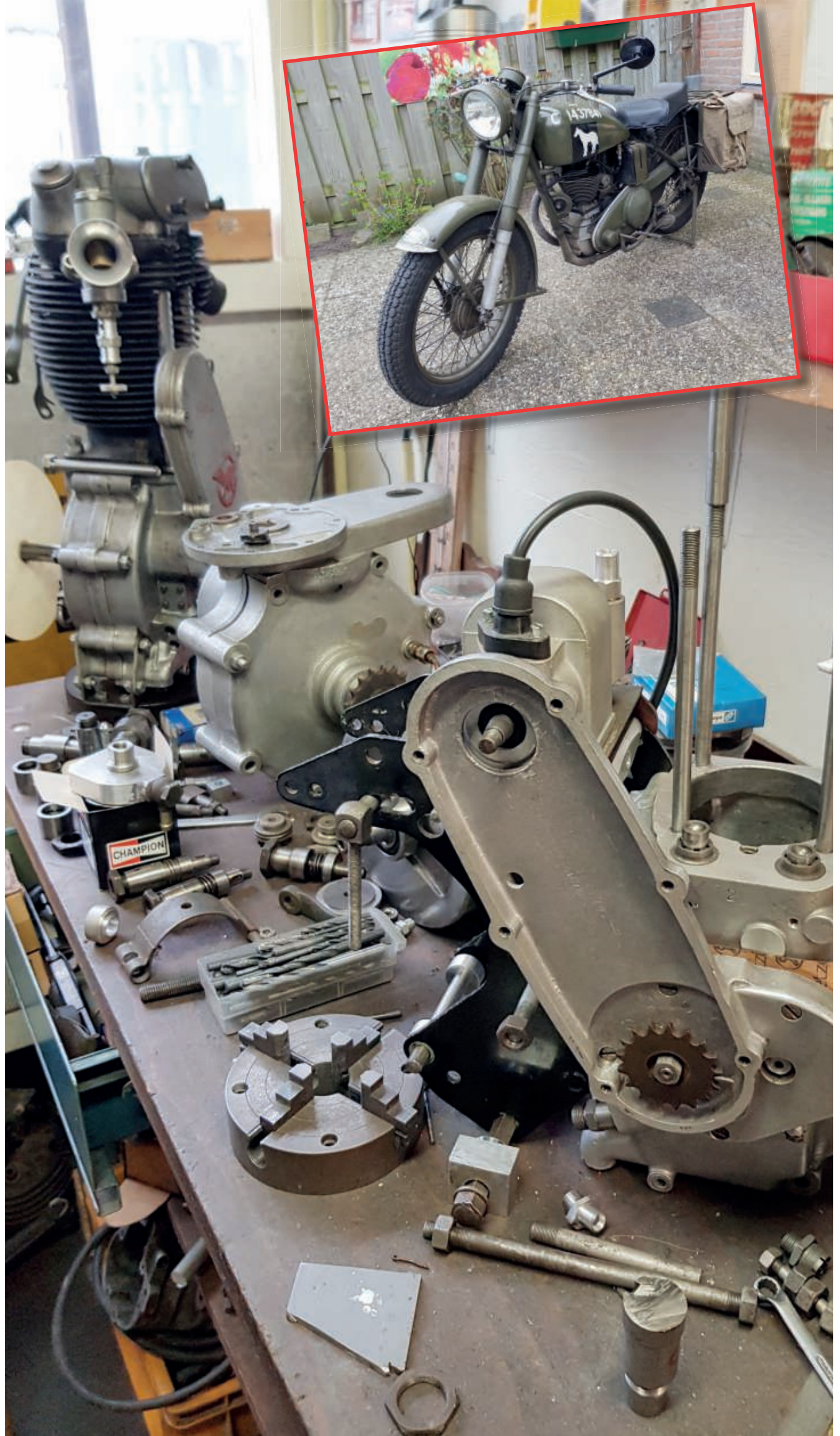
"Rund um Bad Münstereifel" is een tourrit van zo'n 150 km voor motorfietsen met bouwjaar tot 1938. Helaas is de inschrijving voor de 19e tourrit in juni 2020 al gesloten.

Maar wie interesse heeft om deel te nemen aan de 20ste editie in juni 2021, kan een email sturen naar:

Oliver.schulzki@schulzki-gmbh.de of stuur een whatsapp naar 00491627008720

Oliver zorgt er dan voor dat je meteen bij opening van de inschrijving een uitnodiging krijgt voor deze prachtige rit over smalle bergachtige wegen in het schilderachtige landschap van de Noord-Eifel. Voor de diehards is er een zware 50 km lange bergetappe.

In deze tourrit gaat het alleen maar om het rijplezier: er zijn geen trofeeën en geen tests. Kamperen is mogelijk van donderdag tot zondag, ook voor niet-deelnemers. Als je geen motor met bouwjaar tot 1939 hebt, dan is deelname 'voor spek en bonen' mogelijk en rijd je gewoon achter de stoet aan.





Cor Elbersen

Door Michiel Röben

Vandaag is het zover, ik heb mijzelf uitgenodigd om eens te gaan praten met een voor velen van jullie bekend lid: Cor Elbersen. Ik ben Cor tegengekomen allereerst in de ledenlijst van de Special Issue en later in Wormer en de ALV. Ik heb regelmatig met hem gebeld met vragen die voor mij als Triumph man nieuw waren, maar voor hem natuurlijk gesneden koek. Cor is een door de wol geverfde Matchless man. Net als een contact dat ik kreeg via Ton Visser van de Triumph Owners Club; Louis de Grave die ik ook het hemd van het lijf gevraagd heb.

Als ik aankom staat Cor de plaats voor zijn huis te ontdoen van onkruid. "Ha, ik dacht al, je komt vast in een Volvo..." Hoe ie dat van mijn voorhoofd af kon lezen? Het is in ieder geval een hartelijk welkom. We gaan niet door het huis, dat wil zijn vrouw niet met die Coronacrisis nu. Na wat omzwervingen komen we via de achterpoort in het heiligen der heiligen: de schuur/werkplaats van Cor.

Cor, een technische man pur sang, gaat als tweede generatie motorman verder waar hij met zijn vader is gestopt. Hij is een man van de praktijk met een mooie werkplaats die gevuld is met fijne apparatuur zoals een fraaie Nederlandse draaibank uit 1949 (ex militair)... Als je in Soesterberg woont, dan kan dat haast niet anders. Ook een enorme Flott kolomboor. Wat Cor ziet, kan hij maken, in ieder

*Linker pagina:
De werkbank van Cor waar 2 blokken geprepareerd worden en de oorlogs machine die Europa bevrijd heeft: The Mighty Matchless!*

*Rechter pagina:
De voor-oorlogse racer waar ik Cor al zo veel over had horen vertellen en de reden van mijn bezoek aan hem.*



*Foto boven:
Karakteristiek van
Matchless is de
gevleugelde M op
de tank. Deze tank,
een oorlogstank met
schade is professioneel
door Cor kleiner
gemaakt en weer
netjes in elkaar gelast.
Een racetank uit deze
periode is er niet meer.
Dan moet je zelf een
tank maken.*

geval daar lijkt het op. Prominent in zijn werkplaats staat op een werktafel een heuse Matchless racer die Cor met veel gevoel voor finesse heeft opgebouwd. Ik zie een plakkaat van 2014 met een Belgisch startnummer.

“Hoe zit dat?” vraag ik Cor. “Ja, zo af en toe race ik hiermee en ik mocht meedoen in België.”

Het blijkt dat Cor wel meer geraced heeft maar meer op een Norton die in een belendend schuurtje staat weggestopt onder wat lappen. Niet te bekijken vandaag. Ik vraag hem niet om de doeken weg te halen. Dat komt nog wel een keer.

COR'S SCHUUR, WERKPLAATS

We hebben hier te maken met een geordend mens, dat zie ik gelijk. Alles heeft zijn plaats en het is een gezellige werkplaats waar ik lang zou kunnen verblijven. Alle motoren worden tot in detail beschreven door Cor. Mijn ogen worden echter steeds getrokken naar die racer. Het is een fantastisch apparaat. Met veel smoel. Ja echt “Cor”. Er zitten wel delen op die er niet op horen zoals een Webb voorvork van een Ariël van voor de oorlog.

Een overblijfsel van sleutelactiviteiten van Cors vader, ook een motorfanaat. De carburateur is een replica Amal met racekelk en losse vlotterkamer zoals dat hoorde bij racers.

De voorwielnaaf is gebouwd uit een naaf van een vroege Norton Dominator. Flens er af, uit elkaar halen en je maakt er een halve naaf van. Wel 8 inch hoor, dus genoeg voor een racer.

HAARSPELDVEREN

De kop heeft open haarspeldveren en een prachtig kleppendecksel. Er zijn twee olietanks. Er is er namelijk ook een voor de smering van de primaire ketting want die loopt in een open kettingkast. Ik raak niet uitgekeken op deze verschijning. Er is wel een achterlicht en een kentekenplaat dus de motor heeft recht op een plek op de Hollandse wegen. De benzinetank is gemaakt van een (ingekorte) WD G3L oorlogsmachine tank. Hij is zowel in de hoogte als in de breedte doorgeslepen en weer netjes dichtgelast. De bocht van de uitlaat is een in delen gelaste BSA pijp. De klem op de push over is door Cor uit een stuk staal gezaagd, geboord



Linksboven op deze pagina: De racer waar Cor af en toe nog op te keer gaat. De voorvork is van een Ariel en overgebleven van een van de klussen van de vader van Cor.

Rechtsboven: De prachtige kolomboor die het leven van een sleutelaar zo veel makkelijker maakt.

Linksonder: Cilinder met uitlaatklep die helemaal door Cor is uitgezaagd uit een massief stuk ijzer. Op maat gedraaid voor een passende pijp die weer van een BSA afkomt en die drie keer is doorgeslepen en weer aan elkaar gelast.

Rechtsonder: De draaibank van Cor waar hij alle onderdelen op kan maken die hij maar wil. En passant heeft hij voor mij nog een vernuftig stukje gereedschap gemaakt net voordat ik weg wilde gaan. Ik had een gereedschap nodig om mijn voorvorkpoten omhoog te krijgen. Binnen 5 minuten...



Cor staat er wat nonchalant bij te kijken maar ik denk dat hij best een beetje trots is op zijn vooroorlogse racer. Veel onderdelen heeft hij zelf gemaakt of pasgemaakt zodat het een mooi geheel vormt. Ik was in ieder geval behoorlijk onder de indruk van de capaciteiten van Cor.

en geslepen. “Weinig chroom aan deze fiets”, zegt Cor, “daar hou ik niet zo van...” Er zijn wel veel zelf gedraaide boutjes en duraluminium delen. Alles is met veel zorg samengesteld en uitgekozen door Cor. Er is wel veel zwart aan deze racer. Zwarte velgen en naven, een zwart stuur en zwarte spatborden. Volgens Cor is het helemaal geen originele motorfiets maar met een in mijn ogen onwaarschijnlijke schoonheid.

‘stuk voor stuk originele Matchless motorfietsen...’

De andere motorfietsen uit zijn stal zijn stuk voor stuk originele Matchless motorfietsen. Er is een oorlogsmachine, deze zet Cor buiten zodat de bezoeker ziet dat hij thuis is en je weet waar je heen moet lopen. Dan nog een Matchless, een 350 cc uit 1943, een aangepaste 350 naar 500 cc met Clubman cilinder. Cor laat me het verschil zien tussen een gewone en een Clubman cilinder

en kop. Betere afwerking en meer koelribben. Ook het tuimelaarshuis is anders. Een dop aan de achterzijde siert de Clubmankop. Het verschil tussen een gewone carburateur en een race carburateur is duidelijk te zien.

Eerlijk gezegd kwam ik met een bepaald doel bij Cor. Hij had nog een lagerschaal liggen die ik miste voor mijn replica Trial fiets die ik aan het bouwen ben en een voorpoottrekker die hij dacht te hebben. Hij heeft overal gezocht maar kon de trekker niet meer vinden. “Die moet ik dus hebben uitgeleend en nog niet teruggekregen”, zegt hij. Hij zoekt weer wat op zolder en komt terug met een oude voorpoetdop die hij op zijn draaibank in luttele minuten verandert in een voorpoottrekker. “Heb je M10 draadeind liggen?” vraagt Cor nog. Toevallig had ik dat een maand geleden uit een container in de buurt gehengeld dus daar kon ik ja op zeggen. Het is inmiddels alweer laat geworden en ik moet nog wat andere zaken regelen. Ik neem afscheid van Cor en beloof dat ik nog een keer terug zal komen. “Je bent hartelijk welkom...”



Boven: Hoewel we er niet aan toe kwamen... Cor heeft een aantal prachtige Matchless motorfietsen staan, waarvan de meest linkse me het meeste aanspreekt. Alles in keurige opgeknapte staat en om zo op weg te rijden.



Links/rechts: Een Norton naaf door Cor gesplitst en aangepast om een halve naaf te maken voor zijn racer. Ik denk dat veel racers het niet halen om zo krachtig af te remmen voor een bocht om er dan als een haas van door te gaan. Ik zou dat wel willen meemaken.



AJS 18CS replica versus Triumph TR5 replica

Door Michiel Röben

Boven: Een van de vele foto's die ik vond op het net. Deze was specifiek op Ebay en leek het meeste op waar ik aan dacht.

Als liefhebber van oudere Engelse motoren heb ik inmiddels een **Bonneville uit 1979 en een Speed Twin 500 uit 1955. Geheel onverwacht kwam er een derde motor op mijn pad. Het gaat hier om een AJS uit 1950 die opgebouwd is met onderdelen uit latere jaren; 1951 tot 1955. Het is een basket case die verdeeld lag over diverse bijgebouwen van een huis van een vriend van mij die helaas onverwacht overleed.**

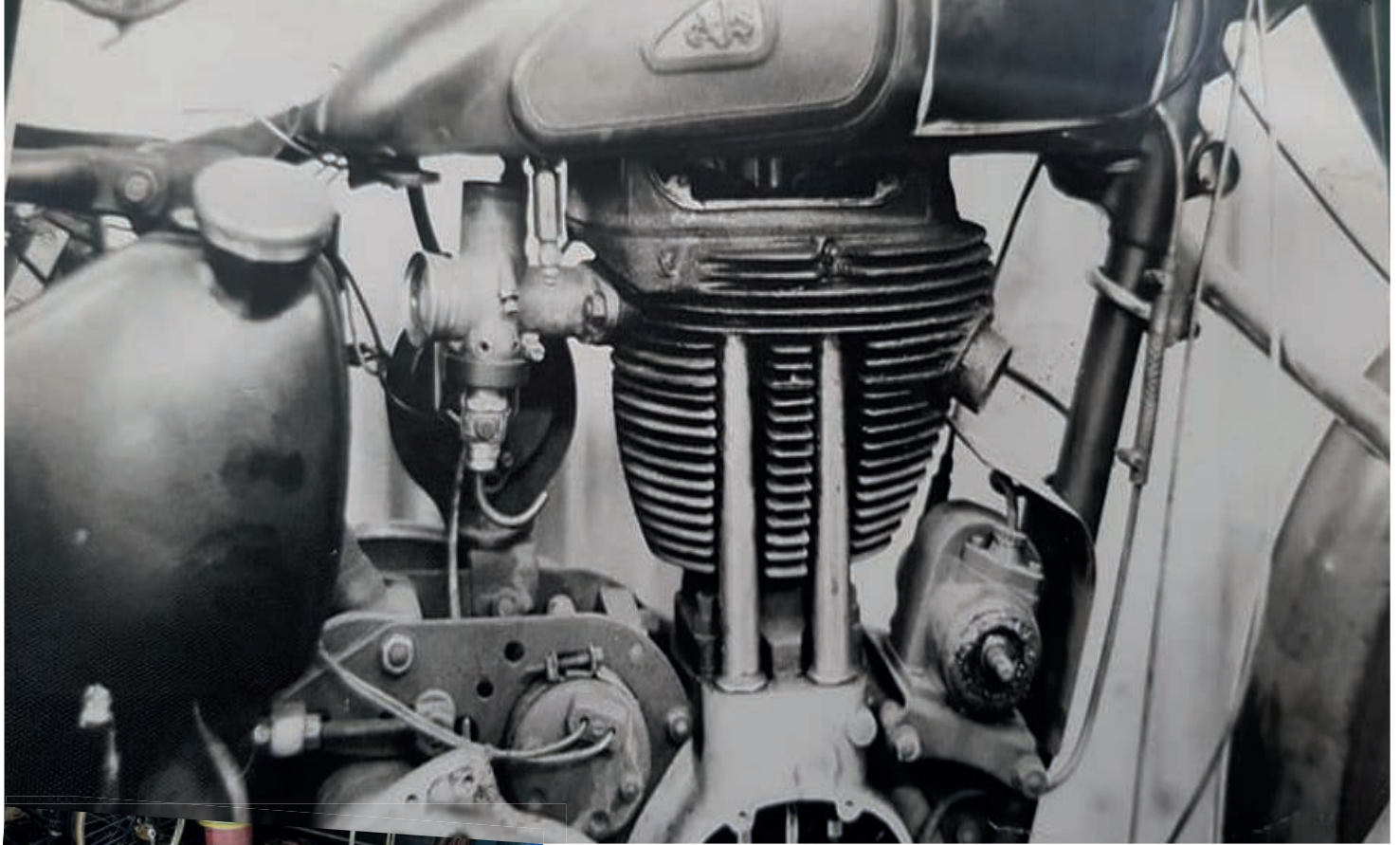
Rechts: Een loeizwaar motorblok dat echt bijna niet te tillen was. Deze 500 cc krachtbron bleek later in ieder geval geen kopbouten te hebben maar wel een nieuwe zuiger, originele Altette claxon en premonobloc Amal die er al heel netjes uitzag.



Al jaren stelde ik hem voor de motor samen op te bouwen maar hij was er nog niet aan toe. Het motorblok stond bij zijn hoogbejaarde ouders in Bunnik in een garage tegen een verwarmingsradiator die ruim 40 jaar warmte heeft gegeven zodat het blok niet zou roesten. Het blok stond onder vette lappen en verborgen onder allerlei dozen en andere zaken die je in een mensenleven in je garage zet. Het frame vond ik in zijn garage die we na anderhalve maand eindelijk leeg hadden. De losse onderdelen, bouten en moeren etc. vond ik op de zolder van zijn garage. De tank lag in zijn slaapkamer. Ik vond het wel moeilijk om door zijn spullen te struinen om zo de uiteindelijke restanten van zijn eerste motorfiets te vinden. Het subframe heb ik in een andere garage op het terrein gevonden evenals de voorvork en het stuur.

500 CC EENCILINDER KRACHTPATSER

Al met al een behoorlijke hoeveelheid losse delen die ik, zoals beloofd aan zijn zus, zal samenstellen tot een volledige AJS 18S, een 500 cc eencilinder krachtpatser die in Engeland vele trials en crossen heeft gewonnen. Niet deze AJS hoor..... Wat ga je doen met zo'n project? De eerste



Toen ik de dozen vol onderdelen uitgesteld had moest ik er wat mee. Ik had al een tijdje een levendige correspondentie via Whatsapp met Jürgen Bosma naar aanleiding van mijn Speed Twin restauratie waarvoor hij mij in dat proces van nuttige adviezen heeft voorzien.

Foto boven: originele foto uit de 70-er jaren door Guido zelf gemaakt en ontwikkeld. Een van de vele talenten van hem.

Foto links: Pakketje schroot met een dun laagje... stof vooral veel stof.

NUTTIGE ADVIEZEN

Afgelopen zomer appte Jürgen dat hij wat "projecten" had overgenomen waaronder een T100 die hij ook nog gaat aanpakken, maar momenteel

Foto onder: Originele Smiths teller tot 80 mijl.

maanden heb ik alles in de schuur laten staan. Het werd zomer en ik had genoeg te doen aan mijn Triumphs en hier en daar een rit of een treffen. Toch geen zaken die ik opzij zou zetten voor een basket case...





is hij bezig met een fraaie TR5 replica. Ik ben bij hem langsgegaan voor wat advies en prietpraat over motoren enz. Het klikt aardig tussen ons denk ik. Hij drinkt koffie, ik liever thee maar we zijn allebei fan van whisky. Dankjewel Frank P. en Ton V. voor het aansteken van die vlam.

Jürgen heeft me op weg geholpen door te zeggen: Zet de motor zover mogelijk in elkaar zodat je ongeveer weet wat je nog

moet kopen of maken.

EEN VERZAMELING ONDERDELEN

Omdat de AJS toch een verzameling onderdelen was, 40 jaar geleden maalde niemand daar om, heb ik besloten de AJS wat meer sportieve body te geven. Na heel veel plaatjes kijken en twee boeken gekocht te hebben op advies van Jürgen, ben ik onderdelen gaan verzamelen om de AJS serieus te “ver-

scramblen” tot een 18CS replica. De spatborden zijn inmiddels terug naar de geboortegrond Engeland. Binnen een dag was de deal gesloten met iemand die ook een AJS aan het opknappen is. Ik vond die zwarte spatborden een beetje droevig maar ze waren puntgaaf en precies wat de Engelsman zocht. Normaal zou ik dat nooit gedaan hebben, een derde motor aanschaffen, maar de wens van de zus van mijn overleden vriend om er nog





naar de kleine onderdelen. Op naar Breda om weer wat van de lijst af te strepen. Eigenlijk moet ik Jürgen de schuld geven van de voortgang van dit avontuur want hij beschreef zo duidelijk de bouw van zijn TR5 dat ik gelijk getriggerd was om dat soort projecten eens goed te gaan volgen op verschillende fora. En het moet worden gezegd, een bezoek aan Jürgen was voldoende om de stap te wagen.



adressen en boeken. Heel verfrissend allemaal. Louis de Grave, Albert Bos, Cor Elbertsen en Jos van der Woude zijn prima aanspreekpunten gebleken voor advies over AJS-Matchless zaken. Voor het mooie moet ik weer bij Jürgen zijn. De hoeveelheid onderdelen die ik bestel via online bedrijven is ook best groot. EBay, Peters Classic Bikes, Bram Motoren, JV Motors en de Nijmeegse motorwinkel zijn regelmatig gemaild of gebeld met vragen over onderdelen. Ook ben ik voor de eerste keer bij de Engelse Motorwinkel geweest voor een kleine diepte-investering.



wat van te maken zette mij op het pad van weer een nieuw motoravontuur. Het merk AJS kende ik eigenlijk niet dus ik ben eerst maar lid geworden van de AJS-Matchless Vereniging Nederland die net als de Triumph Owners Club Nederland ook weer allerlei internationale contacten onderhoudt met zusterclubs. Wel handig als je informatie zoekt over een type motor of onderdeel. De eerste contacten bij de AJS Matchless Vereniging zijn hoopvol. Ze hebben een flinke voorraad onderdelen voor hun leden en een flinke lijst met

AANKOPEN

Inmiddels heb ik al flink wat aankopen gedaan om de AJS weer wat body te geven. Omdat ik alles heb opgeschreven heb ik nagenoeg geen doublures. Ik heb nu bijna alles. Volgende week, we schrijven vanaf 6 januari, ga ik weer op jacht





Als je aan zo'n basket case project begint is het goed om de delen een eerste keer in elkaar te zetten om te kijken waar je heen gaat in het proces van opbouwen. Zo voorkom je verkeerde aankopen en dat je niks begrijpt van de dozen vol losse delen, boutjes en moeren.

Deze AJS 18S gaat verder door het leven als een CS. Het leuke van zo'n project is de zoektocht naar alternatieven, de beurzen, de foto's van andere projecten. Google is mijn meest gebruikte bron. Verder heel veel kijken en leren van andere leden van de club: hoe doen zij het?

EEN ECHTE MAN VAN DE TECHNIEK

Jürgen is een echte man van de techniek en een prima informatiebron als het gaat om de Engelse motorfietsen en wel Triumph in het bijzonder. Zijn renstal is gevuld met volbloeden die hij zelf tot leven heeft gebracht. Ik kan er uren doorbrengen maar we hebben een strak schema vanwege de afstand die ik elke keer moet overbruggen. Zoals al aangegeven vindt veel van onze conversatie plaats via Whatsapp. De app is gevuld met vragen van mijn kant en snedige antwoorden van Jürgen. Een van de laatste wil ik de lezer niet onthouden... "We moeten wel een beetje opschieten hoor". Jaja, met al dat gezocht is dat nog wel een dingetje.

HET OPBOUWEN

Het opbouwen van zo'n basket case gaat in mijn geval met vlagen maar het is inmiddels wel een uitslaande brand aan het worden. Ik gebruik Jürgens kennis om mijn eigen bouw-

sel er enigszins fatsoenlijk uit te laten zien, maar ook binnen de AJS-gelederen vind ik nu mijn weg dankzij facebookgroepen en beursbezoeken. Hoogtepunt lijkt Wormer te zijn met als goede tweede de beurs in Houten Central Classics. Houten is wel veel groter en zou wat mij betreft wel twee keer per jaar mogen zijn. Iets wat vorig jaar net besloten is om niet meer te doen. Misschien moeten ze dat maar heroverwegen.

DE TR5 REPLICA

De TR5 replica van Jürgen is al wel verder dan mijn project dus ik moet misschien wat harder aan de stutten trekken om hem bij te blijven. Waar we elkaar vinden is bij het vervaardigen van de spatbordstangen van onze projecten. Een handigheid die hij inmiddels bezit en nu ook toepast op mijn AJS. Verder is zijn fiets er een met een rigid of stijf frame en de AJS is net als mijn andere fietsen een swingarm model. Maar er zijn



en mij. Ik kreeg een waslijst van Jürgen om te bestellen bij de Metaalwinkel in Utrecht. Als ik iets van metaal of aluminium nodig heb, dan haal ik het vrijwel altijd bij de Metaalwinkel. Dat is misschien iets duurder maar ze hebben alles op voorraad en kunnen dus direct leveren. Tien mm en twaalf mm buis met een wanddikte van twee mm werd het uiteindelijk. Lekker taai om te buigen merkte Jürgen tijdens het proces.

Alles was goed georkestreerd voor de eerste sessie: De BMW met zijspan naar buiten, workmate opzetten (stond er al) en het frame met wiel en voorvork erop zetten. Dan het subframe uit de auto en de andere onderdelen. Effe puzzelen hoe het moet zitten. Wel gemakkelijk om het eerst verkeerd te doen. Oké we bekijken de uitgedraaide prints even hoe het in het echte zit. Juist, die bout moet ergens anders verder naar achteren, dan komt het subframe wat meer omhoog en zit de Jampot schokbreker ook goed. Even op afstand kijken naar de print en het frame. Zo is het goed!

OKÉ WE GAAN BEGINNEN!

Ik haal al het ijzerwerk uit de auto en monteer bij gebrek aan een achterwiel een voorwiel om de stand van het achterspatbord te kunnen bepalen. Alles komt van papier naar de werkelijkheid. Passen, meten, plaatsen en weer kijken. Gelukkig is Jürgen heel precies en langzamerhand zie ik een set spatborden op hoogte staan en zijn de buizen gebogen en de uiteinden geperst en uitgefreesd. De tijd is op. We zijn doorgegaan tot kwart over zeven. Geen telefoon van het thuisfront... Voel ik hier iets van begrip opkomen? Met een tevreden gevoel rijd ik weer terug naar Utrecht met een lijstje huiswerk. Ik moet nog wat inkopen doen, hoofdzakelijk plaatjes, boutjes en moertjes. Dan weer naar de meester. Verder weer wat onderdelen ophalen in den lande. Langzaam vormt zich een stoere AJS waar Guido trots op zou zijn. Ik doe het ook voor hem. *Wordt vervolgd*

overeenkomsten. Lucas "The Prince of Darkness" is op beide fietsen ruim vertegenwoordigd. Koplamp, achterlicht, dynamo en ontsteking zijn van dit illustere merk en op beide motoren toegepast. Vrijwel elke Engelse motor werd in het verleden hiermee uitgerust.

De AJS heeft verder een Altette claxon (origineel) en een Lycett zadel (replica), een hoge uitlaat, variatie op een vooroorlogse Bigport AJS, en trial formaat aluminium wielen. De spatborden zijn van aluminium zoals de originele CS modellen die ook voerden. Het is dus eigenlijk een variatie op een thema. De stangen voor de spatborden zijn van Jürgens hand. Het was te veel gedoe om uit te zoeken waar ik dat allemaal vandaan moet halen en hij maakt er gewoon iets moois van. De Smiths chronometric is ook een dingetje. Die kost me een bak centen maar daar heb ik uiteindelijk ook nog een exemplaar van gevonden.

BUIGEN EN SNIJDEN

En dan het buigen van de spatbordbeugels samen met Jürgen... Nou ja, Jürgen doet het meeste werk omdat hij het al een keer gedaan heeft voor zijn TR5 replica en ik hobbelen er een beetje achteraan met een snij-ijzer om de buizen op de juiste maat te snijden en om te assisteren met buigen en natuurlijk om alles te fotograferen. U ziet, de rollen zijn goed verdeeld tussen Jürgen



COLOFON

Contributie per kalenderjaar €27,50
vanaf Q2 €21,- vanaf Q3 €13,75, vanaf Q4 €34,50.

Inschrijfgeld €5,-
Gezinslid €6,-. Inschrijfgeld €2,50

Digitaal clubblad
Bij digitale toezending van SG krijg je
€ 5,00 korting op de contributie.

Opzeggen lidmaatschap
Opzegging dient te geschieden
vóór 1 december van het lopende jaar.

Buitenlandse leden
Leden in het buitenland betalen voor toezending
van het clubblad € 14,- per jaar naast
de reguliere contributie.

Adreswijzigingen
Schriftelijk melden bij de penningmeester.

Advertentie
Voor leden: gratis (eenmalig).
Commerciële: tarieven via de penningmeester.

Auteursrecht
Satisfaction Guaranteed,
de bijbehorende Special Issues
en de website www.ajs-matchless.nl
bevatten informatie van en over de leden
van de vereniging.

Het geheel of gedeeltelijk overnemen
van deze informatie voor publicatie
in of door andere media is alleen toegestaan
na schriftelijke toestemming van het bestuur.

SG niet ontvangen/beschadigd
Iedere 2 maanden valt er een SG op je deurmat.
Geen SG ontvangen?
Neem contact op met Sjoerd Dijkhuizen via
sjoerdd1954@gmail.com
of 06-12186755

Opmaak
Michiel Röben en Antoinette Stapel.

Spellingcheck/proeflezen
Kees Majoor en Carla van der Poll

ISSN 2589-0948

CLUB-ACTIVITEITEN 2020

MEI	15-17	TC	Kampeerweekend Nederhemert-GEANNULEERD
	29-1		HR 2020 Ajdovščina, Slovenie: GEANNULEERD
JUNI	14	TC	Toerit Dick ten Hoeven, met eventuele overnachtingsmogelijkheid. ONDER VOORBEHOUD
JULI	3-5	TC	AMC Turftreffen Holsloot bij de familie Broekhuizen. ONDER VOORBEHOUD
AUGUSTUS	7-9	TC	Kampeerweekend Rockanje.
	21-24		Jampot Rally Engeland-GEANNULEERD
SEPTEMBER		TC	Peter van der Schree, Weekend / Rit? (1e helft september)
	19	TC	Nationaal Veteraan Treffen Woerden.
OKTOBER	2-4	TC	Texeltreffen.

BUITEN-DE-CLUB AGENDA

JUNI	14	Cafe Racer dag, Medemblik ONDER VOORBEHOUD
	19-21	VMC rit te Exterveen Drenthe. ONDER VOORBEHOUD Info Bert Braam 0599-647941
	19-21	Trumpet-treffen. GEANNULEERD
JULI		
AUGUSTUS		
SEPTEMBER	10-12	Borkertoren toer voor motoren voor 1948
OKTOBER	3-4	BRITISH CAR & LIFESTYLE BEURS

CHECK VOOR VERTREK...

I.v.m. het COVID-19 virus zijn een aantal ritten helaas geannuleerd: zie bovenstaande agenda's.

In afwachting van de ontwikkelingen is dit de voorlopige agenda. De treffens die er nu onder voorbehoud in staan lijken vooralsnog door te kunnen gaan. Indien dit anders is vermelden wij dit op de website, Facebook en via mail. Houd dit a.u.b. in de gaten.

Als je die mogelijkheden niet hebt, verifieer dan a.u.b. bij organisatie of Sandra van Ewijk of het doorgaat vóór je afreist naar een treffen!

ACHTERPLAAT

Deze mooie foto kreeg Michiel Röben toen hij samen met vrienden en familie van Guido Schuerman zijn huis leeg ruimde. Het is een van de vele foto's die Guido maakt in zijn motorleven. Guido is ruim 40 jaar lid geweest van de AJS Matchless Vereniging.

NIEUWE REDACTIE

Door Antoinette Stapel

Wat een verrassing was dat tijdens de ALV: helemaal achterin de zaal klonk ineens een stem die zei: ik wil je wel helpen! Ik was met stomheid geslagen... Een nieuw en onbekend clublid en hij kan werken met Indesign! Na de vergadering hebben we uiteraard meteen kennisgemaakt En daar zitten we dan: zijn naam is Michiel Röben.

De eerste echte kennismakingsafspraken hadden we in Schoorl en we hebben allebei het gevoel dat het gaat lukken! Vlak na de ALV moest SG2 al gedrukt worden, maar de SG die nu voor je ligt is al echt een produkt van ons beiden. We puzzelen samen op een nieuwe opmaak, die er frisser, moderner en sommigen vinden het misschien een beetje gewaagder zal uitzien.



SG wordt nu door ons beiden in het professionele opmaakprogramma. Indesign gemaakt. Vlak voor de COVID-19-crisis was er een gezamenlijke Indesigndag in Apeldoorn, bij de Norton redactie, waar ook de BSA-, Ariel- en de AJS/Matchless club bij was. Op deze manier is de Eenhoorn-federatie meer dan alleen een overkoepelend orgaan voor de Engelse clubs. We werken al samen; inspireren elkaar; geven elkaar advies, tips en wisselen kopij uit. Met name de technische artikelen zijn gewild

Met een nieuwe redactie, nieuwe opmaakmogelijkheden en de verdieping van de samenwerking met de Eenhoorn-redacties kan het alleen maar nog beter gaan. Wij hebben er zin in...

BESTUUR & SPECIALISTEN

DOELSTELLING

De bevordering van het bezit, het gebruik en de instandhouding van motorfietsen van de merken AJS en Matchless.

Opgericht 1 januari 1976 KvK Maastricht nr. 40204101

Aangesloten bij Stichting Eenhoorn Federatie en FEHAC.

VOORZITTER

Harrie van Ewijk T: 06-10166215 M: harrie.vanewijk@hotmail.com

SECRETARIS

Ad Janse T: 06-18938020 M: ellalove@zeelandnet.nl

PENNINGMEESTER/LEDENADMINISTRATIE

Marijke Visser Landgraafstraat 28, 3361 EB Sliedrecht

T: 0184-410197 M: ajsmpenningmeester@gmail.com

Lidmaatschapbetalingen: NL34INGB0002034565

ARCHIVARIS

Peter Weeink T: 072-5092898 M: p.weeink@quicknet.nl

BOEKEN-EN ACCESSOIERSFONDS

Sjoerd Dijkhuizen Veenweg 26, 7814 PZ Emmen

T: 06-12186755 M: sjoerdd1954@gmail.com

ONDERDELENFONDS

Albert Bos T: 06-48454941 M: ajsmatchless@hotmail.com

Bellen: alleen maandagavond, mailen kan altijd.

Bestellingen: uitsluitend met bestelformulier bij:

Onderdelenfonds AJS-Matchless Vereniging Nederland,

Noorderweg 77, 9621BN Slochteren. Betalingen NL44INGB0000764655

REDACTIE SATISFACTION GUARANTEED

Michiel Röben & Antoinette Stapel M: sg-post@hotmail.com

Antoinette Stapel T: 072-5092898; Michiel Röben T: 06-19644889

TREFFENCOMMISSARIS

Sandra van Ewijk T: 06-27055504 M: Sandravanewijk@hotmail.nl

WEBMASTER

Chris van Baal T: 06-42139772 M: foto@ajs-matchless.nl

Website www.ajs-matchless.nl

FACEBOOK

Sandra van Ewijk & Marieke Christiaans van Ewijk

Sandra van Ewijk T: 0627055504 M: Sandravanewijk@hotmail.nl

Marieke Christiaans van Ewijk T: 06-11226224 M: mariekevanewijk@hotmail.com

FEHAC/EENHOORN VERTEGENWOORDIGER

Cees Zwinkels T: 070-3867994 M: cees.zwinkels48@gmail.com

TAXATIECOMMISSIE

Quirien Becker, Roel Blom, Peter Bos, Syl de Vries

Motortaxaties t. b. v. verzekering uitsluitend voor clubleden tegen geringe onkostenvergoeding.

TYPESPECIALISTEN

Eéncilinders 2e helft jaren 30:

Horst Kerkhof M: biggles1957@gmail.com T: 0314-346511 (bellen tussen 19:00u - 22:00u)

Eéncilinders jaren 40: Cor Elbersen T: 0346-352472 (na 19:00u)

Eéncilinders: Gert Drenth, M: 2wielergert@gmail.com T: 06-30398908 (na 19:00u)

Tweecilinders na 1947: Rinus van Leest M: twinus@ziggo.nl T: 043-3478129

