



Nr. 5 September-Oktober 2019

Satisfaction Guaranteed



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 contributiejaar.

Buitenlandse leden

Leden in het buitenland betalen voor toezending van het clubblad € 14,- per jaar naast de reguliere contributie, tenzij men voor digitale toezending kiest.

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 Willem le Bruin.

Opmaak

Deze SG is opgemaakt door Kees Majoor en Antoinette Stapel.

ISSN 2589-0948

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, ingeschreven bij de KvK Maastricht nr. 40204101
Aangesloten bij Stichting Eenhoorn Federatie en FEHAC.

Voorzitter: Harrie van Ewijk

T: 0610166215 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 accessoiresfonds: Willem le Bruin

Watermanlaan 1, 5694 LG Son en Breugel

T: 0499-479939 M: ajs-m-baf@chello.nl

Onderdelenfonds: Albert Bos

T: 0648454941 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 SG: Kees Majoor & Antoinette Stapel

T: 072-5092898 M: sg-post@hotmail.com

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 en Marieke Christiaans van Ewijk

T: 06-27055504 M: Sandravanewijk@hotmail.nl

T: 06-11226224 M: mariekevanewijk@hotmail.com

Fehac/Eenhoorn vertegenwoordiger: Cees Zwinkels

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

Taxatie-commissie

Quirien Becker, Roel Blom, Peter Bos, Syl de Vries Motortaxaties t. b. v. verzekering uitsluitend voor clubleden tegen geringe onkostenvergoeding.

Typespecialisten

Eencilinders 2e helft jaren 30: Horst Kerkhof M: biggles1957@gmail.com

T: 0314-346511 (bellen tussen 19:00u - 22:00u)

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

Eencilinders: 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

BIJ DE VOORPLAAT

Onderweg naar Bad Bentheim is de koffiestop bij deze authentieke watermolen. Peter Weeink rijdt zijn eerste 250 kilometers op de vers gerestaureerde '32 Matchless D3. Foto Marijke Visser.

AGENDA 2019

- September** 6-8 TC Toerit door Peter van der Schee, Brabant Voor info: pfvdschee@kpnmail.nl of tel. 013-5422060 en pagina 25 van deze SG
- 21 TC Nationaal Veteraan Treffen Woerden
- Oktober** 4-6 TC Indoor Kampeerweekend Balen door Bram van Genechten, Maxim Mertens en Vincent van Vlerken

NIET-CLUB GERELATEERDE EVENEMENTEN

- September** 8 HVM evenement, Schoonhoven, www.hmv-nederland.com
- 14-15 Plonkers Pleasure Trial
- 15 HVM evenement, Gemert, www.hmv-nederland.com
- 28 Flaeijel Toertocht Nieuwehorne met historisch festival (VMC)
- November** 17 Ruilbeurs Wormer, Spatterstraat 21c, 1531 DA Wormer
- December** 23 Christmas Pleasure Trial



Nog één keer de International van 2019. Motoren kijken en er aan sleutelen. Druk en gezellig. De aankondiging van de International Jampot Rally van 2020 vind je op pagina 6 van deze SG.

IN DEZE SG

- | | |
|------------------------------------|---------------------------------|
| 4. Rund um Bad Münstereifel | 22. Werk in uitvoering |
| 6. Van de voorzitter | 23. Meest bijzondere prestatie |
| 6. Aankondiging IJR 2020 Slovenië | 24. Advertenties |
| 7. Distinguished Gentleman's Ride | 25. Aankondiging Toerit Brabant |
| 8. Aantrappen en gasgeven | 25. Aankondiging Balentreffen |
| 15. AMC Turftreffen | 26. Notulen bestuursvergadering |
| 16. Foto-impressie AMC Turftreffen | 27. Oud Nieuws |
| 18. Matchless D3 Art Deco | |

THUMBS UP!

Door Kees Majoor

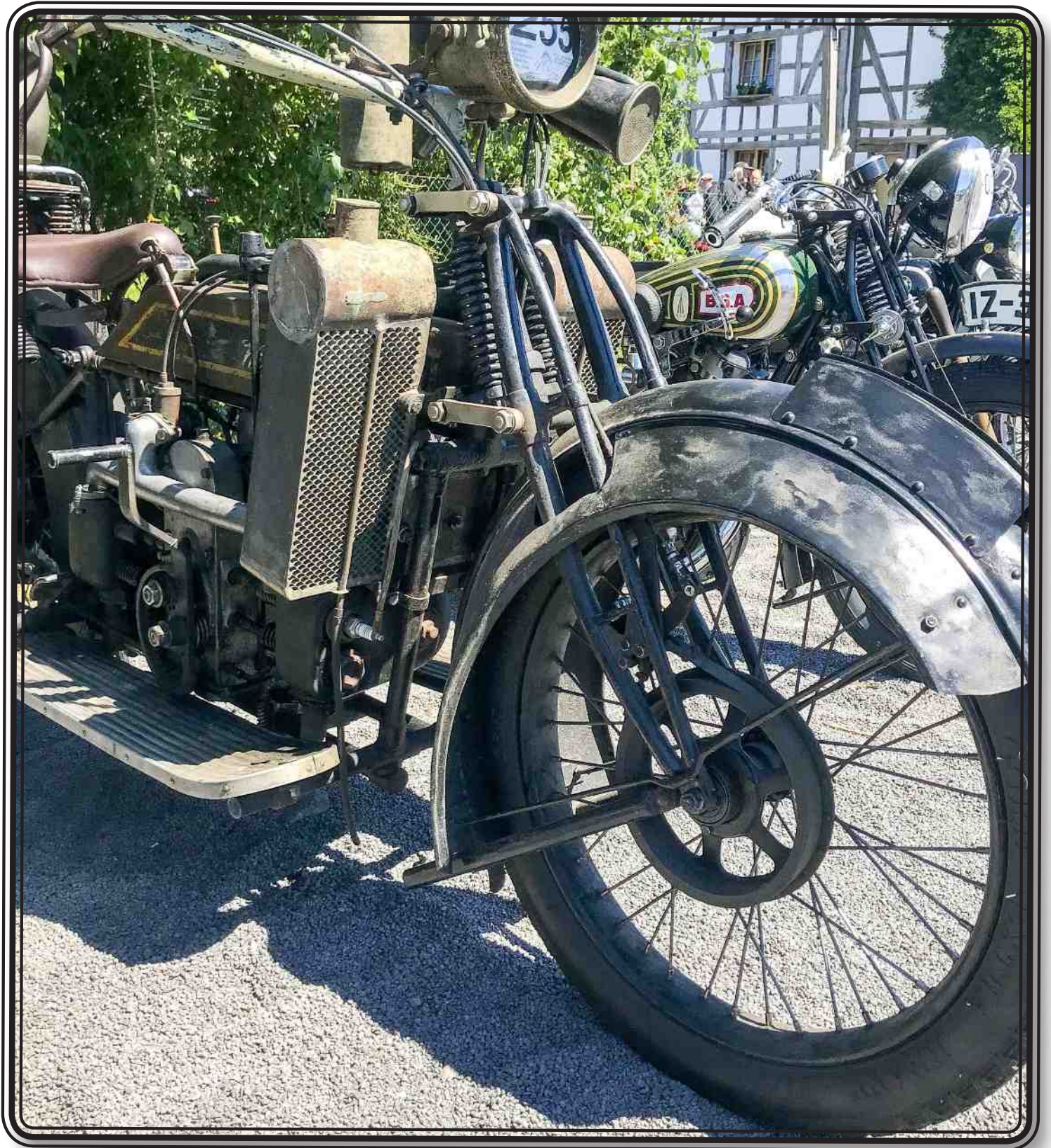
Ik stond in het linksaf vak te wachten voor rood. De Matchless "pof-pofpofte" rustig stationair. Naast me stopte een auto in het rechte door vak. In m'n ooghoek zag ik het raam van de bestuurder omhoog gaan. Ik keek en ik zag een brede glimlach en vervolgens een duim omhoog. Uiteraard lach je dan terug.

Op een doorgaande weg moest ik stoppen voor rood omdat een overstekende fietser op het knopje had gedrukt. Toen hij op zijn mountainbike vlak voor me langs fietste, stak hij een hand op en hij riep: "Mooie motor!" Dan roep je natuurlijk terug: "Dankjewel!"

Ik reed een keer op de Match naar Bussum. Een plantsoenwerker die op een rotonde in mijn woonplaats Huizen bezig was, keek me al nadrukkelijk na. En toen ik na een klein uurtje via dezelfde route weer naar huis reed, hoorde hij me waarschijnlijk al aankomen. Zijn gezicht had een brede lach en zijn hand met de duim omhoog werd hevig heen en weer geschud alsof hij me wilde aanmoedigen. Dat moest ik natuurlijk belonen met een brede grijns en een streepje te veel gas bij het optrekken. Lekker dikke klappen!

En zo kan ik nog wel even doorgaan. Blijkbaar hebben onze motorfietsen op veel mensen een positieve invloed. Is het nostalgie naar vervlogen tijden? Is het omdat onze motoren tegenwoordig "anders" zijn dan de norm? Is het omdat de dikke klappen van onze ééncilinders vergelijkbaar zijn met de menselijke hartslag? Eén ding is zeker. We moeten het geluid van onze motoren opnemen zodat we het voor toekomstige generaties af kunnen spelen met de correcte hoeveelheid decibels. Dan hebben zij in een benzineloos tijdperk ook nog iets om over te glimlachen.

RUND UM BAD MUNSTEREIFEL



De oudste motor was een watergekoelde Williamson gebouwd in 1914 in Coventry. De gebroeders Billy en Harold Williamson (vroegere testrijders van Rex) bouwden motoren van 1912 tot ongeveer 1920. Tot 1916 werden lucht- of watergekoelde boxers ingebouwd, die speciaal door Douglas werden geproduceerd.

BUITEN-GEWOON TREFFEN

Door Marita Flikkema

Vorig jaar juni, tijdens ons bezoek aan Armin en Oliver Schulzki (we moesten nog een in Portugal geleende kickstarter terugbrengen) nodigden zij ons uit voor de 18e 'Rund um Bad Münstereifel'. Dit evenement wordt ieder jaar georganiseerd voor motoren van vóór 1939.

Het weer zou dit laatste weekeinde in juni prachtig worden dus we hebben ons Bedford campertje voor de 2e keer mee op vakantie genomen.

Het evenement vond plaats in het plaatsje Insul aan de Ahr. Het grote parkeerterrein net buiten Insul werd beschikbaar gesteld voor de kampeerders en kostte maar €12,- ongeacht het aantal nachten.

Zaterdagochtend was dan de rit van ongeveer 120 km met nog een optionele hele zware route voor de diehards. De organisatie mocht zich verheugen met het respectabele aantal van 266 deelnemende motoren (incl. de demonstratiemodellen) van 170 verschillende merken: van Adler tot Zündapp en daar zaten natuurlijk ook A.J.S en Matchless bij! Onze A.J.S is van 1955 dus wij reden voor spek en bonen mee.

Oliver had voor dit evenement een prachtige rit uitgezet. In een rustig tempo tuften we door de bossen, berg op, berg af, met heel veel krappe haarspeldbochten en leuke dorpjes en langs prachtige velden. Je verbaast je over de ruimte en de rust, je komt nauwelijks verkeer tegen. Het was duidelijk een rit voor hele oude motoren, we hebben er nog nooit zoveel langs de weg zien staan!

Een leuk evenement in een prachtige en rustige omgeving! Een aanrader voor mensen die niet te ver willen reizen.



1. Armin op Matchless Model X
2. Oliver op de AJS 38/2
3. Toen motorfietsen nog fietsen waren...



VAN DE VOORZITTER

Door Harrie van Ewijk

De vorige keer schreef ik dat ik na de International met vrienden naar Luxemburg ben geweest en daar heerlijk heb rondgereden. Kort daarna ben ik naar Schotland gegaan om te toeren. Schotland is één van mijn favoriete vakantie-landen. Naast familiebezoek ben ik met het clubje waarmee ik ook naar Luxemburg was door de Trossachs gereden. We hadden een bunkhouse in Lochearnhead voor ons zelf. Dit is in een voormalig treinstation. Ik ben hier ongeveer 10 jaar geleden ook al eens met enkele leden van onze club geweest. Schotland kent unieke vergezichten en ruige natuurgebieden. De wegen zijn goed en de mensen zijn ontzettend gastvrij. Alleen het weer zat een beetje tegen, het was onwerkelijk warm voor Schotse begrippen en totaal geen regen. Terug in Nederland was het nog warmer en niet leuk meer op de motor.

Over leuk toeren gesproken brengt mij op het idee voor de volgende International in Slovenië. Je kunt er rechtstreeks naar toerijden via Duitsland en Oostenrijk. Maar je kunt er ook een interessante tocht/vakantie van maken via bijvoorbeeld 10 landen. Ik denk om in pakweg 2 weken via België, Luxemburg, Frankrijk, Duitsland, Zwitserland, Liechtenstein, Italië naar Slovenië te rijden en terug via Oostenrijk. Samen met Nederland maakt dit 10 landen. Je kunt eventueel ook nog Kroatië erbij pakken. Onderweg wil ik dan over de Stelviopas en langs Venetië. Ik zie het als een leuke uitdaging en ik ben benieuwd of er onder de leden

nog meer van zulke plannen leven. Graag hoor ik jullie ideeën en reisplannen. Zodra het mogelijk is om in te schrijven (medio januari) laten we jullie dit weten. Er is een limiet van 140 inschrijvingen. Dus het is zaak dat je op tijd bedenkt of je hiernaartoe wilt.

Jan Hendrik Wolf, ons clublid uit Duitsland, heeft een mooie locatie gevonden voor een International in 2021 nabij zijn woonplaats Kelkheim. Hij kan ruim 200 deelnemers herbergen. Maar er is één groot probleem. Er zijn geen kampeerfaciliteiten in de directe omgeving. Nu is zijn vraag aan vooral de Nederlandse deelnemers of zij akkoord kunnen gaan met alleen hotelaccommodatie. Hij kijkt nog voor een kampeermogelijkheid in de omgeving, maar hij kan niets beloven. Buiten dat belooft hij een fantastische site, een spectaculair toerprogramma door het Taunusgebergte naar de Rijn, langs de Loreley, naar het Braunsfeld kasteel en dat allemaal over fantastische wegen langs velden, bossen, heuvels en bergen met haarspeldbochten en door fantastische natuur. De prijs voor een tweepersoonskamer is €94 per nacht en voor een éénpersoonskamer ongeveer €79 inclusief ontbijt. De rally kan alleen doorgaan bij voldoende deelname aan de hotelovernachtingen. Graag hoor ik z.s.m. van jullie wie akkoord is met hotelovernachting. (harrie.vanewijk@hotmail.com)

Keep the rubber on the tarmac



International Jampot Rally 2020 Ajdovščina, Vipavska dolina, Slovenija 29.05. - 01.06. 2020



THE DISTINGUISHED GENTLEMAN'S RIDE

Door de redactie

Op zondag 29 september 2019 wordt in 16 Nederlandse steden een bijzondere motorrit gestart door een grote groep stijlvol geklede heren en dames.

Gezondheidsproblemen

Deze rit wordt, net als in voorafgaande jaren, gereden voor een goed doel: zoveel mogelijk geld inzamelen voor onderzoek naar gezondheidsproblemen bij mannen zoals o.a. prostaatkanker en depressie. Eén op de vijf mannen krijgt er ooit in zijn leven mee te maken en dus is het van groot belang dat er naar medische oplossingen wordt gezocht.

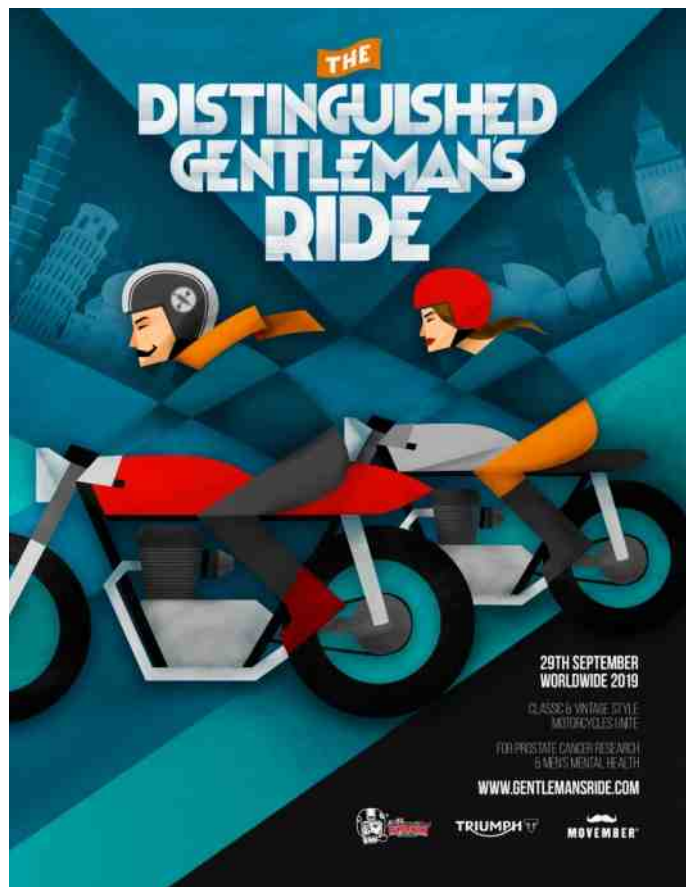
Wereldwijd

Niet alleen in Nederland maar over de hele wereld en in meer dan 600 steden, wordt deze Distinguished Gentleman's Ride (DGR) gereden! Een bijzonder fenomeen, dat in 2012 voor het eerst de kop opstak toen een stel Australische vrienden het soms negatieve imago van motorrijders wilde verbeteren door motorrijden te koppelen aan een goed doel. Mark Hawwa werd geïnspireerd door een beeld van Don Draper (Mad Men) in een maatpak op een Matchless (!) en dat is het thema van de DGR rit geworden.

Clubleden

Vorig jaar reed o.a. Jan Bouma deze rit mee vanuit Eindhoven, Quirien Becker en Karl de Bruin reden mee vanuit Maastricht. Rob van der Ham reed in Rotterdam en Michel, Bjorn van Luijck in Amsterdam. Rinus van Leest won als deelnemer een mooie prijs!

Dit jaar kun je de DGR vanaf de volgende steden meerijden: Amersfoort, Amsterdam, Breda, Den Bosch, Den Haag,



Eindhoven, Enschede, Leeuwarden, Maastricht, Nijmegen, Rotterdam, Roosendaal, Steenwijk, Utrecht, Veluwe, Venlo, Wageningen.

Vooraf aanmelden via <https://www.gentlemansride.com/>

Goed voorbeeld doet goed volgen?



Don Draper op een Matchless, hij vormt de inspiratiebron voor de stijl van de Distinguished Gentlemen's Ride...



Ook de dames rijden in stijl.



AANTRAPPEN EN GASGEVEN

Door Chris van Baal

1



Zoals jullie misschien weten ben ik al jaren een soort van verliefd op Italië, het eten, de taal, de wijn en niet te vergeten de Grappa. In Italië wordt op 25 april herdacht dat de Tweede Wereldoorlog is afgelopen en die dag is iedereen vrij. Dit is de reden dat Sergio Cavoni, de organisator van de IJR 2009, samen met wat vrienden een “raduno” organiseert voor de Italiaanse AJS/Matchless leden. Sergio heeft mij daar al meerdere keren voor uitgenodigd maar het was er nooit van gekomen.

Nu was ik pas in het bezit van een AJS 18S en na het IJsland avontuur met de AJS 16MS durfde ik de rit naar Italië wel aan. Het zou ook een mooie voorbereiding zijn voor de IJR in Portugal.

Dus heb ik nieuwe bandjes, nieuwe kettingen, schijfjes en een tandriem gemonteerd om de dynamo aan te drijven. Ook monteerde ik een nieuw koppelingshuis en platen en een elektronische spanningsregelaar en ontsteking: wat kan mij gebeuren! Oliefilter en nieuwe olie, een volle tank: aantrappen en gas geven. Dus ik vertrok op 23 april 2018 richting Italië. De route ging via België met als eerste stop camping Trieux in Mallone. Richting Frankrijk reed ik over de Rue National voor de tweede overnachting in Humes-Jorquenay op een municipal camping. Dan sta je daar alleen en komt er een vrouw met je afrekenen, ik denk €3,60...

VREEMD GELUID

Onderweg hoorde ik een vreemd geluid uit de primaire bak. Dus toen de tent stond heb ik de primaire bak maar even open gemaakt: de centrale moer van het koppelingshuis



1. De aanloop naar de Grand San Bernard pas
2. Het koppelingshuis moet vastgezet worden

bleek los te zitten. Gelukkig had ik die zelf “vast” gezet. Het euvel was dus weer snel verholpen. De volgende dag haalde ik een heerlijk vers broodje bij de Boulangerie en was ik weer vroeg op pad.

KLEIN FOUTJE...

Onderweg beging ik nog de stommitieit om op een rotonde de verkeerde afslag te nemen zodat ik het tankstation niet kon bereiken omdat ik op een weg reed die gescheiden werd door vangrails. Ik reed al een tijdje op reserve. Jullie begrijpen het denk ik al: tank leeg. Dan stopt de motor er natuurlijk gewoon mee. Dus ik moest lopend terug naar het onbemande tankstation. Daar kan je dus geen jerrycan of zo lenen of kopen. Gelukkig was er een kleine supermarkt waar ik een glazen fles vruchtensap heb gekocht. Gewapend met de fles gevuld met brandstof

ging ik weer lopend naar de AJS. Met 1 liter brandstof in de tank en geknepen billen toen maar op zoek naar het volgende tankstation. Dat is gelukt. Via camping Larmot in Pontarlier heb ik de reis vervolgd richting het Aosta-dal in Italië. Via Lac Lemman reed ik naar de Grand St. Bernard. Helaas was deze pas nog gesloten i.v.m. sneeuw. Jammer, maar het levert wel een mooie foto op. Gelukkig is er ook een tunnel. Dus na het betalen van de tol mocht ik de reis vervolgen. Ik vind het altijd prachtig om in een tunnel te rijden. Als je een beetje gas houdt hoor je de motor zo lekker ronken.....

Aangekomen op camping Tunnel International kreeg ik een telefoontje van Marco, een gezamenlijke vriend van Sergio en mij. Hij vertelde dat Sergio in het ziekenhuis lag en de “Raduno” niet door ging. Daar sta je dan bijna op de plaats

van bestemming. Ik besloot om de volgende dag terug naar huis te gaan.

RAAR GELUID

Na een koude nacht in het mooie Aosta-dal trapte ik de AJS weer aan en toen hoorde ik al een raar geluid....Toch ben ik gaan rijden maar al klimmend richting de tunnel werd het geluid erger. Ik besloot maar weer terug naar de camping te rijden. Daar kon ik alleen maar constateren dat het "het Big End" moest zijn. Het verhaal van de ANWB zal ik jullie onthouden want na het "wegslepen" naar een garage en telefoongesprekken met de ANWB heb ik besloten om met het vliegtuig naar huis te gaan.

Thuis aangekomen ben ik de volgende ochtend met m'n camper en aanhanger richting Italië gereden om zelf de AJS met al mijn campingspullen op te halen want ik moest natuurlijk op Hemelvaartsdag met Rob van der Ham richting Portugal vertrekken. "Helaas" nu met de Triumph. Want alles wat AJS of Matchless heet in mijn garage deed het niet of was na het IJsland debacle nog niet ingereden. Over

de IJR in Portugal is al genoeg geschreven dus daar ga ik het niet over hebben.

POGING TWEE MET DE AJS 18S NAAR ITALIË.

Dit jaar werd er een rondrit van 5 dagen georganiseerd door mijn vriend Marco in Toscane. Ik werd verwacht op 25 april in Hotel Santo Stefano in Pieve Santo Stefano. Dus op 20 april heb ik de reeds gereviseerde en met beleid ingereden AJS 18S weer aangetrapt. Mijn eerste stop was op camping Les Murets in de buurt van Aywaille. De traillisten onder jullie zullen deze naam herkennen. Tijdens het paasweekend is daar altijd een trailwedstrijd. De traillisten Rob van der Ham en Peter Weeink waren daar aanwezig en nog andere clubleden. Ik had mijzelf op de koffie uitgenodigd en kwam aanrijden terwijl zij nog aan het ontbijten waren. Peter bakte voor mij een heerlijk eitje en van Rob kreeg ik een heerlijke bak koffie. Altijd gezellig om onverwacht clubleden te ontmoeten. De reis heb ik vervolgd via een andere route

en daardoor ook andere campings dan in 2018. Het blijft mooi om via Frankrijk en Zwitserland naar Italië te rijden. Bochten, bergen en mooie vergezichten.

EERST NAAR SERGIO

Mijn eerste reisdoel in Italië was Sergio. Ik ging er van uit dat hij in zijn buitenhuis was. Als hij er niet zou zijn moest ik mijn plan veranderen. Dat hoefde niet want Sergio was gewoon thuis. Wat was de goede man verbaasd toen hij het geluid van een Engelse motorfiets hoorde en mijn gezicht onder de helm vandaan zag komen! Na een warme douche, een goed glas wijn en een heerlijke maaltijd hebben wij op onze eigen wijze bijgepraat. Op aanraden van zijn vrouw zijn wij vroeg naar bed gegaan. De volgende dag reed ik in mijn eentje richting Pieve Santo Stefano voor de rondrit door Toscane met Marco en zijn vrienden. Vanwege het slechte weer ben ik in een keer doorgereden naar het hotel.



3



4

Gelukkig was er nog een kamer vrij.
Lekker hoor: warme douche, goed eten en natuurlijk de grappa. O, ja: een goed bed is ook wel lekker.
Donderdag 25 april kwam Marco met zijn vrienden. De motoren stonden in de "furgone". Dit is een kleine vrachtwagen. Want tja, je zal toch vanuit Cles op de motor naar Toscane moeten rijden...

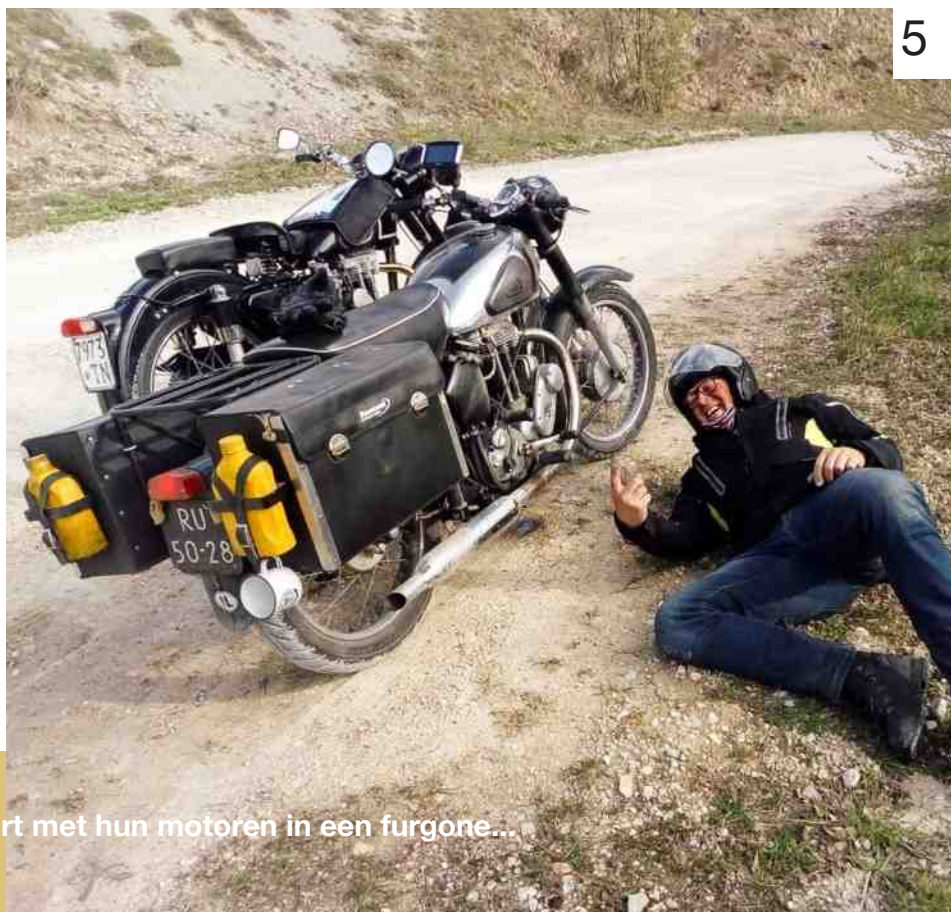
Marco had 5 mooie ritten uitgezet. Wij zijn in Sansepolcro, Caprese Michelangelo, Arezzo, Sienna en Lago die Trasimeno, Cortona, Sienna en vele andere mooie plekken geweest. Wij hebben in de zon, regen, hagel en sneeuw gereden.

3. Sergio Gavoni (rechts) en Chris

4. De Italianen komen naar de start met hun motoren in een furgone...

5. Olie?

6. Sneeuw?



5



6

Na 5 dagen mocht ik weer alleen op pad. Na dagen van Duits, Engels en Italiaans praten vond ik dat niet zo erg.

ALLEEN VERDER

Op dinsdag vervolgde ik mijn trip richting Camping Porticciolo aan het Lago die Bracciano vlakbij Rome. Dit is voor mij geen onbekende omgeving, hier ben ik in het verleden vaker geweest. Het leek mij wel leuk om met de AJS in de buurt van het San Marco plein een foto te maken. Op de dag van de arbeid, ook een vrije dag in Italië, ben ik redelijk in de buurt gekomen. Het was erg druk: veel militairen en politie en er waren veel wegen afgezet. Ik ben wat langs de bezienswaardigheden gereden: het blijft een groot openluchtmuseum. Donderdag bezocht ik nog het Museo storico dell'Aeronautica Militare. Dit is een museum over de geschiedenis van de Italiaanse militaire luchtvaart, met meer dan 60 vliegtuigen.

RAAR GEPIEP

Op de terugweg hoorde ik een raar gepiep in mijn achterwiel. Na een technische inspectie bleek het achterlager vast te zitten. Op de camping heb ik, met technische ondersteuning van steun en toeverlaat Rob van der Ham, het achterwiel uit elkaar gehaald. Het lager aan de kant van de kilometertelleraandrijving bleek defect te zijn. In Frankrijk was mijn kilometertellerkabel al gebroken en de aandrijving wat verdraaid. Dit is waarschijnlijk de oorzaak van het stukgelopen lager. Na wat gesleutel en hulp van de campingbaas heb ik het een en ander opgelapt zodat ik naar huis kon rijden, maar de lol was er vanaf.



7

7. Marco de Stefani

8. Met de AJS in de buurt van het San Marco Plein in Rome

9. Het achterwiellager is defect



8



MEE ETEN?

Terug rijdend richting Nederland belandde ik op camping Alto Savio. Ik zette eerst weer het tentje op en ging daarna “even” een biertje in de bar drinken. De campingbaas vroeg of ik al gegeten had en even later kwam een kennis met verse champignons aan, net geplukt. Of ik mee wilde eten? Daar zei ik geen nee tegen. Nog weer later kwam er een neef met 12 flessen zelf geproduceerde rode wijn. Of ik een glaasje wijn lustte? Het werd een gezellige avond en de wijn was op.

DAN MAAR DE TREIN

Even ten noorden van Venetië heb ik nog twee nachten “geschuld” voor regen, hagel en sneeuw. Ik zat in een gehuurde caravan op camping Riva d’Oro aan het Lago di Santa Maria. Vanwege het lagerprobleem en het weer besloot ik om met de “autoslaaptrein” van Innsbruck naar Düsseldorf te gaan. Dat scheelde drie dagen rijden. Via Cortina d’Ampezzo heb ik over de vers gevallen sneeuw gereden: koud maar erg mooi. Via de Brennerpas reed ik richting Innsbruck naar de autoslaaptrein. Na een redelijke nacht kwam ik ‘s ochtends vroeg in Düsseldorf aan met de trein. Daar laadde ik de spullen weer op de motor, ik trapte de AJS aan en reed richting Heemskerk. Al met al weer een mooie belevenis, en ik ben veilig en heelhuids thuis gekomen. Het lager is inmiddels vervangen en het achterwiel zit er weer in.

'Dus aantrappen en gasgeven...'

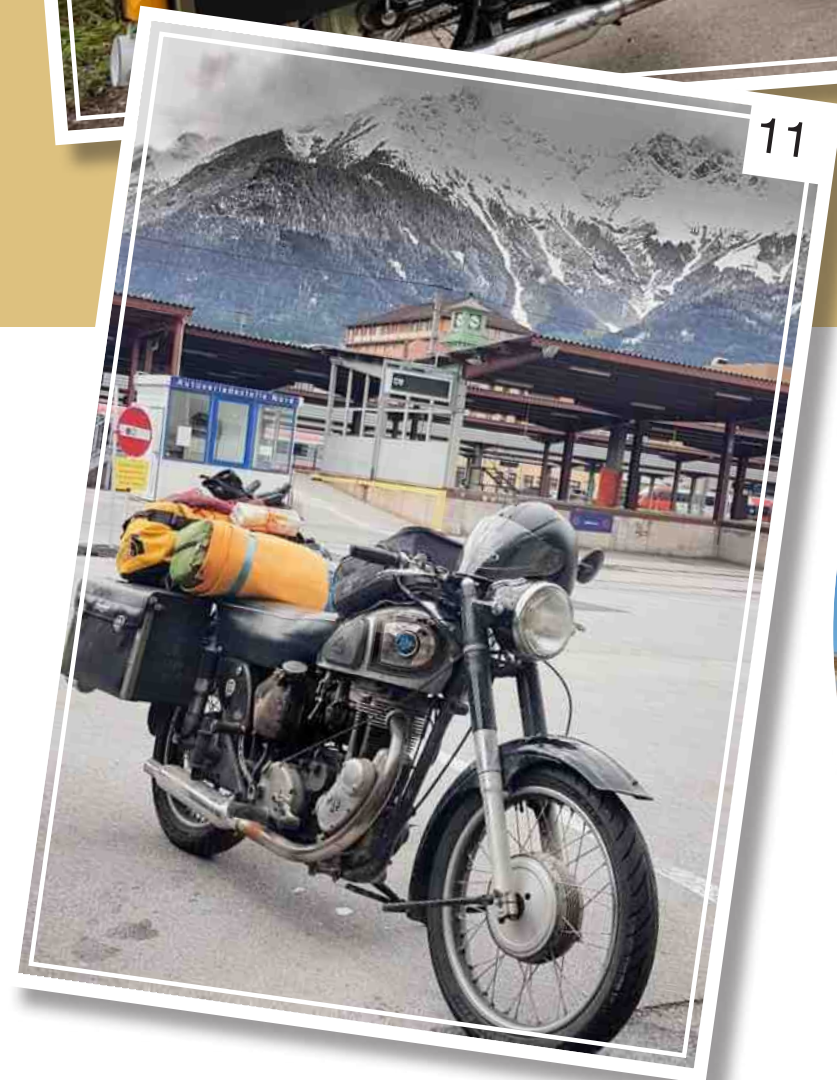


10

10. Zwitserland

11. Eindelijk de autoslaaptrein in Innsbruck...

12. Sienna



11



12

AMC TURFTREFFEN 2019

Door Corry en Simon Wensveen

Omdat we toch wat spullen mee wilden nemen en omdat dat allemaal niet op één motor past, hebben we de Lightweight Matchless op de aanhanger meegenomen. Met name omdat mijn zus sinds kort tien huizen verderop woont, moest er een plant mee, zijnde het inwijdingscadeau.

Vrijdag zijn we om 11:00 uur op pad gegaan: het was prachtig weer. Na twee uurtjes rijden kwamen we aan en zagen we al een bootje aan de kant liggen. We wisten toen nog niet dat het Turftreffen door een zeer bekend lid (Cees Zwinkels met zijn vrouw Carla) per boot werd bezocht. Het moet toch niet gekker worden.



Ook mensen die per boot kwamen, kregen duidelijke wegwijzers naar het treffen !

We werden door Gert Broekhuizen hartelijk begroet. Het inschrijven en tentje opzetten was snel klaar en er was nog plek zat. We hebben een tijdje in het zonnetje gezeten en we zijn toen de Schoolstraat naar het oosten opgewandeld om mijn zus te bezoeken. Ook zij heeft een oude boerderij met een enorm stuk grond en loodsen aangekocht. Dit kan blijkbaar makkelijk in Drenthe, want bij ons in het westen is dit niet te betalen.

Bij terugkomst was de pizzaoven al gearriveerd en we keken er naar uit. Het werd een gezellige avond en nadat ik mijn zwart geblakerde pizza ingeruild had voor een goede pizza, was dit ook geregeld. Drie leden hebben deze avond een leuk gitaarspel met zang verzorgd en de stemming zat er goed in.

De volgende dag (zaterdag) zijn we na het ontbijt naar Nieuw-Amsterdam gewandeld en hebben daar wat genuttigd en wat voedsel gekocht. We waren ruimschoots op tijd voor de toertocht die om 13:30 uur van start ging. Er komen altijd een heleboel mensen op andere merken om mee te rijden met de toertocht. Hoe meer motoren en mensen, hoe beter. We reden door het prachtige Drentse landschap en ik had het prima naar mijn zin, totdat Björn van Luijck me attendeerde op mijn zachte band. Balen, maar ja wat doe je eraan. De motor stond snel op de

aanhanger van de bezemwagen en Corry mocht bij Gert achterop het zijspan meerijden.



Corry mocht achterop bij Gert.

Bij de stop werden we weer herenigd en de koffie met appeltaart smaakte heerlijk. Maar wat krijgen we nu, regen!!! Gelukkig kon ik weer in de bezemwagen en ben zodoende droog op de camping gekomen. Hoeveel geluk kan je hebben als je pech hebt! Het regende niet echt door en na verloop van tijd werd het droog en dat is zo gebeven. Deze avond was er een cafetariawagen waar het één en ander gekocht kon worden. Een groepje ging ergens anders eten. Volgens mij had Gert ook heel veel mensen uit het dorp uitgenodigd en ook een aantal vrienden. Er trad deze avond een prima band op en de gezelligheid was wederom aanwezig. Na ons tentje om 24:00 uur te hebben opgezocht, vielen we snel in slaap.

Al vroeg in de ochtend hoorden we het gerammel van tentharingen en al vroeg werd er door sommigen de thuisreis aanvaard. Wij gingen wat later ook weg, omdat ook voor ons wat familieverplichtingen wachtten.

Kortom: het was een gezellig weekend en we hopen dat voor onze gastheer en -vrouw eindelijk de lichamelijke ongemakken eens achter de rug zullen zijn. Beterschap gewenst. In ieder geval bedankt voor dit geslaagde weekend en de gastvrijheid die we mochten ondervinden.



Een mooie verzameling AMC motoren. Overweegt Horst hier of een Lightweight ook iets is voor hem ?

AMC TURF- TREFFEN 2019



HET WAS WEER GEZELLIG..

FOTO'S MARIJKE VISSER EN PETER WEEINK



MATCHLESS D3

ART DECO MET IERSE ROOTS





Door Peter Weeink

Rondtrappen, vlotteren en een ferme trap. Niets. Nog een keer, nu met de choke erbij: één plofje! Het leeft. Bij de derde trap komt de motor tot leven. Een gewoon ritueel als je al zo lang Matchless rijdt als ik maar deze keer was heel bijzonder. De onderdelen die in de tijdspanne van 20 jaar waren verzameld, gemaakt, aangepast, gerepareerd en opgeknapt waren samengevoegd tot één motorfiets en ik stond op het punt het eerste ritje sinds mensenheugenis te gaan maken.

Deze motorfiets kochten we (Antoinette en ik) in 1998 in Engeland. Ik was op zoek naar een opknapper en had een BSA sloper gekocht maar toen ik later de advertentie van een Matchless sloper in de Old Bike Mart zag staan realiseerde ik me dat Matchless eigenlijk mijn merk is. De communicatie met de verkoper ging per brief en fax en ik ontving een Polaroid fotootje waarop een oude verroeste motor met een gele benzinetank te zien was. Niet direct herkenbaar als Matchless maar de verkoper, een motorzaak, verzekerde mij dat het om een 1932 350cc twin-port Matchless met schuine cilinder (sloper) ging die behoorlijk compleet was maar wel gerestaureerd moest worden. Er zat geen kenteken bij maar wel een Ierse nummerplaat. Dat zou later nog een bijzonder verhaal opleveren. Ik vergaarde wat meer informatie. Willem Boot, die op 10 km afstand van mij woonde, had een Matchless D5 zijklepper uit 1933 en verschaftte mij een kopie van zijn onderdelenlijst. Hoewel deze motor in een aantal aspecten afweek van



1. De advertentie waarmee het project begon
2. De Matchless sloper is losjes in elkaar gezet
3. Blij met de nieuwe aanwinst
4. Een nieuwe tank, een nieuw begin!



de onze bleken ook veel zaken overeen te komen. Deze eerste foto's zouden nog vaak geraadpleegd worden tijdens het restauratieproces.

In Engeland

aangekomen, met

Bart Volger en Antoinette, was wel duidelijk dat er veel werk aan was maar de kennis ontbrak om een goed beeld te krijgen wat de restauratie zou inhouden. Ter voorbereiding had ik onderweg bij BMS een spareslist van 1931 gekocht, maar dat hielp niet. Ik wist wel wat van de prijs af te krijgen en de motor ging in onderdelen achterin de Honda Civic mee naar Nederland.

ARIEL ONDERDELEN

Vol enthousiasme begon ik te inventariseren: benzinetank en voorspatbord waren gatenkaas, het achterspatbord en de primaire bak waren niet van Matchless, zo ook de magneet en de carburateur. De wielen waren ooit nieuw gespaakt met verchromde velgen maar dit hoorde nou juist niet. Het blok was flink beschadigd: het bronzen krukaslager was eruit gelopen en er waren afgebroken koelribben.

Hoewel de informatie nog beperkt was tot de eerder genoemde onderdelenlijst werd al snel duidelijk dat er wel erg veel miste of vervangen moest worden.

Van de verkoper had ik een contactadres in Engeland gekregen. Deze man had een soortgelijk model gerestaureerd en was bereid om de nieuwe eigenaar van informatie te voorzien. Ik schreef een brief (nog steeds 1998) met vragen en kreeg uitgebreide informatie terug, zoals maten en tekeningen van spatborden, spatbordbeugels en primaire bak. Over sommige onderdelen deed de man erg pessimistisch zoals het dashboard en het stuur: 'Dat zou wel erg moeilijk worden want hij had dat nog nooit in het echt gezien'.

BEKEND TERREIN

Ik begon met datgene waar ik het meest vertrouwd mee was: het

blok. De opbouw leek erg op de naoorlogse blokken maar alles was kleiner en lichter. De krukas werd door Louis uit elkaar gehaald en de distributiekruktap bleek beschadigd maar het loopvlak kon worden hardverchromd. De aandrijfworm voor de oliepomp was nog goed. Via Willem Molenaar (Ariel) kon ik een naaldlager big-end laten maken. Daar bleef het bij wat betreft de krukas. Een zuiger van een WD G3L bleek te passen en kwam eraan op de plank te liggen. De montage zou nog even op zich laten wachten....

Een paar jaar later had Willem Molenaar ook een Amal Clean handlebars met hendels voor mij en eenmaal in de Ariel hoek bleken de visstaartuitlaten van een Ariel erg veel te lijken op de dempers die op de D3 zouden moeten. We schaften dus twee niet verchromde, nog niet afgelaste dempers aan, die gemodificeerd konden worden.

BENZINETANK

Tja, en dan wordt er verhuisd en moet er gewerkt worden. Ook waren er andere motorfietsen aan de beurt. Vaak zijn dat klussen die makkelijker en relatief snel af zijn, maar het is wel zo dat als je veel rijdt er ook veel onderhoud nodig is.

De “Sloper”, zoals het project inmiddels genoemd werd, lag in een kast in de werkplaats te wachten op inspiratie, en de benodigde onderdelen.

Een project als dit heeft tijd nodig. Ongeduld zou, wat mij betreft, niet het gewenste resultaat opleveren: een zo origineel en correct mogelijk gerestaureerde motorfiets waarbij ik zoveel mogelijk zelf wilde doen.

Ook al gebeurde er in de werkplaats soms jaren niets aan het project: in mijn hoofd was ik er wel vaak mee bezig

En de speurtocht naar onderdelen ging altijd door. Tijdens ons bezoek aan onderdelenbeurzen stond er altijd wel iets op ons lijstje en zo kwamen we in contact met een bedrijf in Tsjechië dat onderdelen zoals benzinetanks en spatborden na kon maken. Omdat de tank verchromd moest worden vonden we dit de beste optie. Opsturen van de originelen vonden we een te groot risico, maar toen Cees Boot op vakantie ging naar Tsjechië kregen we hem zover dat hij het voorspatbord en de tank wilde meenemen en afleveren in Brno. Wegens ruimtegebrek in de caravan werd het pakket op de dissel gebonden. Het duurde meer dan een jaar voordat we bericht kregen dat het klaar was en we stelden voor om de replica's op de Veteramabeurs in

Mannheim op te halen. Het zag er gelukkig gelikt uit. De tank werd in Nederland verchromd en kwam veilig in de woonkamer op de kast te liggen.

MEER ONDERDELEN

Internet werd gemeengoed: de pre-war Yahoogroep werd opgericht. Dat gaf een zee aan mogelijkheden en kennis. Zo kwamen we in contact met Pat Gill (Matchless Pat) een autoriteit op het gebied van vooroorlogse Matchless. Hij had in Letland het felbegeerde dashboard laten maken en ook een gereedschapskastje in de goede vorm. Maar met alleen het blikken instrumentenpaneel was ik er nog niet. Daar horen in: de kilometerteller, de laad- en lichtschakelaar, de ampèremeter, een olieverblikker en twee kleinere schakelaars: één voor de dashboardverlichting en één voor de ontsteking. Doorspeuren dus! In Netley Marsh vonden we een blok van een D6, een 350 kopklepper met een enkele uitlaatpoort. Het bleek van binnen ernstig gecorrodeerd maar in een later stadium bleken er toch

wel essentiële delen bruikbaar, zoals het klepmechanisme. Op dezelfde beurs vonden we een gereviseerde Lucas/Maglita: een vroege magneet/dynamo combinatie maar dan met één set spoelen en magneet. De Burman 3-versnellingsbak had ook de nodige problemen en toen ik (via Internet) in Australië een blok van een D5 en een bak met koppeling te koop zag heb ik dat samen met Willem Boot gekocht. Willem zocht namelijk nog een goede cilinder (en kop) voor zijn motor.

Langzamerhand kwamen de onderdelen bij elkaar en in 2008 heb ik in een vlaag van inspiratie alles wat ik had opgebouwd. Dat leverde weer nieuwe inzichten op: de balhoofdlagers waren onbruikbaar, de voorvorkassen waren versleten en er was nog wat laswerk. Onder andere de primaire bak, spatbordbeugels en de middenbok waren er nog niet.

Kortom de lijst met werk was, voor mijn gevoel, eindeloos lang.

Wordt vervolgd...



WERK IN UITVOERING: FF OLIE VERVERSEN

In de rubriek "Werk in Uitvoering" laten leden van onze vereniging aan elkaar zien wat ze aan het doen zijn op het gebied van onze AJS-Matchless hobby. Het hoeft niet wereldschokkend te zijn, het hoeft niet af te zijn, we kijken gewoon bij elkaar in de werkplaats. In deze aflevering vindt Rob van der Ham een zeer creatieve manier om een vervelende pech aan zijn Matchless op te lossen.

Door Rob van der Ham

Pech

Een week voor het Turftreffen dacht ik nog even de olie te verversen van mijn G3L. Deze wordt ieder jaar traditiegetrouw door mijn schoonzoon Jelmer Ham gebruikt om ermee naar het Turftreffen te rijden. Het weekend voorafgaand aan het treffen heb ik, na een stukje rijden om het blok lekker warm te laten worden, de olie afgetapt, het filter er af gehaald, de tank leeg laten lopen en natuurlijk de aftapplug uit het blok gedraaid. Dat laatste ging al niet soepel. Normaal kan ik hem met de hand los draaien, maar nu moest het met een sleutel. Dit had mij natuurlijk al aan het denken moeten zetten, maar ja..... Ook zat er allemaal aluminium aan het schroefdraad.

Nadat ik alles een nacht heb laten staan, heb ik de dag er na alles weer dicht en vast gemaakt, een nieuw filter er in en de tankstop er weer in gedraaid. Bij het vast draaien van de aftap plug van het blok ging het fout, ik kon maar door blijven draaien. Dit was foute boel, maar wat nu???

Aan de slag

Gelukkig heb ik een groot aantal helicoils, dus ik ben enthousiast aan het zoeken geslagen. Helaas, de juiste maat zat er niet tussen. De best in de buurt komende maat was een M 14x1,25. Deze koos ik dus en de planning was het gat op te boren naar 14,5 mm. Dit laatste was gemakkelijker gezegd dan gedaan, het valt totaal niet mee. Op zijn kop boren met een boormachine leek mij niet gemakkelijk. Uiteindelijk heb ik de motor op blokken gezet zodat er meer ruimte was tussen heftafel en blok. Ik zette de boor in een wringijzer. Met de krik bracht ik de boor op hoogte en met een blokje hout waar ik een gat in had geboord, gleeed de boor mooi in lijn het blok in.

Ik kon goed kijken of de boor mooi in lijn bleef en haaks het blok in ging. Nu de helicoil tap nog!

Ik boorde een gat in een balkje en zette daar een meedraaiend center in. Vervolgens bracht ik de boel mooi in lijn weer naar boven, goed in de gaten houdend dat alles haaks bleef en toen ging ik voorzichtig draaien. Eigenlijk ging dit vanzelf en ik was blij toen ik de eerste krullen aluminium zag vallen en de tap zich keurig in het blok draaide.



De tap voor de Helicoil gaat er in.

Ik maakte de helicoil op lengte en draaide deze vervolgens voorzichtig in het blok. Ik moest wel uitkijken dat de olie terug kan en niet belemmerd wordt door de helicoil.

En nog even een nieuwe plug

Na dit alles heb ik op de draaibank nog een nieuwe aftapplug gemaakt. Uiteindelijk kwam dan vervolgens het spannende moment van indraaien. De aftapplug ging er soepel in en toen ik hem flink aandraaide, bleef de boel heel. Een dag voor het treffen werd de motor weer gestart. De volgende dag, zaterdag zijn we vroeg vertrokken en we waren blij dat we weer zonder problemen naar Drenthe heen en weer konden rijden.



WERK IN UITVOERING: TONNIE EPPINK LAAT EEN KEVLAR KOPPELINGSPLAAT MAKEN VOOR ZIJN AJS BIG PORT

Door Tonnie Eppink

Bij het AMC treffen in Holsloot vorig jaar was ik met de AJS Big Port. Antoinette was er ook met haar Big Port en er werden wat dingen vergeleken. De koppeling had Peter al verschillende keren aangepast, ontvet en opgeschuurd. Bij haar werkte hij prima. Bij mij slipte hij nog steeds en vooral het aantrappen was een probleem. Voor het vertrek heb ik de centrale veer maar "iets" strakker gezet, maar toen had ik problemen om hem vrij te krijgen.

Thuis ben ik er weer mee aan het werk gegaan. Schoonmaken en opschuren en een extra ring tussen de veer. Maar hij bleef slippen.

Ik had ook van THB-support (Gerard Bruggink) gehoord in Hengelo (G) en ik ben daar naar toe gegaan. Hij vervangt de kurkjes door kevlar. Kevlar koopt hij in Spanje in grote platen. Vervolgens laat hij de platen volgens tekening waterstraal snijden. De gaten waar de kurkjes in zaten worden opgevuld met twee componenten materiaal. Daarna worden de kevlar koppelingsplaten er aan beide kanten opgelijmd. Het ziet er geweldig uit en werkt ook prima. Met dank aan Gerard.



De gaten van de kurkjes zijn gevuld met twee componenten materiaal.



Het kevlar is aangebracht (aan beide kanten van de plaat).



De oude kurkjes zijn verwijderd en de koppelingsplaat is voorberekt.

NOMINATIE MEEST BIJZONDERE PRESTATIE

Ieder jaar nomineert het bestuur een aantal leden die in dat jaar een bijzonder prestatie neergezet hebben. Tijdens de Algemene Ledenvergadering worden eerst de genomineerden bekend gemaakt en vervolgens wordt bekend gemaakt wie (en dat kan ook een groep zijn) de prijs in de wacht sleept.

Het bestuur vindt echter dat alle leden van onze vereniging hier meer bij betrokken moeten worden. Het kan namelijk makkelijk dat iemand een bijzondere prestatie neerzet zonder dat het bestuur hier iets van af weet. Daarom vragen we nu aan alle leden of zij iemand weten voor een nominatie. De bijzondere prestatie moet gerelateerd zijn aan waar we ons met z'n allen mee bezig houden; AJS en Matchless.

Er is voor een nominatie heel veel mogelijk.

Denk bijv. aan een bijzondere reis, of een uitzonderlijke restauratie van een AJS of Matchless. Of bijzondere hulp die iemand gaf bij een moeilijke reparatie/restauratie. Of een uitzonderlijke prestatie op technisch gebied. Alles kan en mag, als het maar iets is dat "boven het maaiveld uitsteekt".

Stuur je nominatie voor 1 december 2019 in een email naar **harrie.vanewijk@hotmail.com** zodat het bestuur nog tijd heeft om een weloverwogen beslissing te nemen over wie de prijs krijgt.

Beschrijf bij je nominatie duidelijk wat de bijzondere prestatie was en geef aan waarom je die prestatie een nominatie waard vindt.

GEZOCHT

Voor mijn Matchless G3 uit 1961 zoek ik een achterrekje of een pannierrek.

Marco de Graaf

Reacties graag per email naar graafvalk@hotmail.com

TE KOOP GEVRAAGD

AJS 18S gevraagd, rijdend of in onderdelen.

Reacties graag naar: fredgroenen@yahoo.com

Fred Groenen

Wielservice Hasselt
Voor het vlechten en richten van uw motorwielen.
ook voor spaken, velgen en banden.



A.Rorije
Haersterstraat 3
8061-j Hasselt
Tel: 038-4774035
E mail: A.Rorije@hetnet.nl
www.wielservice-hasselt.nl



Enorme voorraad nieuwe onderdelen voor alle Engelse motoren.

Scherpe prijzen, goede service en dagelijks postorders

Industrieweg 106 2651 BD Berkel en Rodenrijs

Voor openingstijden, nieuwtjes en aanbiedingen:

www.petersclassicbikeparts.nl

Tel.: 010-5199210

FAX 010-5199214

www.beckelektronika.nl

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

bel: 015-2145343
mail: beckelektronika@planet.nl

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

Genuine Norton Factory Parts

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



VOLGENDE SG

SG 6. November-December

SG 1. Januari-Februari

KOPIJ SLUITING

13 Oktober 2019

08 December 2019

OP DE DEURMAT

~ 26 Oktober 2019

~ 21 December 2019

TOERRIT BRABANT

Door Peter van der Schee

Vorig jaar kwamen op zondag 2 september 25 à 30 AJS-/Matchless rijders onder prachtige weersomstandigheden afzakken naar Riel om deel te nemen aan de rit die Henk Vromans en ik hadden samengesteld. In het verslag van die rit heb ik destijds min of meer in het vooruitzicht gesteld dat het in 2019 een kampeerweekend kon worden. Zo staat het evenement nog op de website. Een acute hernia benam mij echter midden maart de controle over mijn linker onderbeen. Dat been is inmiddels veel beter, zij het niet 100%, maar de voorbereidingen lagen zo aan diggelen.

Zo'n weekend zal dus nog even op zich laten wachten maar een rit kan altijd. Deze keer wordt het zondag 8 september. Wij verzamelen weer rond 10:30 bij Eetcafe Den Overkant, Dorpstraat 1, 5133 AD Riel. Daar drinken wij koffie en aan het eind van de rit nog een drankje. Er is ruimte genoeg voor motoren, aanhangers, etc. Net zoals vorig jaar maken wij onderweg een horeca-stop voor koffie en lunch. De rit zal weer ca. 80 km lang zijn, zodat wij zeker niet na 16.00 terug zijn in Riel.

Henk Vromans en ik bewaren goede herinneringen aan de rit van 2018 en hopen op vergelijkbare weersomstandigheden. Dan ligt de lat wel hoog! Eén van de weinige voordelen van de klimaatontwikkelingen is dat die kans



Er verscheen vorig jaar aardig wat AJS-Matchless volk in Riel...

steeds groter wordt. Die op harde windstoten en tomeloze regenval helaas ook. Op een rijtje:

TOERRIT BRABANT 2019 op 08/09/2019 vanaf ca. 10:30
EETCAFE DEN OVERKANT Dorpstraat 1, 5133 AD Riel
Contactpersoon: Peter van der Schee, 013-5422060/06-38019325
pfdvschee@kpnmail.nl

BALENTREFFEN 4 - 6 OKTOBER

Beste noorderburen,

Belofte maakt schuld. In 2017 zeiden we dat we in 2019 wederom een treffen gingen organiseren in ons kleine landje. Hierbij een warme uitnodiging voor de tweede editie van het Balen-treffen.



Aangezien we goede reacties hebben gekregen aangaande de locatie zal het ook dit jaar weer doorgaan op domein Spreedonken te Balen-Olmen. Bedden zijn voorzien maar er is ook de optie om je tentje/camper/caravan mee te brengen en op het grasplein achter het gebouw te bivakkeren.

De kostprijs van dit geweldige weekend bedraagt €60 per persoon. Dit bedrag dekt de overnachtingskost/maaltijden en activiteiten. Meer details kunnen we momenteel nog niet vrijgeven aangezien de voorbereidingen nog in volle gang zijn. We hopen terug op een talrijke opkomst en mooi weer net zoals vorig jaar.

Bij interesse in het weekend gelieve dan een mailtje te sturen naar ajsmatchlessbelgie@gmail.com
Vervolgens krijg je het inschrijvingsformulier met de details spoedig toegestuurd.

Voor vragen of opmerkingen:

Vincent Van Vlerken:	0032484/18.94.86
Bram Van Genechten:	0032474/57.21.79
Maxim Mertens:	0032497/80.46.90

Met vriendelijke groet, Vincent, Bram en Maxim!

NOTULEN BESTUURSVERGADERING 28-06-2019 TE ACHTERVELD

Aanwezig: Antoinette Stapel, Marijke Visser, Kees Majoor, Albert Bos, Peter Weeink, Harrie van Ewijk en Ad Janse (notulen)

Afgemeld: Chris van Baal, Sandra van Ewijk, Willem le Bruin, Cees Zwinkels

1 Opening. Harrie opent de vergadering en heet iedereen van harte welkom.

2 Mededelingen. Er zijn geen mededelingen.

3 Ingekomen stukken. Er zijn geen ingekomen stukken.

4 Notulen vorige vergadering en actiepunten vorige vergadering. Harrie, Sandra en Antoinette hebben tijdens de International een goed gesprek gehad met de Engelse club, gelukkig is de lucht geklaard. Het bestuur van de Engelse club had het plan opgevat om alleen leden van de AMOC (de Engelse club) toe te laten tot Internationals. We hebben toen duidelijk gemaakt dat wij dit een heel slecht idee vonden en dat dit consequenties kon hebben voor onze samenwerking en eventueel lidmaatschap. Dit zou betekenen dat veel leden van onze vereniging niet meer toegelaten zouden worden. Gelukkig zijn ze op dit punt teruggekomen en blijft alles bij het oude.

Het leveren van onderdelen blijft een probleem. Ze leveren alleen aan leden van de AMOC. Dus niet aan handelaren of aan andere clubs. Toch is er een behoefte aan samenwerking op het gebied van onderdelen laten maken. De Engelsen hebben behoefte aan ééncilinder onderdelen. Ze zijn ruim voorzien van tweecilinder onderdelen. Albert gaat een onderdelenlijst maken en een eventueel overschot zou verkocht kunnen worden aan de Engelse club. Marijke en Antoinette hebben het idee voor de banners bijgesteld, er is nog niets concreets gemaakt, het plan is om voor het "Nationaal Veteraan Treffen" in Woerden een banner klaar te hebben. Kees had een voorbeeld gemaakt voor een oproep in de S.G. voor de nominatie "Meest Bijzondere Prestatie". Antoinette wil begin december ook een oproep plaatsen voor de "Hugo van Zeijl Prijs".

5 Penningmeester. Marijke vertelt dat het met de financiën goed gesteld is, er is een aantal nieuwe leden bijgeschreven en een aantal mensen uitgeschreven, het ledenaantal blijft zo ongeveer op het zelfde niveau.

6 Secretaris. Ad deelt ons mee dat het goed gaat, en wil graag (opbouwende) kritiek.

7 Treffens en ritten. Sandra had zich afgemeld voor de vergadering. Harrie is naar Luxemburg geweest met een aantal bevriende Engelsen en Schotten. Ze hebben daar op een leuke motorcamping gestaan met een gemoedelijke sfeer. En vanuit de camping hebben ze getoerd door Luxemburg en de Eifel. Misschien een idee voor een treffen, er is alleen een beperking van ± 20 personen.

8 S.G. Antoinette vertelt dat het aanpakken was om de S. G. op tijd af te krijgen, pas na de International in Engeland konden Antoinette en Kees er aan werken. Ze hebben zelf ook wat geschreven en zo lag er toch weer een mooie S. G. op tijd op de deurmat. Antoinette had een vraag over de verzekering van onze vereniging, bij de International in

Engeland werd een bijdrage gevraagd van 5,- voor iedereen die geen lid was van de Engelse club. Hoe is dat bij onze vereniging geregeld? Cees regelt de verzekering. Antoinette en Kees willen de nieuwe "Special Issue" bijsluiten bij S.G. nummer 1 van 2020. Albert maakt voor de S.I. een onderdelenlijst met actuele prijzen en onderdelen.

9 Onderdelenfonds. Albert is tevreden met de verkopen van het O.F. Er zijn nu ongeveer 150 opdrachten geweest met zo'n €10.000,- omzet. Albert verzoekt om een label-printer aan te mogen schaffen voor het O.F. zodat er altijd een duidelijk adres van ontvanger en afzender op de te versturen pakjes komt. Dit verzoek is goedgekeurd.

10 Website. Chris had zich afgemeld voor de vergadering en had verder geen bijzonderheden over de website.

11 Facebook. Sandra had zich afgemeld, en had niets te melden over het Facebook.

12 Archief. Peter had over het archief niets te melden, het was erg rustig.

13 Fehac en Eenhoorn. Cees had zich afgemeld voor de bestuursvergadering, maar wilde graag aandacht vragen voor het NRME, het Nationaal Register Mobiel Erfgoed. Ook te zien op de website: nrme.nl. De bedoeling is dit onder de aandacht van de leden te brengen. Iedereen was het hier direct over eens, Kees stelde voor om alvast tekstvoorbeelden voor twee categorieën te schrijven, één voor legermotoren en één voor burgermotoren uit de jaren vijftig. Peter gaat dit met Cees kortsluiten.

14 B.A.F. Willem had zich afgemeld, en had niets te melden over het B.A.F.

15 Rondvraag. Antoinette vertelt ons over de perikelen rond de reis naar Nieuw-Zeeland, er is nu een groep van elf personen met negen motoren. De motoren worden ingekrat in een zeecontainer en verscheept naar Nieuw-Zeeland. Bij aankomst in Nieuw-Zeeland moeten de motoren diverse keuringen ondergaan, zoals het er nu uitziet bij vier instanties. De mensen van AJS Matchless New-Zeeland helpen mee, het gaat door.

16 Sluiting. Harrie sluit de vergadering en dankt iedereen voor de positieve inbreng.

Deze notulen zijn nog niet goedgekeurd.



De Matchless van Kees Majoor staat in Achterveld in de ondergaande zon, terwijl Kees wacht op de rest van het bestuur.

THE MOTOR CYCLE ^{4^D}

SALE THREE TIMES THAT OF ANY SIMILAR JOURNAL

FOUNDED 1903

CIRCULATES THROUGHOUT THE WORLD

No. 2064. Vol. 69

Thursday, October 29th, 1942

FOR YOUR INFORMATION PLEASE

THE CRANKPIN

THE crankpin has two jobs to do. It transmits the whole of the driving force from the connecting rod to the crankshaft of which it forms a part, and it also acts as the inner race of the big-end roller bearing.

For this reason, the Matchless crankpin is made in two parts. The load is taken by the central pin, made from K.E. 805 High Tensile chrome-vanadium alloy steel, which in the heat-treated condition as used, combines a maximum strength of 60 tons sq. inch with good resistance to shock and fatigue stresses. On to this is pressed the outer sleeve which acts as the big-end bearing roller race. The sleeve is made from chromium alloy case-hardening steel, giving a diamond-point hardness figure of 900. The sleeve is ground to the following dimensions:—

Diameter	...	...	1.20350" maximum
			1.20325" minimum
Length	...	...	0.946" maximum
			0.944" minimum

The central pin is a nominal parallel fit in the flywheels, but the ends are ground .002" taper to ensure tightness. The following dimensions relate to the $\frac{1}{2}$ " diameter pin (Part No. 39/G8/E17) fitted to all G3/L models and to the later G/3 models. Earlier G/3 models had a $\frac{3}{8}$ " pin.

Leading Edge Diameter	...	...	0.8760" maximum
			0.8755" minimum
Diameter against shoulder of sleeve	...	...	0.8780" maximum
			0.8775" minimum
Overall length $2\frac{1}{2}$ "	...	...	$\pm .005$ "

NOTE.—The sleeve and central pin cannot be supplied separately as the complete assembly is ground to the dimensions given above after sleeve has been pressed on to the central pin.



MATCHLESS

AN  PRODUCT

ASSOCIATED MOTOR CYCLES LTD. • PLUMSTEAD ROAD • LONDON, S.E.18

COPYRIGHT REGISTERED AS A NEWSPAPER FOR TRANSMISSION IN THE UNITED KINGDOM.
ENTERED AS SECOND-CLASS AT THE NEW YORK, U.S.A., POST OFFICE.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog waren er geen nieuwe modellen om mee te adverteren. Het AMC concern bleef de aandacht van het publiek trekken met advertenties over het fabricageproces. In de twee vorige afleveringen van "Oud Nieuws" zagen we eerst de big-end kooi en daarna werd de big-end kooi gevuld met rollen. Deze keer krijgen we een zeer technisch verhaal over de big-end pen. De lezers zullen ongetwijfeld onder de indruk geweest zijn, maar of ze het allemaal ook gesnapt hebben?

Indien onbestelbaar: Watermanlaan 1, 5694 LG Son en Breugel



AMC Turftreffen. Tonnie Eppink vertrekt op zijn mooie 1929 AJS M1 v-twin.