

# SATISFACTION GUARANTEED



HANS' HANDIGE HULPJE

ALPEN AVONTUUR

6  
2024

# REDACTIONNEEL ONTWERP

**K**ijk, daar zit er weer een, en op de volgende lantaarnpaal ook weer een! De aalscholvers zitten er al vroeg met opengeslagen vleugels, allemaal naar het oosten gericht. Iedere vogel op zijn eigen plekje, volop profiterend van de opkomende zon. Het is pas 10 graden, maar dat lijkt ze niet te deren. In hun natte pak proberen ze, stoïcijns, met wijd uitgestrekte vleugels hun natte veren weer te drogen.

Even verderop zie ik 4 duiven gezellig naast elkaar zitten op een lantaarnpaal. Langzaam bedenken ik dat het "ontwerp" van de vogel waarschijnlijk zijn gedrag bepaalt. En er zal toch ook een voordeel zijn aan het ontwerp als die aalscholver toch na iedere duik het weer voor lief neemt om zich helemaal te moeten laten opdrogen? En hoe zit dat dan bij mij? Ik heb ook keuzes gemaakt die, door het ontwerp, mijn gedrag bepalen. Wat denk je van rijden op een Matchless in plaats van een makkelijke Honda? En ik draag geen integraal, maar een open helm. Liever een oud leren jasje dan een lekker goretex pak. Ik ken zelfs clubleden die zweren bij hun Bellstaff pak. Eigenlijk zijn wij ook een soort aalscholvers... Ik schiet in de lach bij het idee van motorrijders op lantaarnpalen die verwoed proberen hun pak weer te drogen... We rijden vandaag een dagje op Texel en ik ontdek steeds meer verwantschap met aalscholvers. Ze zoeken heel eigenzinnig hun eigen plekken, weg van de groepsdieren. Na een leuke dag komen we bij de ferry terug. Er is een wachttijd van maar liefst twee uur! Zodra we komen aantokkelen met de Matchlessen worden we door de verkeersregelaars om de wachtende meute auto's, campers en caravans heen geleid. Als aalscholvers staan we even later helemaal vooraan. We mogen als eersten de boot op. Het ontwerp van onze motoren heeft toch ook voordelen!



KOPIJ SLUITINGSDATUM

8 DECEMBER 2024

1e ZATERDAG VAN JANUARI  
VALT SG OP DE DEURMAT

1  
2025

# IN DEZE SG

EDITIE 6 | NOVEMBER/DECEMBER 2024

Redactioneel	2
Van de voorzitter	4
Zuigerspelingen deel2	6
Alpenavontuur	10
Jos Neerincx, Life & Times	13
Vraag voetsteun/primaire bak	18
Bij de middenplaat	19
Te koop; Gezocht	3, 19
Leopoldsburg	20
Offerings to the God of Speed	22
Hans' Handige Hulpje	25
Balen Treffen	26
Clubactiviteiten 2025	30
Treffennieuws	30



Mail kopij naar [SG-POST@HOTMAIL.COM](mailto:SG-POST@HOTMAIL.COM)

Verstuur foto's via [wetransfer.com](https://wetransfer.com)  
(altijd op de hoogste resolutie)

Ik bevestig je inzending altijd.

Geen antwoord gehad binnen 1-2 dagen, bel dan even.

## VOORPLAAT

Onder het motto: het hoeft niet comfortabel te zijn, gaan Rob van der Ham, Chris van Baal en Peter Weeink een weekje off road rijden in de Italiaanse Alpen. Hoe leuk het was en hoe comfortabel lees je in het verslag op pagina 10.

Foto Peter Weeink

# Van de Voorzitter OVER VEILIGHEID EN MEER

LOOK  
SIGNAL  
MANOEUVRE

Tekst en foto's door Cees Zwinkels

**“Je rijdt met verouderde technologie, wat je veiligheid op de weg in gevaar kan brengen.”**

**D**it bericht kreeg ik van TomTom in mijn mailbox, kennelijk omdat de TomTom Rider 550 die ik gebruik, intussen de leeftijdsgrens van vijf jaar heeft bereikt. Dat we met verouderde technologie rijden, daar hebben ze misschien wel een punt. Maar dat ze daarmee de navigatie bedoelen in plaats van de motor zelf, dat maakt het toch een lachertje. Zeker in termen van veiligheid.

De producent van onze AJS en Matchless motorfietsen gaf medio jaren vijftig, op pagina 3 van de instructieboekjes, al behartigenswaardige informatie over ‘Safety on the road’. Ongetwijfeld ook vanuit goedbedoeld eigenbelang werd in kapitalen aangegeven: REMEMBER IT IS NOT THE MOTOR CYCLE THAT CAUSES ACCIDENTS, IT IS THE MAN WHO IS RIDING IT. In het verlengde van deze stelling ontving ik van Jos van der Woude een link naar een uitermate aardig YouTube filmpje dat ik iedereen wil aanraden eens te kijken. <https://youtu.be/6rCrfBA2GOo?feature=shared>



Scan QR code

Het is een filmpje uit 1965 van het Engelse ministerie van Transport met Tom in de hoofdrol van voorbeeldige motorrijder. Aan de hand van drie basisregels mag Tom laten zien hoe je de veiligheid voor jezelf en voor anderen het best dient. ‘Look, Signal, Manoeuvre’, daar komt het op aan. Kijken, richting aangeven en dan pas handelen.

De vriend waarmee Tom opgroeit is de tegenspeler, type wildebras. Hij gaat te laat van huis en brengt daarmee zichzelf in moeilijkheden. De verstandige Tom rijdt een Matchless. Leuk en leerzaam.

## IJR2026 LOCATIE

Het bestuur en enkele vrijwilligers zijn de laatste tijd flink druk geweest met het zoeken naar een geschikte locatie voor de International Jampot Rally 2026. Uit een wat grotere lijst kwamen drie locaties naar voren als waarschijnlijk geschikt. En net zo belangrijk: beschikbaar tijdens het Pinksterweekeinde! In goed overleg is besloten te kiezen voor Buitencentrum Kerkemeijer aan de Ruurloseweg te Borculo. We denken daar alle ruimte en voorzieningen te vinden die nodig zijn voor een geslaagde IJR.

## ONDERDELEN VOORZIENING

Er is nogal wat te doen over de onderdelen voor onze motoren. Ons eigen Onderdelenfonds draait nog altijd goed. Het aantal producenten neemt helaas af en de toelevering wordt minder zeker. We gaan ons er verder over buigen in hoe-



verre onze club kan bijdragen aan het produceren van slijtagegevoelige onderdelen. In Engeland heeft de club grote moeite het eigen onderdelenfonds (Spares Scheme) overeind te houden. Als je dit leest is dat fonds misschien al overgedragen aan een commerciële partij. Johan Geertshuis uit De Rips heeft zijn Matchless Shop verkocht. De nieuwe eigenaar is Fietje Motorfietsen te Vriezenveen. Zijn website fietjemotorfietsen.nl maakt nog niet duidelijk hoe hij ermee verder gaat.

**Voor alle aangerode punten geldt: wordt vervolgd.**

# (ADVERTENTIES)

## 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  
Tel: 038-4774035  
E mail: A.Rorije@hetnet.nl

## PRE-WAR EN VINTAGE MOTORFIETSEN



**GESPECIALISEERD IN:**

- ONDERHOUD
- REPARATIE / REVISIE
- COMPLETE RESTAURATIE
- SPECIALE ONDERDELEN MAKEN
- INKOOP, VERKOOP EN BEMIDDELING

TEL: 06 82 05 74 96  
WWW.REDHANDCLASSICS.COM



## 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

RADEMAKERSTRAAT 113  
3769 LA SOESTERBERG  
TEL: 0346 - 352336  
FAX: 0346 - 352974

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

www.bekelektronika.nl

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

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



## Onderdelenbeurs Wormer 2024

ZONDAG 17 NOVEMBER  
09.30 - 16.00 UUR  
SPORTHAL WORMER, Spatterstraat 21, 1531 DA Wormer



OP NAAR WORMER !

De Eenhoornfederatie nodigt u weer graag uit voor 'Wormer'. Dé onderdelenbeurs vóór en dóór liefhebbers van Engelse motorfietsen! Op deze clubruilbeurs kunt u zelf uw overvloedige onderdelen te koop aanbieden of juist de voorraad weer eens flink aanvullen.

- Kosten stand-tafels € 2,50 per meter
- Koek en zopie verkrijgbaar in de kantine;
- Handelaren alleen toegang op uitnodiging van de organisatie;
- Bezoekers worden niet eerder dan 09.30 uur toegelaten tot de zaal;
- Entree: € 7,- p.p.

Info: E-mail: Klaas.Wezel@gmail.com



Goed om te weten:

- Zaal open voor clubleden om hun stand in te richten vanaf 08.00 uur;
- In verband met de brandveiligheidsvoorschriften mogen er géén complete motorfietsen van particulieren de zaal in. Motoren voor de verkoop kunnen buiten op een afgezet parkeervak worden neergezet.
- Tafel(s) vooraf reserveren is alleen nodig bij 2 meter tafel of meer;
- Tafels en stoelen voor standhouders aanwezig.

## TE KOOP

Ongeveer 3 jaar geleden ben ik getroffen door een hersenbloeding. Ik heb nog een AJS trial in aanbouw, ik heb alles compleet op de tank na. Weet of ben jij iemand, die zo iets ook kan en er zin in heeft?

Het blok is klaar, de kop nog niet. Een AMC bak met trial overbrenging.

Moderne ontsteking op krukas. Kettingkast voorzijde van aluminium.

Speciale voorvork, Fantic naven enz

Reacties graag aan Jos Neerincx  
jneerincx@gmail.com

# ZUIGERSPELINGEN, HET SPEL EN DE KNIKKERS 2

Tekst en foto's door Twinus van Leest

In de vorige twee artikelen ben ik ingegaan op verschillende zuigersoorten (nokgeslepen, trunk, wirewound, articulated...) en de positionering van de zuiger in de cilinder en, niet onbelangrijk, het inrijden van de motor. In dit derde artikel heb ik ervoor gekozen om gegevens te verstrekken over zuigerspelingen van JP en Gandini/GPM zuigers omdat deze nog goed verkrijgbaar zijn op de markt en dus vermoedelijk door de meesten van ons gebruikt worden.

Op de diverse motorbeurzen vinden we ook regelmatig passende zuigers maar omdat die zuigers vaak niet meer duidelijk te identificeren zijn naar een specifiek merk, heb ik ook getracht algemeen geldende zuiger(veer)spelingen te verstrekken voor 'onbekende' zuigers. De bronnen die ik geraadpleegd heb, zijn wetenschappelijke publicaties, AMC owners manuals, AMC service manuals, montage instructies van fabrikanten en diverse boekwerken over het onderhouden en tunen van motorfietsen in het algemeen. Verder heb ik ook metingen verricht waarbij ik gebruikt gemaakt heb van gekalibreerde Mauser micrometers bij 20 graden Celsius en gekalibreerde voeler maten (afbeelding 1).

## 2. ZUIGERVEREN

Voor zuigerveer spelingen is het nog redelijk eenvoudig om generieke richtlijnen vast te stellen omdat alle experts het hier wel min of meer over eens zijn.

### 2.1 ZIJDELINGSE SPELING VAN DE ZUIGERVEER IN DE GROEF.

- 0,002 inch/0,05 mm <sup>1</sup>
- 0,0015inch/0,04mm tot 0,002inch/0,05mm voor de twee bovenste veren en 0,08 mm-0,1mm voor de olieschraapveer <sup>2</sup>
- 0,06 mm voor de bovenste zuigerveer terwijl de andere veren 0,04 mm speling hebben <sup>3</sup>

Voor zowel compressieveren en olieschraapveren bedragen de meetwaardes bij

- JP zuigers: 0,003"/0,08mm
- Covmo en Hepolite zuigers 0,002"/0,05mm

**SAMENVATTEND VOOR ALLE AJS/M TWEECILINDER MODELLEN: ZIJDELINGSE SPELING IN DE GROEF BEDRAAGT 0,04MM TOT 0,08MM. VOOR DE OLIESCHRAAPVEER MAG DIT 0,04 MM-0,1MM BEDRAGEN.**

### 2.2 SLOTSPELINGEN

- Voor de wirewound zuigers geldt een slotspeling van 0,003 tot maximaal 0,005 inch per inch diameter dus 0,08 tot 0,13 mm per 25,4 mm diameter.<sup>4</sup>
- Luchtgekoelde race motoren: niet minder dan 0,005 inch/0,13 mm per 1 inch/25,4mm boring.<sup>5</sup>
- Alle andere motoren: niet minder dan 0,003 inch/0,08mm per 1 inch/25,4 mm diameter.<sup>6</sup>
- Alle twins 0.006 inch/0,15 mm slotspeling, maximale speling 0.03 inch/0,76 mm

Tabel 1. Merk zuiger	Slotspelingen in mm	
	500 twin 66mm	600/650 twin 72mm
BHB Wirewound	0,21/0,34	-
Hepolite luchtgekoelde racemotoren	0,33	0,36
Hepolite overig incl. watergekoeld	0,20	0,22
BHB Trunk zuiger	0,15/0,76	0,15/0,76



SAMENVATTEND VOOR ALLE AJS/M TWEECILINDER MODELLEN: VEILIGE SLOTSPELING RANGE BE-DRAAGT 0,23 MM TOT EEN MAXIMUM SPELING VAN 0,76MM ALS JE GEEN BETERE INFORMATIE HEBT. AN-DERS HOUD JE JE AAN DE GEGEVENS VAN DE FABRIKANTEN ZOALS IN TABEL 1 IS AANGEGEVEN. BOVEN 0,76MM IS DE BOEL VERSLETEN.

### 3. ZUIGERSPELING ONBEKENDE TRUNK ZUIGERS

Het kan zijn dat je een zuiger gevonden hebt die "past" maar die ver-der geen enkele informatie bij zich heeft. Hoe bepaal je dan de juiste speling? Toen ik destijds samen met Quirien Becker het onderdelen-fonds oprichtte, lieten we nieuwe zuigers maken bij Peter Hepworth Components LTD. Peter is een familielid van de Hepworth familie die eigenaar was van het zuigermerk Hepolite. In een brief gedateerd 11 augustus 1980 laat hij mij weten dat 0,001" per 1" diameter een ruwe maar goede schatting is om de speling te bepalen.

- Voor weg en rally gebruik wordt 0.0013"-0.0015" per 1" boring ge-adviseerd, voor race doeleinden wordt 0.0018" – 0.0025" per 1" boring geadviseerd.<sup>8</sup>
- Voor zuigers gemaakt van Y-alloy of RR53B wordt een speling ge-noemd van .0027" per inch diameter.<sup>9</sup>

Tabel 2	Generieke spelingen "onbekende" zuigers in mm	
	500 twin 66mm	600/650 twin 72mm
Bron		
Peter Hepworth components (1980)	0,07	0,07
A.G. Bell (1981) watergekoelde weg/ rally motoren	0,09/0,10	0,09/0,11
A.G. Bell (1981) watergekoelde race motoren*	0,13/0,16	0,14/0,17
P.E. Irving (1979) Y-alloy /RR53B legering*	0,18	0,2

SAMENVATTEND: VOOR WEGGEBRUIK VAN "ONBEKENDE" ZUIGERS ZOU IK ADVISEREN OM DE SPELING VAN 0,1 MM TE HANTEREN VOOR DE 500,600 EN 650CC TWIN MODELLEN. DIT LIJKT EEN WAT GROTE SPELING T.O.V. HET AD-VIES VAN HEPWORTH MAAR ALS JE PARAGRAFEN 4 (GPM) EN 5 (JP) GELEZEN HEBT, DAN SNAP JE DAT 0,1 MM VOOR EEN ONBEKENDE ZUIGER EEN VEILIGE MARGE IS.

\*DIT ZIJN SPELINGEN VOOR RACEMOTOREN, DIE SPELINGEN ZIJN RUIMER GENOMEN DAN NORMAAL OMDAT DEZE MOTOREN WARMER WORDEN. DEZE GEGEVENS ZIJN DUS NIET VAN TOEPASSING OP ONZE WEGMOTOREN. IN NEILL'S MOTOR CYCLE MAINTENANCE AND REPAIR MANUAL UIT 1948 STAAT DAT VOOR TRIALS (EENCILINDER MOTOREN) EEN EXTRA SPELING VAN 0,001"/0.03MM MOET WORDEN TOEGEPAST BOVEN OP DE STANDAARD SPELING.

### Bronvermelding

<sup>1</sup> Bron: 1956 F.W. Neill, Motorcycle maintenance and repair manual en owner's handbooks

<sup>2</sup> Bron: 1979, P.E. Irving; Restoring and Tuning Clas-sic Motorcycles.

<sup>3</sup> Bron: 1973, Ir. P. Husak; De techniek der snelle mo-toren

<sup>4</sup> Bron 1956 F.W. Neill, Motorcycle maintenance and repair manual

<sup>5</sup> Bron: 1959 Hepolite piston assembly instruction

<sup>6</sup> Bron: 1961 Hepolite service manual

<sup>7</sup> Bron 1957 F.W. Neill, Motorcycle maintenance and repair manual en owners' handbooks

<sup>8</sup> Bron: 1981, A.G. Bell; Performing and tuning in theory and practice) Dit zijn gegevens voor waterge-koelde automobielen

<sup>9</sup> Bron: 1979, P.E. Irving; Restoring and Tuning Clas-sic Motorcycles

<sup>10</sup> Bron: 1961 Hepolite service manual

2



#### 4. ZUIGERSPELING GANDINI/GPM TRUNK ZUIGERS

Deze Italiaanse fabrikant is, naast het Australische merk JP, nog de enige mij bekende leverancier van in serie gemaakte AJS en Matchless zuigers (afbeelding 2). Het zijn nokgeslepen trunk zuigers en ze hebben dus geen horizontale of verticale sleuven. GPM is erg schaars met het leveren van informatie over spelings maar ze adviseren om de cilinder te boren volgens de maat die op het doosje is vermeld waarin de zuiger is verpakt. Dus stel dat we een Gandini vervangingszuiger kopen voor een Matchless G9 en het is de tweede overmaat, +0.040" (+ 1,02 mm), dan heeft Gandini op het doosje de maat 67 mm vermeld (Standaard boring 66 mm + 1mm overmaat). In dit geval dient het revisiebedrijf de cilinder te boren op 67 mm met een tolerantie van +0,01 mm/- 0,00 mm. De Gandini zuigers zijn iets kleiner dan 67 mm waardoor ze bij montage in de op 67 mm geboorde cilinder de juiste speling zouden moeten hebben.

Ik heb een setje + 0.040" eens opgemeten en stel dat het revisiebedrijf de cilinder kottert op 67,00 mm +0,01 mm/- 0,00 mm, dan draagt de gemeten zuigerspeling 0,10mm/0,12mm. Dat is iets meer dan de generieke maten zoals opgegeven door Hepworth en Bell in tabel 2.

Er zijn verhalen in omloop over de kwaliteit van de GPM zuigers. Ze zouden te veel uitzetten aan de bovenkant en daardoor snel vastlopen als de hierboven beschreven procedure wordt gevolgd. Men zegt dat als je de motor zwaar gaat belasten of de motor gaat gebruiken voor de racerij je de boring een tikje groter moet boren dan hierboven beschreven. In ieder geval is het zo dat je voor competitiedoeleinden (race, trial, cross) met name zuigerspelings wat groter moet maken. In een dergelijk geval zou ik de spelings toepassen die P.E. Irving aanbeveelt in tabel 2.

Op de website van Peters Classic Parts staat een speciale vermelding over GPM zuigers: "A note on GPM pistons: the size indicated (op het etiket van het doosje en de top van de zuiger) is the bore size of the barrel (dat is correct). GPM pistons are slightly undersize to this bore (dat is ook correct). If you race the bike or put it to heavy use, the bore may be a touch (!?) bigger (zie advies P.E. Irving tabel 2). Also use SAE 50 oil". Voor een AJS of Matchless tweecilinder motor (en vermoedelijk ook voor een éencilinder motor) zou ik zeker geen SAE 50 olie gebruiken, zeker niet tijdens de inrijperiode.<sup>10</sup>

De twin zuigers die beide voor hun smering afhankelijk zijn van de olie die opgeworpen wordt door de krukas en de met glijlagers uitgeruste drijfstangen, hebben vooral veel olieflow nodig voor het koelend effect en niet zozeer een hoge oliedruk. Als je dikkere olie gaat gebruiken, dan is het enige effect dat het olie overdruk ventiel bij een koude start maximaal open gaat staan en dat dus niet een optimale olieflow naar de krukas gaat maar dat een groot deel van de olieflow direct naar het carter wordt afgevoerd. Bovendien zal een dikkere olie de te smeren vlakken moeilijker bereiken vanwege de kleine spelings die na een motorrevisie van toepassing zijn. Dunnere mi-

nerale SAE30 olie met een inloopadditief vloeit beter en is een veel betere optie voor motoren en dat geldt zeker voor het inrijden van de tweecilinder modellen. Na de inrijperiode voldoen zowel minerale als synthetische 20W/50 oliën voor klassieke motoren voor de twins uitstekend.

Italianen zijn over het algemeen geen prutsers. Ik heb de indruk dat Gandini, dat al vanaf 1914 zuigers produceert, goede zuigers maakt en als je die met de door GPM voorgeschreven speling monteert en de motor zorgvuldig inrijdt, zoals ik in het vorige artikel heb omschreven, gaat er niets mis.

#### 5. ZUIGERSPELING JP TRUNK ZUIGERS

De Australische firma JP (afbeelding 3) maakt ook nog seriematig zuigers voor AJS en Matchless motoren. Het zijn net als bij GPM nokgeslepen trunk zuigers en de zuigers hebben geen horizontale of verticale sleuven. Ik heb een setje JP0869 opgemeten, +0.020"/+0,5mm overmaat zuigers voor een 500cc twin. Er is door JP uitvoerige documentatie bijgevoegd waarin je kunt lezen dat als er op de zuiger niet is aangegeven wat de voor- of achterkant is, het niet uitmaakt hoe je de zuiger monteert. Verder staat er in het document dat de zuigers gemonteerd moeten worden met een speling van 0,004"= 0,1 mm gemeten onder aan de zuiger haaks op de pistonpen. Stel dat de cilinders gekotterd worden op 66,50 mm +/-0,01 mm dan blijkt de opgemeten speling te liggen tussen 0,10 mm en 0,13 mm.





In het verleden heb ik, en velen met mij, JP (terecht) beschuldigd dat hun zuigers veel te zwaar zijn waardoor de motoren in onbalans raken en ernstig gaan trillen. Tot mijn vreugde heeft JP deze kritiek kennelijk ter harte genomen voor wat betreft de 500 cc twin zuigers. De zuigers voor de 650 cc twin zijn nog steeds te zwaar. In Tabel 3 zie je een overzicht van de gewichten van de diverse zuigers.

<b>Tabel 3</b>				
<b>Gewichten zuigers met piston pen zonder clips en zuigerveren</b>				
		<b>500 twin</b>		<b>650 twin</b>
		<b>gram</b>		<b>gram</b>
	Wirewound	281-325		
BHB			Trunk	360
JP		310		440/453/416
Hepolite		277-320		358
Hamrax		-	BHB replica	367

BHB 500 twin 16 metingen, verschillende overmaten  
 Hepolite 500 twin 10 metingen verschillende overmaten  
 Circlips en zuigerveren 500 twin = 22 gram



## 6. TOT SLOT

Het is bijzonder belangrijk om vast te stellen hoeveel de werkelijke zuigerspeling bedraagt. Zuigers en geboorde cilinders hebben beide een fabricage tolerantie. Zo zie je in de vorige paragraaf over JP zuigers dat er tussen de twee opgemeten zuigers een verschil zit van 0,03 mm!

Een combinatie van een cilinder die aan de min kant van de tolerantie zit, gecombineerd met een zuiger die aan de plus kant van de tolerantie zit, kan een erg krappe (te krappe) speling opleveren met vastlopers als gevolg.

Eigenlijk moet het revisiebedrijf elke zuiger, haaks op de pistonpen, aan de onderzijde opmeten en aan de hand daarvan de juiste boormaat bepalen om de door de fabrikant voorgeschreven speling zo dicht mogelijk te benaderen. Maar ik heb de indruk dat dit niet altijd zo wordt uitgevoerd en daarom is het gewenst om dit van tevoren met het revisiebedrijf af te spreken.

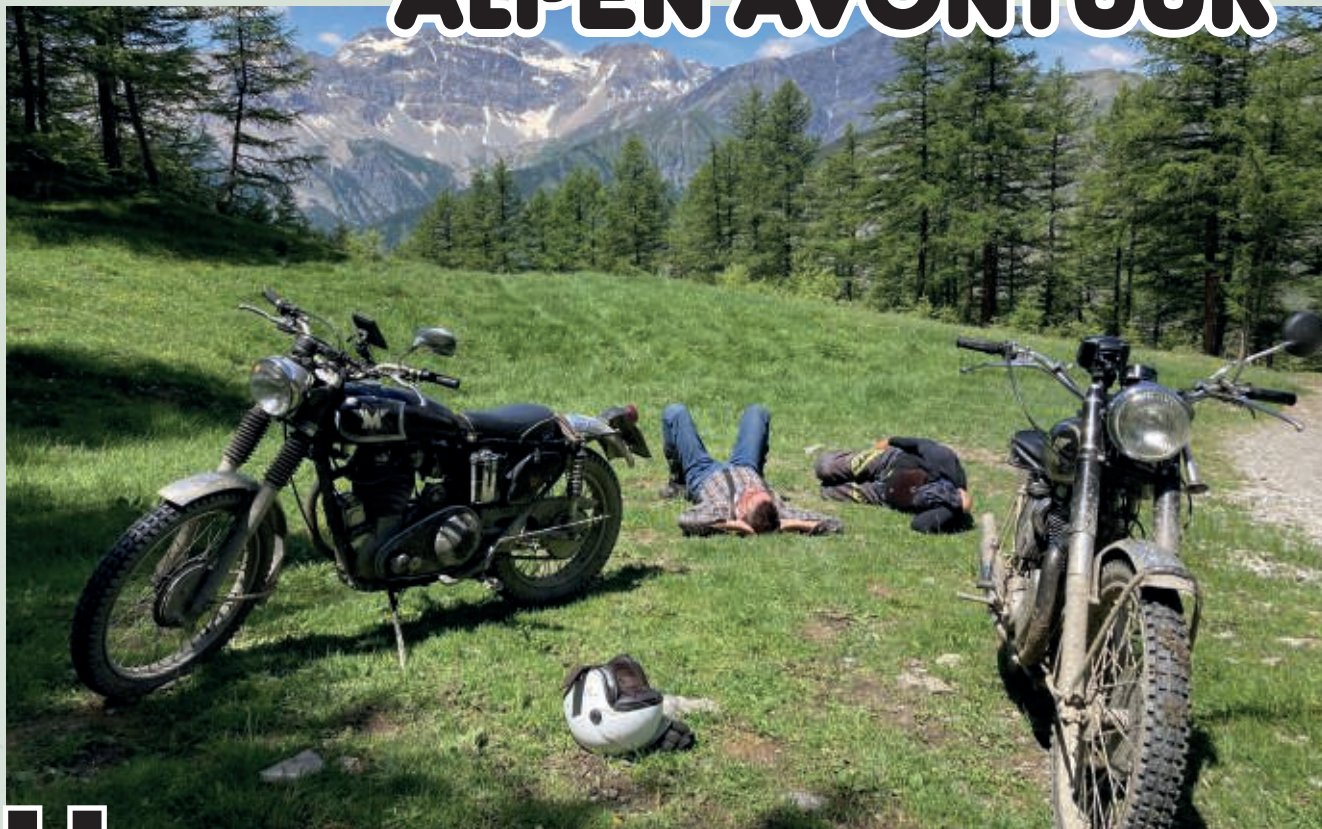
Verder kun je voorafgaande aan de montage, of liever nog bij het ophalen van de cilinders bij het revisiebedrijf, het beste zelf de speling samen met het revisiebedrijf nameten.

De speling tussen een zuiger en een cilinder kan men het beste meten met behulp van een eenvoudige voelermaat. Steek de voelermaat tussen de onderkant van de binnenkant van de cilinder en de buitenkant van de onderkant van de zuiger en wel haaks op de pistonpen (zie afbeelding 4).

Mocht de gemeten speling te krap zijn, dan kan het revisiebedrijf de cilinderboring altijd nog een beetje honen totdat de juiste speling wordt gemeten. Soms kan het omwisselen van de zuigers ook al de juiste spelingen opleveren.

De volgende keer gaan we uitgebreid kijken naar de zuiger spelingen die werden gehanteerd door de AE-groep die zuigers leverden van de merken Hepworth & Grandage, Hepolite, Covmo en Wellworthy.

# ALPEN AVONTUUR



**H**et was een wild plan: off road rijden in de Alpen. Ons groepje van zandliefhebbers: Chris van Baal, Rob van der Ham en ik, hadden wel trek in een andere uitdaging en Chris kwam met het idee om na onze modderige uitstapjes in Drenthe en Balen eens wat anders te doen.

Zo kwamen we terecht in de Noordwest hoek van Italië, voor de wintersportliefhebbers: in de buurt van Sestriere. Het was pas vijf weken geleden dat we als verzopen katten afdropen van de International en toen we (Antoinette en ik) aankwamen op de camping (Cris en Rob en Yvonne waren er al) bleek ook hier het grasveld behoorlijk nat te zijn en na een nachtje regen was het water hier en daar zelfs enkel-diep. Gelukkig was het de volgende dag droog.

## TIKJE NERVEUS

Het viel de vrouwen op dat de rijders een 'tikkie' gespannen, om niet te zeggen nerveus waren voor de eerste rijdag. De spullen die mee moesten, zoals gereedschap, binnenbanden en wat te eten en te drinken, werden verdeeld over de tasjes van Chris. Hij reed op een AJP, een moderne Portugese off-road reismotor. Rob reed op Tommie, de 500 Matchless voorheen van Rob Petiet en ik reed op mijn G80C met stijf frame. Het eerste stuk over asfalt konden we een beetje gevoel krijgen met de motor maar op het onverharde pad merkte ik, dat ik de bandenspanning van mijn motor nog niet had aangepast. Op het gevoel liet ik er wat lucht uitlopen en ik reed verder. Het scheelde aanzienlijk in comfort, voor zover aanwezig op een machine zonder achtervering. Dat gevoel duurde slechts vijftig meter: lekke achterband! Sleutelen dus. Chris pakte alvast de benodigde binnenband, maar kwam tot de ontdekking dat hij alleen maar 21" banden bij zich had. In alle opwindung hadden we niet goed op-



gelet. Chris reed terug naar de camping om een 18" exemplaar te halen. Verder de berg op: veel stenen, geulen, soms zand. Een spannend onverlicht tunneltje van één auto breed met een grote plas in het midden bracht ons bij een ruïne van een fort. In het grensgebied met Frankrijk wemelt het van de forten, groot en klein, zowel ruïnes als min of meer intact. Ik kon wel een rustpauze gebruiken. De andere mannen hadden het makkelijker met hun 'comfortabele' motorfietsen. We genoten van het uitzicht op de rotswanden met mistfarden ertussen. Hier en daar was het nog groen



#### JUISTE VERSNELLING

De volgende dag waren we weer met zijn drieën op pad en de route, die via een QR-code uit een boek in de Garmin van Chris terecht was gekomen, leidde ons naar wintersportgebied. Het voordeel is dat er regelmatig restaurantjes waren, hoewel de meeste gesloten waren. Toch scoorden we een koffie met taart. Het pad was steil en steinig en in de verkeerde versnelling trok mijn Matchless het niet meer. Ik viel om, gelukkig zonder schade. Wat verderop zat ik wel in de goede versnelling en kon ik een worstelende Rob in de één voorbij. Rob kwam er bijna niet meer weg en was druk bezig zijn koppeling te verbranden. Chris en ik liepen terug en duwden Rob op gang. De hoogte, zo'n 2200 meter, zorgde dat we alle drie hijgend als trekpaarden op een alpenweijtje neerzegen. We vonden het tijd voor de lunch. De rest van de dag werd gevuld met meer stenen, skiliftstations, prachtige uitzichten en sneeuw, soms op de bergen en soms op de weg.

*“De hoogte, zo'n 2200 meter, zorgde dat we alle drie hijgend als trekpaarden op een alpenweijtje neerzegen.”.*

en in de verte lag zelfs sneeuw. Het pad liep verder omhoog, richting boom/sneeuw grens. Rob en Chris reden voorop en ik erachteraan op mijn hobbelpaard. Opeens stonden ze stil. Tussen hen door zag ik een grote vogel op het pad staan, die nieuwsgierig naar ons stond te kijken. Wat een bizar gezicht: een 1,5 meter grote loopvogel (naar later zou blijken een emoe) op een verlaten Alp, geen huis of boerderij te bekennen. Toen we verder reden, liep het beest in een drafje voor ons uit en week uit naar de zijkant om ons erlangs te laten. Boven bleek de weg afgesloten door een landslide en sneeuw en we gingen terug via dezelfde route waarbij we de emoe nogmaals zagen lopen, nu in de berm. Terug op de camping vertelden we onze avonturen aan de dames, die een mooie wandeling gemaakt hadden.

#### RUSTDAGJE MET DE DAMES

Ik sloeg een rijdag over om het lijf wat rust te gunnen en ging met de dames op pad, een leuk dagje uit naar Briançon terwijl Rob en Chris de Sommelier probeerden te rijden.



#### ERNSTIG LEKKE BAND

De volgende dag maakten we nog zo'n rit en dit keer hadden we een eindeloze afdaling via een modderig steil pad met haarspeldbochten. Je kon niet anders dan remmend naar beneden.

De AJP van Chris vond het uitsluitend gebruik van de achterrem geen goed idee en kreeg last van kokende remvloeistof waardoor hij verder moest op de voorrem. Gelukkig vonden we in het wintersportplaatsje Bardonecchia een motorzaakje dat de remvloeistof kon vervangen, hoewel na het afkoelen de rem het wel weer deed. Het was al flink in de middag toen Rob een lekke band kreeg. Repareren dus. We verzamelden wat stenen om de motor op te zetten en draaiden het wiel rond om te kijken waar het lek zat. Dat was niet te missen: een enorm stuk hout had zich, tussen de noppen, in de band geboord. Gelukkig hadden we bij het motorzaakje een paar extra binnenbanden gekocht. Het elektrische bandenpompje bewees weer uitstekende diensten en met de band weer op spanning reden we via het modderpad, maar nu omhoog, weer naar de camping.

Om de laatste gezamenlijke avond van deze vakantie te vieren, gingen we lekker eten bij het restaurant op de camping. Daar spraken we Engelsen die ieder met een Landrover dezelfde weg hadden gereden als wij op de eerste dag. Zij vertelden ons dat ze een Italiaan waren tegengekomen die hen had aangehouden en in gebarentaal trachtte iets duidelijk te maken. Hij maakte bewegingen met zijn armen alsof hij de vogeltjesdans aan het doen was, waarna hij met zijn hand op ooghoogte aangaf dat het iets groots was wat hij zocht. De Engelsen begrepen vol ongeloof dat hij een struisvogel kwijt was. Toen ik hen de foto's liet zien, vielen ze bijna van hun stoel van verbazing en het lachen.

Het waren prachtige, maar, in ieder geval voor mij, zeer vermoeiende ritten. Eerlijk gezegd had de motor het beter gedaan dan de baas. Op een lekke band en een kapotte accu na was het probleemloos.



# MOTOR

47e JAARGANG No. 12  
18 MAART 1960

HET NEDERLANDSE MOTORWEEKBLAD  
TEVENS OFFICIEEL ORGAAN DER K.N.M.V.



Wist u, dat Nederland een bedrijf rijk is, waar in twee jaar tijds een kleine twintig speciale wedstrijd motoren werden gebouwd? Trialrijder Jos Neerinx zien we hierboven in actie op een produkt van deze unieke éénmanszaak, waarvan we deze week een reportage brengen.

40  
CENT

# JOS NEERINCX

## LIFE & TIMES

Tekst en foto's door Peter van der Schee en Jos Neerincx



**D**e meesten van u kennen Roel Blom wel, één van mijn oudste contacten binnen de AJS/Matchless wereld. Via Roel ben ik dit voorjaar in contact gekomen met Jos Neerincx, die ook al heel wat jaartjes tot onze vereniging behoort. Jos woont met zijn vrouw Gerda in Oisterwijk, voor mij dichtbij. Dat zal Roel op de gedachte hebben gebracht ons in contact te brengen, naast het feit dat Jos inmiddels 85 is, en dat Jos als gevolg van een hersenbloeding problemen heeft met het schrijven van artikelen over zijn motorverleden. Dat had hij vroeger niet, zoals blijkt uit de vele artikelen van zijn hand in "Sleuteltje 10", het blaadje van de Motorclub Arnhem.

*Met schrijven heb ik voornamelijk minder problemen, maar ik kan niet bogen op zo'n rijke motorgeschiedenis als Jos. Ik mag niet in zijn schaduw lopen, eerlijk gezegd. Bovendien heeft Jos meer dan een halve eeuw aan documentatie liggen: technische documenten maar ook andere zaken, zoals jaargangen van het blad "Motor". Ik heb voorlopig een doosje exemplaren uit de vroege jaren '60 meegenomen, zwart/wit druk en vol van die korrelige foto's die indertijd in kranten en tijdschriften stonden. Prachtig om te lezen hoeveel DKW's, Jawa's, Nortons en Matchlessen er in het jaar 1961 over de toonbank waren gegaan. Van Kawasaki en Suzuki was nog geen sprake.*

*Ik ga proberen als ghostwriter te functioneren en ik zal mij daarbij concentreren op twee aspecten van het rijke motorleven van Jos: de trialsport en de constructie van voor die sport aangepaste frames en motorblokken.*

*Ik begeef mij daarbij op twee onbekende paden: ik heb nooit interesse gehad in competitie modellen en ik heb evenmin aan motorsport gedaan. Van motorblokken aanpassen en frames bouwen heb ik geen kaas gegeten. Dat impliceert dat ik regelmatig ruggenspraak heb met Jos, zodat de inhoud uiteindelijk min of meer "straight from the horse's mouth" komt. Dat geldt volledig voor deze eerste bijdrage, die de eerste schreden van Jos in de trialwereld beschrijft. Ik neem die bijna ongewijzigd over uit Sleuteltje 10. Het is dus Jos die hieronder aan het woord is.*

*"De bergen zand voor de te bouwen bruggen van de geplande autosnelweg werden "De Bult" genoemd en daar reed een stel mannen op motoren..."*

Door mij is gekozen om mijn ervaringen met de trialsport op te schrijven vanaf het moment dat ik ermee in contact kwam en daarbij iets over mijzelf en diverse markante persoonlijkheden (hopelijk schrijf ik hun namen goed) op te schrijven. Een vervolg zal nodig zijn, tenslotte gaat het over ca. 50 jaar en dan nog in vogelvlucht.

#### TRIALVIRUS

Ruim 50 jaar geleden (ca. 1953) werd ik besmet met het trialvirus en dit ontstond doordat Herman Peperkamp, die werkte bij de motorzaak Pieterse, bij ons in Arnhem in de Sint Antonielaan woonde en mij vertelde dat hij zondags naar "De Bult" ging; daar werd motor gereden. De bergen zand voor de te bouwen bruggen van de geplande autosnelweg werden "De Bult" genoemd en daar reed een stel mannen op motoren, waarbij het de bedoeling was hindernissen in de natuur te overwinnen zonder de voeten aan de grond te zetten. Ik was meteen gefascineerd en bleef vervolgens elke zondag naar De Bult gaan. Wie waren deze motorrijders? Ik noem er enkelen: Ab van der Sluis, Joop Morel, Henk Robben, Wim Kooiman en Rins de Groot. Later kwamen daar o.a. nog bij Gerrit Wassing, Harm Demoed, Jur Velsel en Joop Reerink.

#### DE MANAGER

Ome Nic Gerritsen uit Ede had geen trialmotor maar presenteerde zich als de Manager. De club was zondags niet altijd compleet maar Wim Kooiman kwam altijd, soms al heel vroeg. Hij vertelde dat hij van zijn vader moest trainen en hij ging pas weer weg als de kust thuis veilig was. Rond 1954 was Wim de trialkampioen van Nederland.

Als knul van 14 jaar liep ik natuurlijk om die geweldige motoren heen te springen en ik bood mijn diensten aan in de hoop in de gratie te komen en mogelijk ook een keer op zo'n motor te mogen rijden. Met de fiets probeerden wij ook trial te rijden, wat redelijk ging als je De Bult af reed. Op een zondag mocht ik op de motor van Wim Kooiman rijden. Wat was ik trots en het ging ook nog redelijk!

Al gauw merkte het bestuur van de motorclub dat ik er altijd was en ik werd bij de trials tot controleur gepromoveerd.

Van dat bestuur kende ik Joop Bolderman, Hans Stoltemaker en Jan van Es. Andere namen ont-schieten mij even. De Battle of Arnhem rit was een spektakel waar ook veel crossers aan meededen, zoals Rudi Boom, de Sellings, Jan Clynk, de Dirksen, Joep Jansen en nog vele anderen.

#### HET ROLLEND MATERIEEL

De meeste rijders kwamen op de motor naar De Bult maar toen er meer jong talent ging rijden, zoals Stef van der Sluis en Coby Wasse-naar moesten die er met een eigenbouw aanhan-gertje heen. Stef had een Sarolea 98cc en Coby een Sparta, als ik mij goed herinner. Enkelen wil-den ook gaan crossen; Ab van der Sluis deed dat met een Norton met een verend frame van Ome Joop, Gerrit Wassink met een BSA Gold-star. Gerrit had voldoende geld om nieuw spul te kopen. Rins de Groot reed een DKW 350cc tweecilinder. Henny Douma ging professioneel te werk door met een Sarolea te trainen en met een 500cc Matchless te crossen. Die Matchless was van Ome Joop geweest en de vader van Henny had hem als toermotor gereden, hoewel het een echte competitie-motor was. Harm Demoed ging crossen met een Triumph 500cc twin met stijf frame en verende achternaaf, ook een motor van Ome Joop.

Ome Joop reed voordat ik hem leerde kennen samen met Ab veel betrouwbaarheidsritten, tri-als e.d. in binnen- en buitenland. Er werd bij hem elke avond heel wat afgesleuteld. Alles mocht, als het maar voor de motorsport was. Ik heb daar in de Dullartstraat unieke avonden meege-maakt.

Er kwam vraag naar eigenbouw trialmotoren, omdat nieuw voor de meesten veel te duur was. Men bracht een motorblok, voorvork, wielen, tank e.d. bij Ome Joop en daar werd dan een trial- of crossmotor van gebouwd. Frames aan-passen kon ook. Zelfs uit België kwamen de op-drachten. In Motor van 18 maart 1960 sta ik met mijn Matchless op de voorpagina, bij een artikel over Ome Joop Morel en zijn framebouw. In een volgende aflevering wordt daar verder op inge-gaan.









# VRAAG OVER UITLAAT/VOETSTEUN & PRIMAIRE KETTING

Tekst en foto's door Peter van der Schee

**D**e oude éénpitter is dit jaar helaas niet dikwijls op de weg geweest. Deels door het grillige weer dit voorjaar: meestal koud en bijna altijd nat. Ik gebruik het woord grillig doelbewust, want de neerslag is niet langer de regen die wij in West-Europa gewend waren.

Onze NL regens volgden het volgende patroon: vanaf 's ochtends vroeg nat en dan urenlang gezapige neerslag, net zolang totdat het langdurig droog werd. Die tijd is voorbij. Tegenwoordig kan een dag droog en helder beginnen maar ons daarna verrassen met een kortstondige zondvloed die men vroeger uitsluitend in de tropen zag. Resultaat: straten blank en dagen overlast.

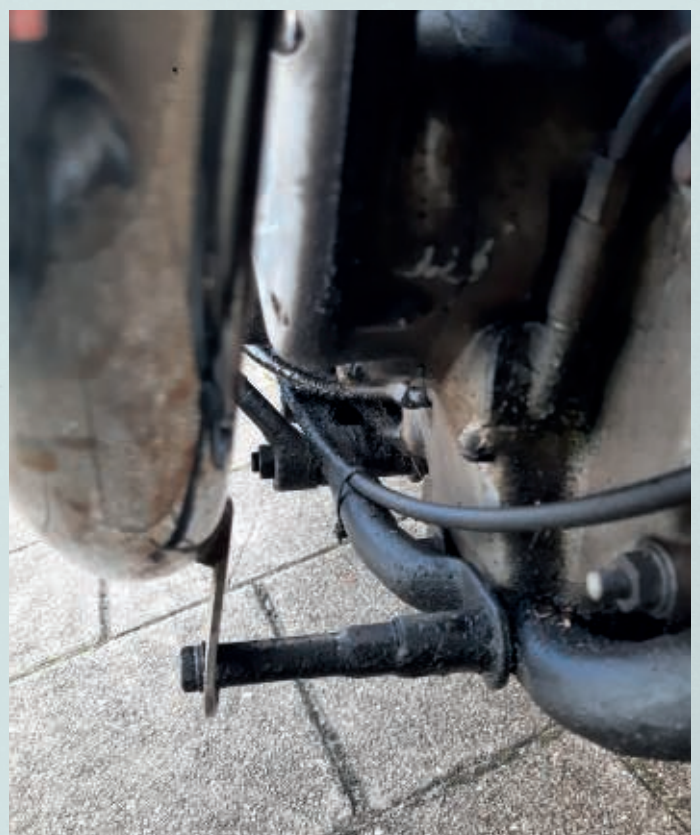
Als je er op de motor in verzeild raakt, moet je wel heel goede kleding aan hebben om niet tot op je onderbroek nat te worden. Het is ook nog eens link op die zeiknatte wegen. Op mijn 74e wil ik met lekker weer op pad, maar dit voorjaar kon je er de donder op zeggen dat je in één of twee stortbuien terecht kwam.

Maar goed, de motor is weer op de weg geweest en dat ging zonder complicaties. De laatste jaren kan ik sowieso niet klagen over de betrouwbaarheid, maar ik werd weer geconfronteerd met twee oude problemen: de uitlaat en de primaire ketting.

## UITLAAT

Mijn motor is een Matchless G3L die (anders dan ik) in dienst is geweest. Het is een 56-er type, begin 70-er jaren afgestoten door de krijgsmacht. Ik heb hem sinds 1972. In 1997 heb ik er een 500cc blok in gezet van hetzelfde jaartal. Ik meende dat ik beter mee zou komen met het verkeer maar ik zou deze operatie nu niet meer uitvoeren; het 350cc blok liep eigenlijk prima.

De uitlaatbocht van een 500cc heeft een grotere diameter. Mijn probleem is dat de bocht door de rechter voetsteun naar buiten wordt gedrukt, waardoor ik de voorste bevestiging met een afstandbus verder naar rechts heb moeten monteren. Dat geldt ook voor de achterste bevestiging aan het frame. Daardoor komt de kickstarter vrijwel altijd in contact met de demper, wat krassen veroorzaakt.



Ik kan mij niet voorstellen dat Matchless andere voetsteunen heeft gebruikt voor de 350 dan voor de 500. Ik zal dus zelf iets fout doen. Een oplossing zou zijn de voetsteun één of twee centimeter dunner te maken aan de binnenzijde; er zit "vlees" genoeg op. Een paardenmiddel maar mijn beperkte technische brein kan niets anders verzinnen. Is er onder de leden die vaardiger zijn dan ik, iemand die een oplossing weet?

#### PRIMAIRE KETTING

Deze vraag stel ik niet voor de eerste keer maar er is sprake van voortschrijdend inzicht. In de beginjaren van de club lekten onze motoren olie uit alle denkbare poriën, zeker de modellen van vóór de aluminium bak van rond 1960. Beter besef van de gevolgen voor het milieu, technische vooruitgang en toegenomen welvaart onder de leden, hebben verbetering gebracht.

Mijn 56-er heeft nog de stalen bak die oorspronkelijk met rubber aan de buitenkant, vastgehouden door de aluminium strip "dicht" moest blijven. Al in de showroom moeten er kranten of opvangteiltjes onder de koopwaar hebben gelegen.

Ons Onderdelenfonds biedt sinds enkele jaren een afdichting die er in doorsnede als een champignon uitziet. Deze oplossing voldoet beter, omdat er oliedicht materiaal tussen de stalen platen zit en niet er omheen. Ik gebruik zo'n afdichting al jaren tot volle tevredenheid.

Qua smeermiddelen heeft de techniek evenmin stilgestaan: de meesten van ons zullen niet langer de achterketting uitkoken en daarna in een badje van grafietvet leggen. Wat wij nu doen is de ketting op de motor schoonmaken met een ontvetter en daarna met een teflonspray inspuiten.

Ik heb datzelfde met de primaire ketting gedaan, die immers afgesloten is van de elementen. Ik heb de ketting rijkelijk in de teflon gezet en de behuizing niet meer met olie gevuld. Is dat verstandig? Ik heb ooit gehoord dat de olie in de bak de ketting moet koelen. Dat doet die teflon niet.

Mijn motormaatje Karel uit Udenhout raadde mij aan de tamelijk dunne maar veel minder vieze vloeistof te gebruiken die in automatische transmissies wordt gebruikt. Dat heb ik vorig jaar gedaan en in combinatie met de betere afdichting leverde dat veel minder vervuiling op: het lekt minder en de druppels die ontsnappen zijn lang niet zo vies. Ben ik verstandig bezig?

## BIJ DE MIDDENPLAAT

Marijke Visser maakte deze zomerse foto van de Matchless van haar man Joop. Nog even nagenieten...

## TE KOOP

Ik zet mijn Matchless G 9 van 1955 te koop. Hij is sinds 1968 in mijn bezit, heeft al teveel jaren in de garage stil gestaan en ik ben inmiddels op leeftijd en dan wordt de interesse minder.

Richtprijs € 4500

Reacties graag aan Henk Naber 06-51911772

of mail naar Hnabe@kpnmail.nl



## GEZOCHT

Ik zoek onderdelen voor Matchless G2M uit 1939 o.a. blokdelen, krukas, cilinderkop (twinport )

Alles is welkom.

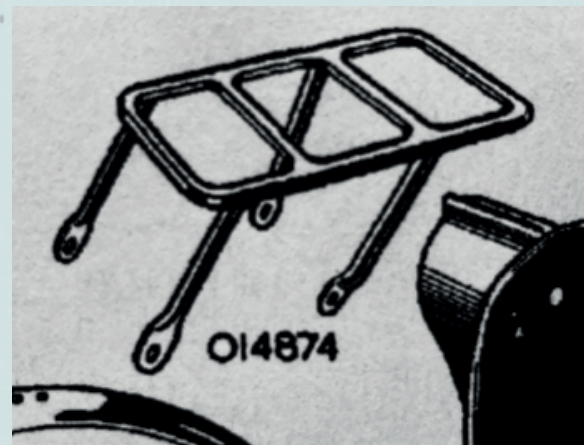
Ron Leijnse: 0625004359

## GEZOCHT

Bagagerek voor 1955-model Matchless G3ls met zweefzadel: een bagagerek. Staat in de onderdelenlijst met een plaatje en het nummer 014874.

Cees Zwinkels - 06-28549329 of

cees.zwinkels48@gmail.com





Foto's door Peter Weeink



**LEOPOLDSBURG  
DE START-VERZAMELPLAATS  
VAN DE 240 KM LANGE  
HERDENKINGSTOCHT  
MARKET GARDEN**



# OFFERINGS TO THE GOD OF SPEED...

**W**ie kent niet de fantastische film over Burt Munro: The World's Fastest Indian. Deze film vertelt het waargebeurde verhaal over de Nieuw Zeelander die in de jaren zestig vanuit het plaatsje Invercargill met zijn klasieke Indian motor naar de Amerikaanse staat Utah vertrok om daar het snelheidsrecord te breken. Na het zien van deze film over passie, je droom nastreven, naïviteit, vriendschappen en humor bleef één beeld me tot nu toe levendig bij: het kastje in zijn schuur waar hij alle gewonnen prijzen bewaarde maar zijn kapotte onderdelen voeren er de boventoon. Hij noemt dit kastje zijn "offerings to the god of speed".

Wij hebben in de schuur een heel oud koekblik, met afbeelding van het huwelijk van koningin Elizabeth, waarin Peter zijn bijzondere kapotte onderdelen bewaart. Tijdens een etentje met Kees Hoeksema vertelde hij over zijn schapje en dat bracht me spontaan op het idee om in iedere SG te vragen: "*Welk verhaal kleeft aan die kapotte onderdelen op jouw schapje?*"

In deze editie vertelt Cees Zwinkels over zijn ongemakken door kapotte onderdelen...

Ik weet zeker dat er nog veel meer van deze verhalen zijn! Stuur ze op naar [sg-post@hotmail.com](mailto:sg-post@hotmail.com) en laat je clubleden meegenieten!



#### DIVERS ONGEMAK

Die God of Speed is zonder meer een veeleisend type. Deze God tevreden stellen en houden is geen kleinigheid. Eindeloos veel onderdelen moeten worden opgeofferd om te kunnen blijven rijden. Als ware gelovigen hebben wij - liefhebbers van oldtimers - er dat kenmerk toch steeds voor over.

Het was een kleine moeite wat markante voorbeelden uit de afvalhoop bij elkaar te vegen (foto 1). En ja, er zitten een paar gemolesteerde zuigers bij. Eentje met stukken eruit gebroken - de zuigerveeren hielden de losse delen bijeen waardoor een grotere ramp werd voorkomen. Die met dat gaatje erin, daarmee kwamen we terug van een IJR in Noorwegen (2001) - helaas kwamen we niet op eigen kracht thuis. We strandden op de A1 vlakbij Losser, waar de Op de Weeghjes ons redden uit een benarde positie.

Over de kromme vooras hoef ik het nu niet te hebben. Die is het gevolg van een aanrijding.

Bijzonder is de drijfstang (foto 2). Bij een eerste startpoging na restauratie (1988) brak een stuk kruktap-met-moer af en dat sloeg vast tussen drijfstang en vliegwiel. Kees Hoeksema had meer geluk, bij hem kwam het onder in het carter te liggen zonder schade te veroorzaken - zie SG-5. Qua revisie was ik meteen op slopershoogte beland en kon ik opnieuw beginnen.



De cilinderkopbout (foto 3) is niet bepaald in goeden doen. Hier had ik geluk bij een ongeluk: na het opnieuw monteren van de cilinderkop hoorde ik tijdens de eerste proefrit een scherpe tik van onder de tank vandaan. En meteen het kenmerkende geluid van een lekke koppakking. Had ik de kopbout te strak aangedraaid? Of was die allang aan het eind van zijn levensduur? Het afgebroken stukje schroefdraad zat gelukkig nog voldoende vast om de gemankeerde bout uit de cilinder te kunnen draaien.



Op het plaatje er naast (foto 4) kan je zien dat het mogelijk is om door de bout heen te kijken!



De koppelingsschokbreker op dezelfde foto was een soort van verborgen gebrek. Tijdens het rijden was niet gebleken dat de schokbreker nog maar twee van de drie 'vleugels' had.



Ook bij het laatste plaatje uit deze reeks (foto 5) was de motor gewoon blijven lopen, ondanks de afgeschraapte stukjes aluminium. De oorzaak: nieuw gekochte stoterstangtunnels die niet correct volgens het oude voorbeeld waren nagemaakt. De bovenkant was te nauw. Algehele waarschuwing: let extra goed op bij nagemaakte onderdelen. Met de Dremel kon ik de opening bovenaan groter maken. Maar het hele blok moest uit elkaar om het vrij te maken van aluminium-splinters.

*"Die God of Speed is zonder meer een veeleisend type."*

*Deze God tevreden stellen en houden is geen kleinigheid.*

*Eindeloos veel onderdelen moeten worden opgeofferd om te kunnen blijven rijden."*



Idee, tekst en foto's door Hans op de Weegh

**Z**oals bijna elke avond kijk ik even op Facebook naar mijn groepen die betrekking hebben op AJS en Matchless. Een aanrader voor alle liefhebbers zou ik zeggen. In één van die groepen vroeg iemand zich af hoe je in hemelsnaam de ijzeren vorkpoot uit de aluminium onderpoot kon krijgen. Het deed me terugdenken aan de keer dat een clublid me belde met de vraag hoe je dat voor elkaar kon krijgen. Hij had al gaten geboord in de keerring en was al aardig op weg om de inwendige draad van de onderpoot naar z'n grootje te helpen. Het was vlak voor de jaarvergadering dus ik zei tegen hem om de zaak maar mee te nemen naar die vergadering. Ik had mijn zelfgemaakte tooltje meegenomen en draaide de zaak tot grote verbazing van het clublid in no time uit elkaar.

Het voorgaande bracht me op het idee om in SG een rubriekje te starten onder de welluidende naam

“ZELFGEMAAKTE HULPMIDDELEN of-  
tewel HANDIGE HULPJES”, en dan be-  
doel ik natuurlijk hulpmiddelen om het  
sleutelen aan onze geliefde oldtimers  
eenvoudiger te maken. Ik weet dat er  
nogal wat zelfgemaakte tooltjes her en  
der in de schuurtjes van onze leden te  
vinden zijn. Dus dames en heren, een  
paar foto's en een kort verhaaltje en je  
doet er een hoop mede sleutelaars een  
groot plezier mee.

1. Je hebt er voor nodig een stuk draadeind van 12 mm met een lengte van ongeveer 45 cm. Verder een paar M12 moeren en een stuk ijzer van 3 á 5 mm dik, waar drie gaten in geboord moeten worden.
2. Boor in de strip ijzer drie gaten, de buitenste gaten hebben een diameter van 9 mm en in het middelste gat moet 12 mm draad worden getapt kunnen worden, dus 10,5 boren. De buitenste gaten hebben een afstand van 31 mm, hart tot hart.
3. Van het stuk draadeind van 12 mm moet aan één kant de draad ongeveer 1,5 cm worden afgevijld (afdraaien is natuurlijk nog beter) tot rond 6 mm.
4. De beide M12 moeren draai je aan de andere kant van het 12 mm draadeind strak tegen elkaar.
5. Als je nu de ijzeren binnenbuis wilt verwijderen, verwijder dan eerst de bout die onderin de onderste vorkpoot de demper op zijn plaats houdt. Monteer vervolgens je zelfgemaakte hulpstuk en draai het draadeind in de onderste vorkpoot tot op enig moment de ijzeren buis met geleide bus, keerring en bufferveer eruit plopt. Meestal komt er dan nog wat olie mee, dus als je moeders tevreden wilt houden, dan moet je dit niet in de huiskamer doen.



# BALEN TREFFEN

Tekst en foto's door Peter Bos

**V**an 13 t/m 15 september was het Balen Treffen gepland. Mooi, het laatste kampeerweek-end van het jaar en dat moet je natuurlijk niet missen. Hoewel, kamperen, het treffen biedt ook de mogelijkheid om te overnachten in een groepsaccommodatie op een heel mooie plek. Kamperen kan op het terrein, rondom in het bos en voor campers op een grasveld. De groepsaccommodatie "De Spreedonken" ligt een paar kilometer onder Balen, in het noorden van België, grofweg zo'n 50 km onder Tilburg. Het was de derde keer dat het treffen werd georganiseerd op deze plek.

Voor ons redenen genoeg om plannen te maken voor een bezoek. Ieder jaar reizen we met een vriendenclubje een paar dagen op de motor door Nederland of België en dit was een mooi doel voor onze reis. Naast de Matchless van Jannes Ham en mijn AJS twin, waren Jan Halfwerk en Cees van Rijn ook van de partij. Zij reden op Sunbeams, type S7 en S8. Het plan was om via Antwerpen te rijden, daar een nachtje te kamperen en de andere dag naar Balen te rijden, met onderweg een bezoekje aan een motormuseum in Kalmthout.

We vertrokken om 9 uur vanuit Hattem en Cees had de route op zijn Tomtom, dus dit keer kon ik lekker achteraan rijden. De rit ging deels over de snelweg en aan het eind van de middag kwamen we in Antwerpen. We hadden een plek geboekt op het "City camp" en dat ligt bij de havens aan de oever van de Schelde. Om hier te komen, moesten we door de drukke binnenstad van Antwerpen met veel verkeer en veel stoplichten. De Sunbeam van Cees begon op één cilinder te lopen en op een parkeerplaats controleerden we de bougies. Het bleek dat de voorste bougie geheel verkoold was en niet meer vonkte. Het gevolg van het vele stilstaan en optrekken bij kruisingen en stoplichten. Het probleem was snel opgelost. Het kampeerterrein was snel gevonden en de tentjes werden opgezet. Daarna was het tijd voor een versnapering op het terras. 's Avonds zijn we met het veer naar de binnenstad gegaan en hebben daar wat gegeten. De avond eindigde met een "Nobeltje" bij de tent.

De volgende dag stond de Sunbeam van Jan zonder stroom en wou niet starten. Het bleek het gevolg van het langzame rijden in de verkeersdrukke, waarbij de dynamo te weinig toeren maakte om te laden. Als je dan met licht op rijdt, ontladde de accu. Maar na het aanduwen, liep de motor weer en konden we verder. In Kalmthout had Cees een afspraak gemaakt om een privé motorcollectie te bekijken. We kwamen op een doodlopende weg met een villa en een hele grote schuur. We werden verwelkomd door de eigenaar, Stanny Wouters en hij gaf ons een rondleiding door de verzameling. De begane grond en de verdieping stonden vol met Sarolea's, van ieder bouwjaar wel een exemplaar. Sarolea, een historisch Belgisch merk, produceerde motorfietsen van 1900 tot 1960 en was zeer succesvol in races en motorcross. Vooral de 600 cc éencilinder kopkleppers vond ik zeer indrukwekkend. ([www.motorenmuseum.com](http://www.motorenmuseum.com))

De eigenaar vertelde zeer enthousiast over de historie van de machines. Na een bakkie koffie, namen we afscheid en vervolgden we onze weg naar Balen. Onderweg kregen we nog een hoosbui, maar gelukkig konden we schuilen onder een afdak. Na de bui gingen we weer verder en haalden we de regen weer in, dus alles toch zeiknat.

Toen we aan het eind van de middag in Balen kwamen, scheen de zon alweer, maar er was binnen nog genoeg plaats voor een bed en dus besloten we dat we de tentjes niet meer gingen opzetten.





De groepsaccommodatie "De Spreedonken" ligt in een mooi bosgebied en is nog van de oude stempel. Een beetje gedateerd, maar van alle gemakken voorzien en ruimte zat. Er waren ca. 70 inschrijvingen en deze vonden allemaal een plek binnen of op het omliggende terrein waar gekampeerd kon worden. Dat hadden onze Belgische vrienden toch maar weer mooi voor elkaar. 's Avonds was er een maaltijd en buiten werd een mooi kampvuur gemaakt, waar regelmatig pallets op werden gegooid. Waar kan dat nog?

De volgende dag stond er een toerit op het programma. De routes waren vooraf als GPX-bestanden rondgestuurd en je kon dan zelf je eigen route rijden, zodat je niet in één grote groep hoefde te rijden. Aan Cees wederom de eer om voorop te gaan, met zijn nieuwe Tomtom. We reden over zeer smalle weggetjes door een onbekend stukje België. Er was een stop in een dorpje waar we een mooie motorverzameling bezochten. Er stond in een schuurtje een éencilinder tweetakt diesel stationair motor met een cilinderinhoud van 5000 cc. Deze was jarenlang gebruikt voor het malen van graan en deze werd even gestart, na het voorgloeien van de kop. In de garage en de schuren stonden verschillende motoren. Wederom was Sarolea goed vertegenwoordigd, maar er stonden o.a. ook een Vincent en een MV Agusta tussen. Er was koffie en koek voor iedereen en het was een mooie stop. Daarna ging de toerit verder en we zouden naar de lunchplek gaan. Deze was eerst niet te vinden, omdat de Tomtom het adres niet kende. Na wat heen en weer gereden te hebben was Hans Mijnders, die met ons meereed, het zat en met een verhitte kop zocht hij het

adres via Google Maps zodat we het restaurant toch nog konden vinden. Het was weer zo'n bijzondere locatie, midden in het bos met een fantastisch terras met plaats voor iedereen. Hier kregen we de lunch en we genoten in de zon. Daarna besloten wij om de korte route te nemen, richting De Spreedonken. 's Avonds was er een maaltijd en daarna stonden er "Silly Games" op het programma. Daarvoor hadden we bij onze inschrijving een motormerkje in onze envelop gevonden en zo werden de deelnemers in teams verdeeld. Er waren diverse spelen bedacht in en om het gebouw variërend van zakjes gooien, langzaam fietsen, scootmobiel race (in het donker) en nog veel meer, voor mij onbekende grappige spelen. Hiermee was men een paar uur zoet, met veel lol. Wie schetste onze verbazing dat aan het einde van de avond het (BSA) team van o.a. Cees de winnaar werd van het gebeuren. "Door puur tactische keuzes" werd mij verteld. Het werd die avond nog heel lang erg gezellig met een biertje bij het kampvuur als afsluiting.

De volgende morgen, na een goed ontbijt, hebben we de motoren opgezadeld en afscheid genomen en zijn we vertrokken. Na een tijdje binnendoor, kwamen we weer op de snelweg en gingen we vlot weer richting het noorden. In de buurt van Apeldoorn begon de Sunbeam van Jan op één pit te lopen en na het schoonmaken van de bougie zijn we verder binnendoor gereden. We kwamen op tijd aan in Hattem en zijn daar, na nog bakkie koffie, naar huis gereden. Er stond ruim 700 km op de teller, zonder grote problemen, en we hebben een fantastisch weekend gehad. Met dank aan onze Belgische vrienden van sectie Balen voor de goede organisatie. Het is zeker voor herhaling vatbaar.





## BALEN TREFFEN 2024



Foto's door  
Hans Mijnders en Peter Weeink





## 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).  
Commerciëel: tarieven via de  
penningmeester.

### AUTEURSRECHT

Satisfaction Garanteed,  
de bijbehorende Special Issues  
en de website [www.ajs-matchless.nl](http://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?

Mail of bel Sjoerd Dijkhuizen via  
[sjoerdd1954@gmail.com](mailto:sjoerdd1954@gmail.com)  
of 06-12186755

### OPMAAK

Antoinette Stapel

### SPELLINGCHECK/PROEFLEZEN

Kees Majoor

Carla van der Poll, Arie Helmsing

### ADVIES FOTOBEWERKING

Hans Mijnders

ISSN 2589-0948

## CLUBACTIVITEITEN 2025

Januari	25	TC	ALV In de Moespot Jan van Arkelweg 6 Achterveld.
April	?	TC	Eenhoorn treffen Austerlitz. Dorpshuis Schoolweg 2 in Austerlitz.
Mei	24		"Op aign risico" Oosterwijtwerd. Info volgt.
Juni	6-9		International Jampot Rally Kyleakin, Sky Schotland.
Juni	21	TC	Zeelandrit. Info volgt.
Juli			AMC turf treffen Holsloot. Info volgt.
Augustus	8-10	TC	Rockanjetreffen. Info volgt.
Augustus	29-1		Jampot Rally Tynesdale RFC Northumberland ,Engeland.
September	13	TC	Nationaal Veteraan treffen Exercitieveld in Woerden.

## AGENDA NIET-CLUB GERELATEERD 2024-2025

November	17	Onderdelen ruilbeurs Wormer Spatterstraat 21 1531DA Wormer.
November	23-24	Eelde Classics Flowerdome Eelde.
December	14-15	Central Classics Expo Houten.
Januari	11-12	Motorvelo Autotron.
Januari	18-19	Noordelijke motorbeurs Eelde.
Februari	20-23	Motorbeurs Utrecht.
Oktober	11-13	Veterama Manheim Duitsland.

## TREFFENNIEUWS

Door Harrie van Ewijk

**H**et motorseizoen zit er voor de meesten van ons weer op. We hebben nog twee mooie ritten gehad. De eerste was de toerit over de Utrechtse Heuvelrug. We vertrokken bij Bikers Best Goldwing in Renswoude. We werden zeer gastvrij ontvangen en konden mooie collecties bewonderen van de diverse Honda modellen. Volgens mij stonden alle ooit geleverde modellen hier wel opgesteld. Dick ter Hoeven en Cees Middendorp hadden een prachtige rit uitgezet, met veel variatie. We reden volgens het follow up systeem. Het weer was ons gunstig gezind. De stop was in Wijk bij Duurstede, een gezellig druk plaatsje. Dick en Cees, bedankt voor de mooie rit.

De laatste rit en tevens het laatste weekend was bij onze zuiderburen in Balen. Diegenen die binnen wilden slapen, konden kiezen uit de vele slaapvertrekken. Ondanks dat het 's avonds wat frisser werd, bleef een groot aantal diehards gewoon kamperen. Er was een grote opkomst met een aantal gasten uit het Verenigd Koninkrijk, Schotland en Duitsland. Het was erg gezellig met voldoende eten en drank. Voor de liefhebbers was er 's avonds een lekker ouderwets kampvuur. Op zaterdag werd de toerit verreden. Van tevoren waren de GPX bestanden

verstuurd die je in je navigatie kon laden. Onderweg kregen we een geweldige warme lunch aangeboden in een restaurant dat je alleen met behulp van navigatie kon vinden. 's Avonds werden er door een aantal teams spelletjes gespeeld. Het bleef gezellig tot in de late uurtjes. Op zaterdag avond stond er een snackwagen die ons van lekkere Vlaamse frieten en snacks voorzag. Vincent en de overige teamleden, erg bedankt voor het fijne weekend.

In de tussentijd zijn we met een aantal mensen bezig geweest met voorbereidingen voor de International die in 2026 in Nederland wordt gehouden. Hiertoe hebben we een aantal locaties bezocht en hier een keuze in gemaakt. Onze keuze is gevallen op een groot groepskampeerterrein in Borculo. Deze locatie voldoet nagenoeg aan alle wensen die we van tevoren bedacht hadden. We hebben nu ruim tijd om alle bijkomende zaken uit te werken.

Voor het jubileumjaar hebben we weinig aanmeldingen gekregen. Erg jammer, want we willen er graag een boeiend jubileumjaar van maken met activiteiten over het hele jaar verspreid en dat door veel leden gedragen wordt. Aanmelden hiervoor kan natuurlijk nog. Ook horen we graag wat voor activiteiten we kunnen gaan plannen.

De agenda voor komend jaar is al aardig gevuld. Er liggen nog twee weekenden in de planning. De AV wordt komend jaar op 25 januari gehouden.

Zoals al eerder vermeld, wordt de International volgend jaar in Schotland gehouden. Nu kunnen we ieder voor zich gaan plannen en boeken, maar dat is niet gunstig. We kunnen beter kijken waar de interesses liggen voor de overtocht zodat we een groepsboeking en/of een vroegboeking doen. Graag hoor ik wie er wil gaan, hoe lang je wilt gaan, op welke datums je wilt reizen, met wat voor vervoermiddel en het aantal personen. (harrie.vanewijk@hotmail.com) Keep the rubber on the tarmac

## ACHTERPLAAT

Na aankomst op het Balen treffen rijden we nog even door naar Leopoldsburg. Er is een gigantisch terrein vol klassieke legervoertuigen. We mogen met onze motoren zo het terrein op rijden! Het is leuk om te zien hoe iedereen zich ook in stijl kleedt en kampeert. Foto Peter Weeink

## 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

Cees Zwinkels T: 070-3867994 M: cees.zwinkels48@gmail.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  
Lidmaatschapsbetalingen: NL34INGB0002034565

### ARCHIVARIS

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

### BOEKEN-EN ACCESSOIERSFONDS

Sjoerd Dijkhuizen De Deel 8, 7871 PW Klijndijk  
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 GARANTEED

Antoinette Stapel M: sg-post@hotmail.com  
T: 072-5092898 of 06-32140776

### TREFFENCOMMISSARIS

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

### WEBMASTER & FACEBOOK

Vincent van Vlerken T: +32-484189486  
M: vincentvanvlerken@hotmail.com  
Website [www.ajs-matchless.nl](http://www.ajs-matchless.nl)

### FEHAC/EENHOORN VERTEGENWOORDIGER

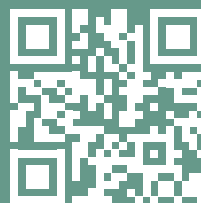
Nico Hagen T: 0343-414134 M: N.Hagen63@kpnmail.nl

### TAXATIECOMMISSIE

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

### TYPESPECIALISTEN

Eéncilinders 2e helft jaren 30: Horst Kerkhof  
M: biggles1957@gmail.com T: 06-23661099  
(bellen tussen 19:00u - 22:00u)  
Eéncilinders jaren 40: Cor Elbersen  
T: 0346-352472 (na 19:00u)  
Eéncilinders: Gert Drenth. Let op: nieuw telefoonnummer!  
M: 2wielergert@gmail.com T: 06 3645 6574 (na 19:00u)  
Tweecilinders na 1947: Rinus van Leest  
M: twinus@ziggo.nl T: 046 8501265



SCAN VOOR SNELLE TOEGANG ARCHIEF

