

Ajs/Matchless vereniging

Utrecht 21 dec 1975

Beste AJS/Matchless vrienden,

Hier het verslag van de oprichtingsvergadering van de AJS/Mat.club. Alle mensen die op welke manier dan ook belangstelling hebben getoond, ontvangen dit verslag.

Op 13 dec. waren zo'n 15 mensen aanwezig bij Gijs en Inge in Breda. Het totaal aantal reacties belooft ongeveer 25. De volgende zaken kwamen aan de orde:

naam: A.J.S/Matchless Club Nederland. Lid ervan kan iedereen worden die zo'n motor heeft of er belangstelling voor heeft.

bestuur: te kiezen op volgende vergadering, daar er dan hopelijk meer mensen zijn.

clubblad: idem, zij die zich daarvoor geroepen voelen kunnen vast ideeën ontwikkelen.

sticker: wordt identiek aan de Engelse, uiteraard met Nederland erop en r.wit.bl.rondom.

contributie: besloten is dat iedereen die lid wil worden voorlopig (doch graag zo spoedig mogelijk) f 10.- stort om de eerste kosten zoals porti etc. op te kunnen vangen. Een nauwkeurige kalkulatie volgt. Banknummer staat verderop.

bijeenkomsten: verspreid door het land te houden. Eerstvolgende in Utrecht.

onderdelen: door vrijwilligers uit Engeland te halen, op niet-commerciële basis (verblijfsreis-kosten uiteraard wel doorberekenen). Iedereen stuurt voor zo'n trip een verlanglijstje in.

Gesproken is ook over de volgende zaken: 't aanleggen van een archief, waarin overgenomen stukken uit boeken, met betrekking op techniek en andere zaken van belang voor de AJS/Mat. Er zullen ook kontakten worden onderhouden met de Engelse AJS/Mat.club.

Bank rek.nr. voor de contributie (f 10):

postgiro: 1068635

van : AMRO bank
Veemarktstraat 12 BREDA

t.g.v. rek. 4403.30.963

t.n.v. G.J. van Hesteren

Volgende vergadering: zaterdag 24 januari 1976
bij: Pieter Singelenberg
Joseph Haydnlaan 117
Utrecht- west

om 11.00 uur

Graag even bericht van je komst op de 24e, met eventuele aanvullingen op de ledenlijst en opmerkingen over het bovenstaande, naar ondergetekende.

MAAK REKLAME VOOR JE CLUB !!!!!

Succes, de beste motorwensen voor 1976, en tot ziens op de 24e

Pieter Singelenberg



AJS Matchless vereniging

Beknopte geschiedenis A.J.S.-Matchless

In dit lustrumnummer mocht, naar de mening van het organisatie-committee, een kort overzicht van de historie van onze beide merken niet ontbreken. Met enig behendig smeren met de stroopkwast had Mario mij al spoedig zover dat ik deze taak op mij nam, hoewel ik mij er terdege van bewust ben dat onze vereniging diverse leden telt, die over meer kennis en documentatie beschikken dan ikzelf. Misschien zal het produkt van mijn navorsingen, dat u nu onder ogen hebt, dan ook aanleiding vormen tot langdurige schriftelijke discussies omtrent de historische geldigheid, maar die kunnen ons clubblad de komende maanden dan prachtig verrijken.

Gezien het feit dat de merken AJS en Matchless na hun oprichting rond het begin van deze eeuw gedurende enkele decennia geheel gescheiden opereerden, zal ik het eerste deel van dit artikel wijden aan de vroege geschiedenis van de Matchless fabriek, het tweede aan dezelfde periode van het merk AJS en het resterende deel aan de wederwarigheden van het AJS-Matchless concern, zoals dat vanaf 1931, toen H. Collier and Son Ltd het hele AJS-bedrijf opkochten, heeft bestaan.

a. Het ontstaan en de eerste 30 jaar van het merk Matchless.



Het eerst geregistreerde beeldmerk uit 1891

De merknaam Matchless dateert van 1891, toen Henri Collier hem invoerde voor door de toenmalige firma Watson & Collier geproduceerde rijwielen. Het is niet alleen een eigenaam, maar van oorsprong gewoon een Engels woord dat ongeveer 'zonder gelijke' of 'ongeevenaard' betekent.

Al in 1892 hield Watson het voor gezien, zodat Collier vanaf dat moment de enige eigenaar van het merk was. Hij verhuisde zijn fietsenfabriek naar Plumstead, een suburb van Londen (S.E.18), waar het bedrijf zijn hele bestaan gevestigd zou zijn.

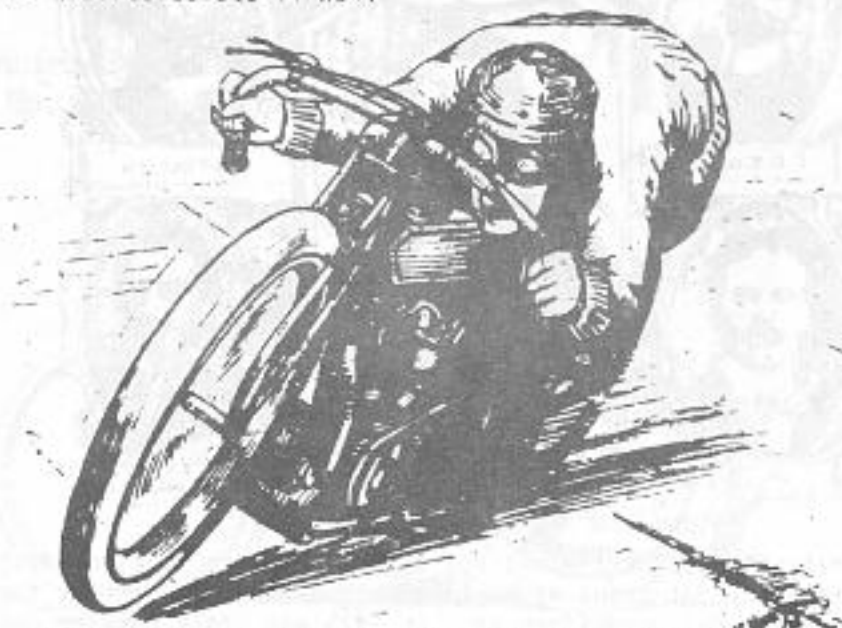
De eerste producten van de Matchless fabriek, die enig recht kunnen doen gelden op de naam 'Motorrijwiel' dateren van 1899 en zijn het best te vergelijken met de latere Solex, in die zin, dat het fietsen waren, die gewoon voorzien waren van pedalen, maar waarin ruimte was geschapen voor een motor, die het geheel ook kon aan-



drijven. Die motor was dan wel een viertakt en de aandrijving geschiedde via een riem op het achterwiel. De oudste zoon van de grondlegger van het bedrijf (Henry Collier) was Harry en deze had een zekere reputatie vanwege zijn successen bij het wielrennen. In de vroege 20e eeuw begon hij ook deel te nemen aan motorraces, toen nog vaak onderdeel van fietsevenementen. Ook hierin was hij vrij succesvol, hetgeen uiteraard welkome publiciteit voor het jonge familiebedrijf opleverde.

De eerste echte productiemachine dateert van 1902 en had geen 'homemade' krachtbron, maar een MMC motor. Ook JAP en De Dion Bouton motortjes werden gebruikt in de eerste jaren. In 1905 gebruikte Matchless oa. al een 730 cc JAP motor in V-opstelling!

Van enig onderscheid tussen competitie- en touwmachines was nog nauwelijks sprake en Harry vierde dan ook triomfen in de wegrace-sector op machines die het bedrijf gewoon verkocht. Het was op zo'n soort machine dat Charlie Collier, de jongste van de Collier Bros., op 28 mei 1907, de eerste TT won.



Charlie Collier op Brooklands in 1911 op een 8 Hp. Matchless-JAP

Vrijwel alle Matchless machines hadden gedurende de eerste jaren JAP motoren en Bosch elektrische installaties. Dat met name de laatste ooit zijn vervangen zal ik, gezien mijn ervaringen met mijn oude DKW en BMW's, waarvan althans die onderdelen nooit het geringste probleem opleverden, altijd blijven betreuen. Vanaf 1913 maakte de fabriek ook een eigen motor, een 488 cc één-cylindervierklepper, maar aanvankelijk werden nog hoofdzakelijk JAP motoren gebruikt.

Deze gang van zaken bestond tot in de jaren 20, toen gaandeweg





werd overgegaan op zelfgefabriceerde krachtbronnen. In die periode probeerde de fabriek ook een ingang te vinden in de automarkt, maar erg succesrijk waren deze pogingen niet en na 1924 werden geen auto's meer gemaakt.

De voornaamste bron voor dit artikel, Peter Hartley's boek 'Matchless', gaat zeer uitvoerig in op de vele successen die het merk op diverse gebieden van de motorsport op zijn naam heeft gebracht. Ik zal Hartley hierin niet volgen omdat het vermelden van alle lauweren, die Matchless (en trouwens ook AJS) zowel voor als na de oorlog heeft geoogst de beperkte ruimte die mij hier ter beschikking staat ver te boven zou gaan.



Familie Matchless-Collier

Het Matchless-concern bleef tot 1928 een typisch familiebedrijf, een verschijnsel dat thans nauwelijks meer bestaat en dat ook toen al langzaam aan het verdwijnen was. In 1925 was Henry Collier overleden en de gebroeders besloten dat het verstandig was de zaak open te gooien door een bv op te richten en op die manier meer geld voor investeringen tot hun beschikking te krijgen. Vanaf 1928 werd de officiële naam van het bedrijf dan ook Matchless Motor Cycles (Colliers) Ltd. Dit bedrijf bleef een fors aandeel in de toenmalige motormarkt behouden en goede resultaten boeken, in tegenstelling tot één der concurrenten, A.J. Stevens & Co. Ltd. in Wolverhampton.

Hier gingen de zaken helemaal niet zo goed meer, sterker nog, zij gingen zo slecht dat de firma geliquideerd werd en Matchless alle eigendommen en de merknaam AJS kon overnemen. Op dit punt eindigt de afzonderlijke geschiedenis van de merken AJS en Matchless. Nu eerst dus even aandacht voor de wortels van het merk AJS.



b. Het vroege bestaan van A.J. Stevens Motorcycles Ltd.

Ter geruststelling van de AJS-rijders onder ons zij gezegd dat het familiebedrijf van de gebroeders Stevens in leeftijd zowel als in faam op het gebied van de motorsport in geen enkel opzicht voor dat van de familie Collier onderdoet.

De vroege geschiedenis van beide merken telt vele onderlinge overeenkomsten: beide ontstonden uit het toevallig aanwezig zijn van een aantal broers met gelijkgerichte belangstelling, beide begonnen met de productie van motorfietsen in het laatste decennium van de 19e eeuw, aanvankelijk met toegeleverde krachtbronnen en beide namen enthousiast deel aan de vroege motorraces van de 20e eeuw.

Vader Stevens had vier zoons, die in motorfietsen geïnteresseerd waren: Harry, George, Jack en Joe. De naam AJS ontstond rond 1910 op basis van de initialen van de oudste broer Albert John Stevens, voornamelijk omdat de merknaam Stevens al te zeer werd geassocieerd met andere producten van vader Stevens (die trouwens ook Joe heette).

1897-Wearwell Stevens 1.3/4 Hp. Mitchell motor



De eerste Stevens motorfiets dateert van 1897, twee jaar eerder dus dan het eerste Collier product. Evenals de eerste Matchless betrof het een aangepaste fiets met een niet-zelfgeproduceerde krachtbron, in dit geval een Amerikaanse Mitchell motor. In tegenstelling tot de Colliers begon AJS al heel vlug met het zelf produceren van motorblokken, een 298cc zijklepper één-cilinder. Dit was voornamelijk te danken aan het feit dat de oude Joe Stevens zich al jaren bezighield met de productie van geavanceerde instrumenten.



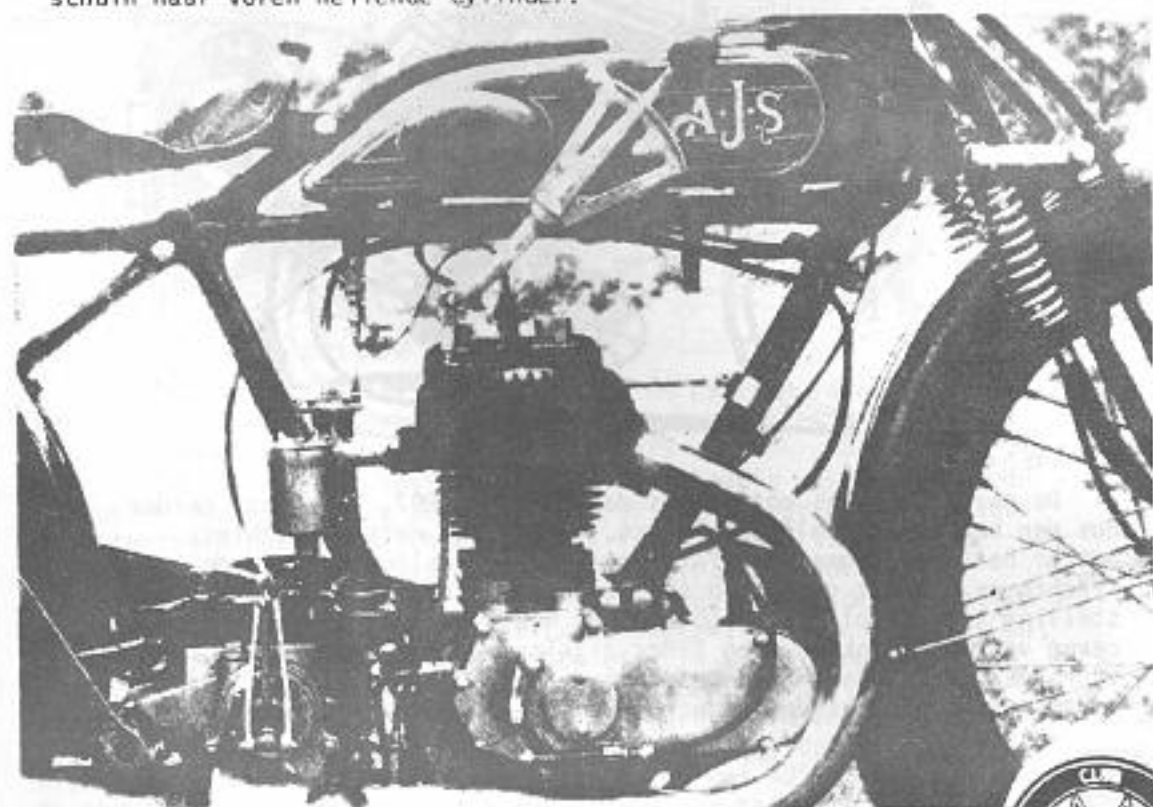


Het duurde tot 1911 dat AJS echt met productiemachines op de markt verscheen, uiteraard een één-cilinder zijklepper, ditmaal met een inhoud van 348cc. In 1912 kwam er ook een 698cc V-twin. De eerste wereldoorlog zorgde ervoor dat de ontwikkelingen enkele jaren min of meer stilstonden, omdat alle fabrieken (ook Matchless natuurlijk) verplicht werden onderdelen voor legervoertuigen en vliegtuigen te maken. Een zekere know-how deden zij onderwijl uiteraard wel op, maar AJS bleef uitsluitend de eerste twee types maken.

Na de oorlog kwamen er wel nieuwe types op de markt, o.a. een 350cc kopklepper. In die tijd waren kopkleppers tamelijk uitzonderlijk, maar het wat grotere vermogen van dit concept zorgde ervoor dat allerlei fabrieken al spoedig dit soort machines gingen maken. AJS zelf begon ook met de productie van een 500cc kopklepper op basis van de 350.

Inmiddels ging ook de productie van de V-twin verder, de capaciteit van deze machine, nog steeds een zijklepper, werd op den duur zelfs tot 990cc vergroot.

Tegen het einde van de 20-er jaren was het eind van het Stevens-imperium nabij, maar paradoxaal genoeg produceerde de fabriek meer machines en in meer varianten dan ooit tevoren. Zo werden, in navolging van BSA, 350 en 500 cc 'slopers' gemaakt, éénpitters met schuin naar voren hellende cilinder.



Een oudje, K12 van Roel Blom 1928
(de motor dus)

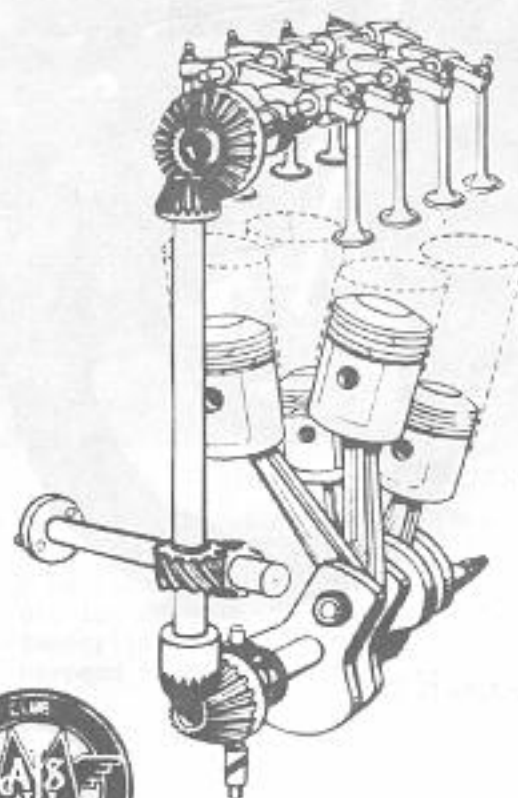


Uit de diverse bronnen die ik bij het vervaardigen van dit overzicht heb geraadpleegd blijkt eigenlijk nergens waarom de AJS-fabriek nu eigenlijk over de kop is gegaan. Overal wordt simpelweg gezegd: 'the firm went into liquidation' of woorden in soortgelijke strekking. Duidelijk is alleen dat de Stevens brothers hun financiële verplichtingen niet meer konden nakomen, maar of de recessie of onverstandig management (in Engeland toch niet ongebruikelijk) hieraan ten grondslag lagen wordt niet duidelijk. Een feit blijft dat na 1931 het onafhankelijke AJS-concern ophield te bestaan en dat vanaf 1938 de Matchless-fabriek de naam Associated Motorcycles Ltd. (AMC) droeg.

Matchless en AJS verenigd

Eigenlijk direct vanaf de overname van AJS door de Colliers begon een langzaam proces van rationalisatie van de reeks van modellen die beide fabrieken tot 1931 hadden geproduceerd, in die zin dat de AJS-modellen steeds meer met die van Matchless gemeen kregen. De dealernetten van beide merken zijn kennelijk wel steeds gescheiden gebleven, want voor Nederland hebben zij tot het laatst verschillende importeurs gehad - voor Matchless Stokvis in Rotterdam en voor AJS GREMI in Groningen.

In 1935 gaf Matchless de productie op van twee beroemde modellen, de Silver Hawk en de Silver Arrow, de laatste was een V-twin, de eerste een soort dubbele V-twin.



Principe van de 4 cilinder
Silver Hawk

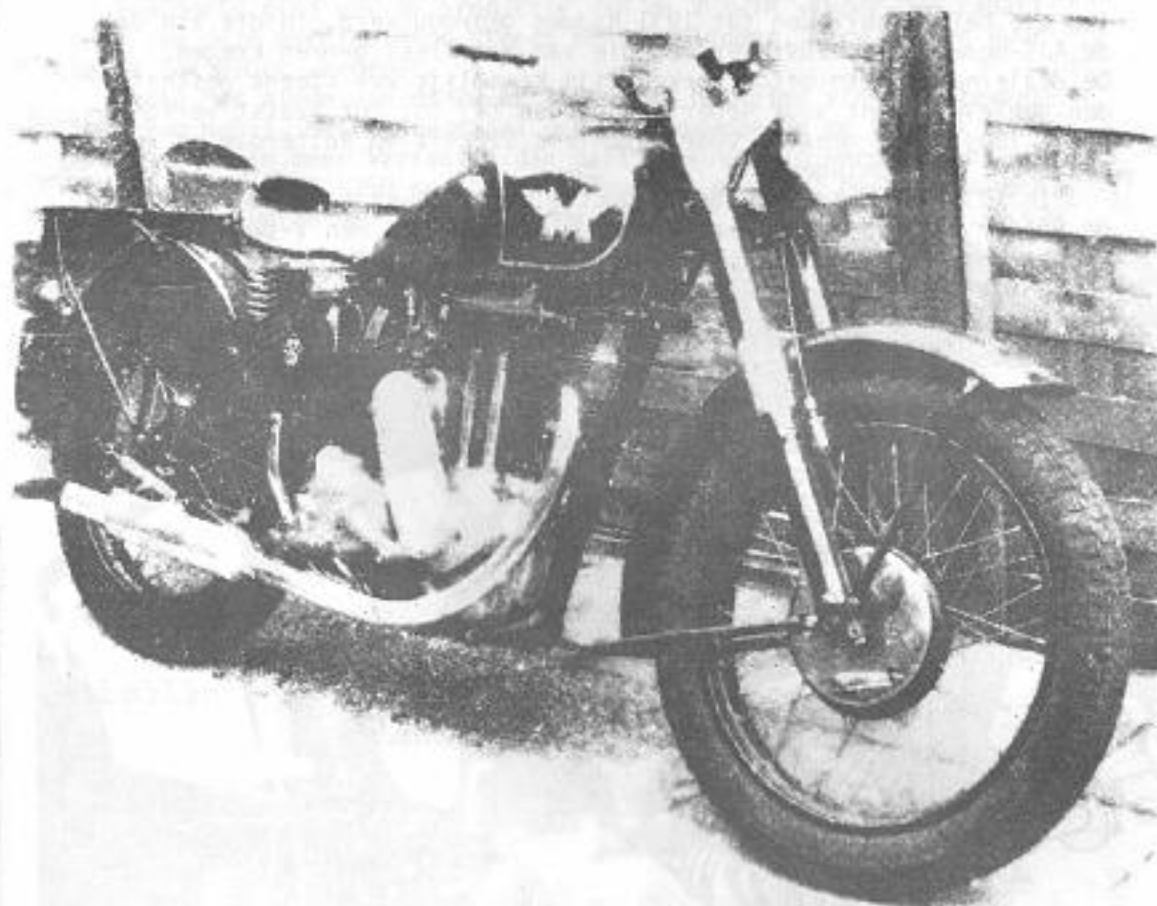




Matchless vereniging

In hun plaats kwam de G-serie, waarschijnlijk de langstlopende serie motorfietsen ooit geproduceerd, tot aan vrijwel het einde van het bestaan van de fabriek werden de typenummers G-3 en G-80 gebruikt en het blok van een G-3 uit 1962 is niet fundamenteel verschillend van een G-3 blok uit 1935.

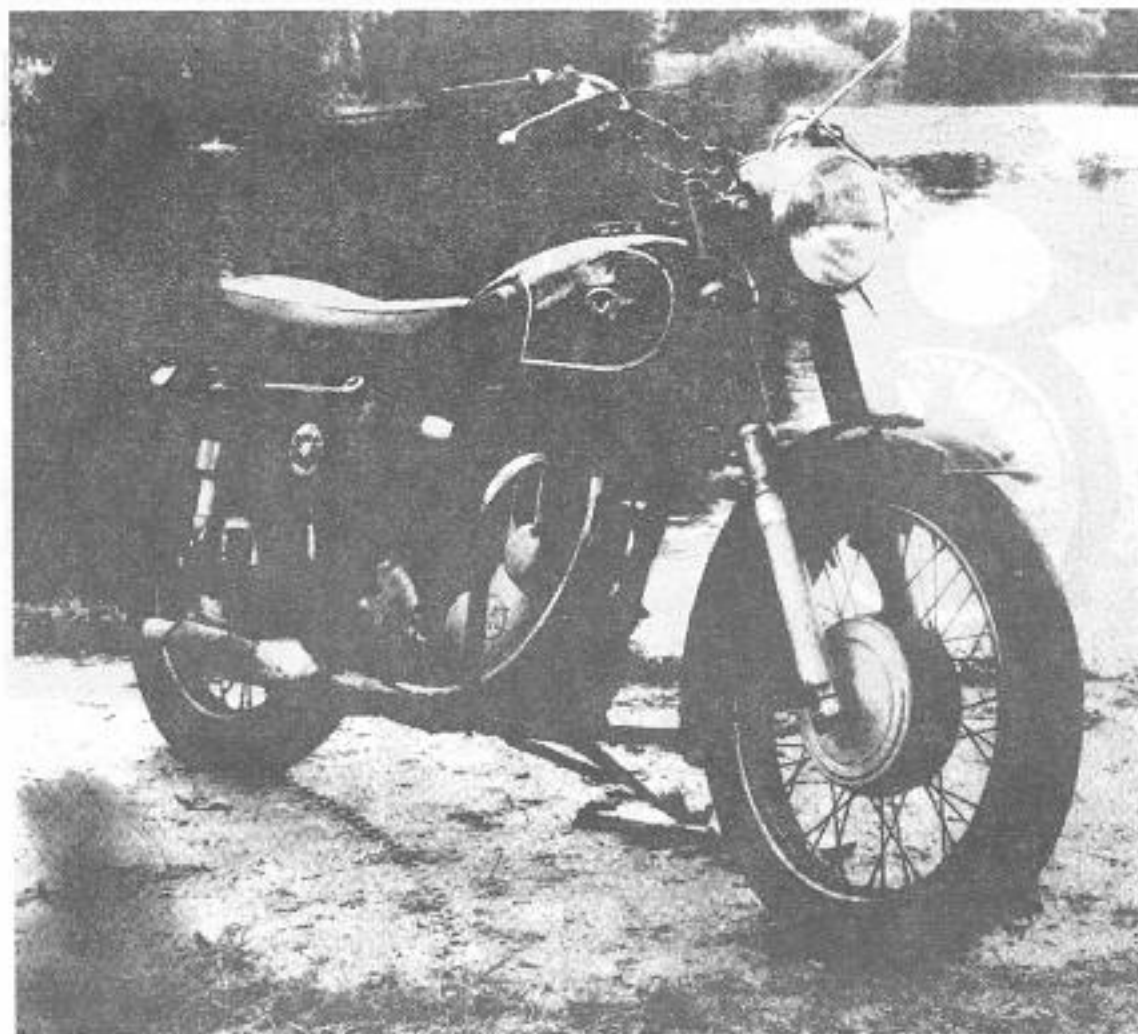
Gedurende de tweede wereldoorlog leverde Matchless duizenden zgn. W39/G3's aan de geallieerde legers. Om de motor een wat rustiger karakter te geven werd de compressieverhouding gedrukt door het aanbrengen van een dikke plaat onder de cylinder. Als ik mij niet vergis werd die ook nog aangebracht op veel van de G-3's die het Nederlandse leger tot ver na de oorlog aankocht. In 1941 werd, op basis van een BMW voorvork, de later zo beroemde Teledraulics voorvork ingevoerd. Bij het testen van zo'n vork kwam Bert Collier, de jongste broer, in 1941 om het leven, hetgeen geen beletsel vormde om de vork nog decennia lang te blijven gebruiken.



Model G3L in topconditie



De grootste jaren van AMC kwamen na de oorlog, toen de export naar de VS grote vormen aannam. Aanvankelijk werden voornamelijk G3 en G80 modellen gemaakt, maar na 1948 ook G9 twins, die in eerste instantie uitsluitend voor de Amerikaanse markt waren bestemd. Vanaf 1951 was het ook mogelijk modellen met achtervering te krijgen (bijv. de G3Ls), voorzien van de beroemde dikke 'Jampots'.



G80S, een ongepoetste gebruikfiets

Op het racefront introduceerde de fabriek in 1948 zijn verreweg meest succesvolle product: de 7R boys' racer. Deze unieke één-cylindere bleef tot 1962 in productie en is de meest succesvolle racemachine die tot dusverre is geproduceerd. In dezelfde periode werd de tweecylindere 'Porcupine' (stekelvarken) ontwikkeld, die wel erg beroemd is geworden, maar meer door zijn opvallende uiterlijk en

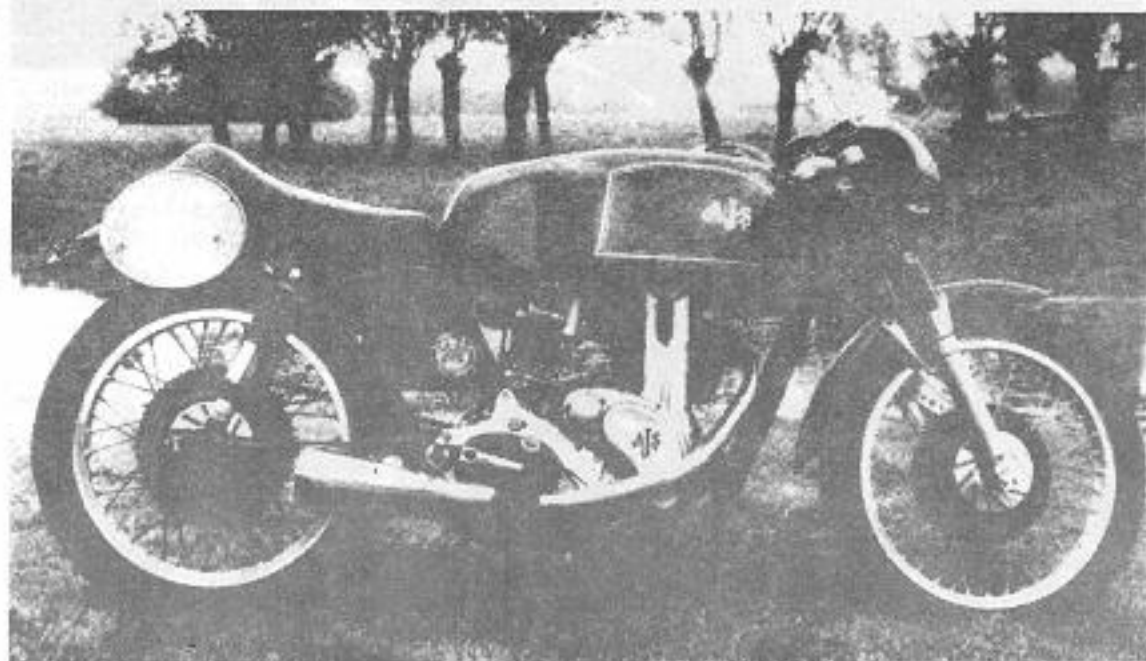




A Matchless vereniging

gedurfd ontwerp dan door zijn betrouwbaarheid.

In 1952 werd een wijziging aangebracht bij de één-cylinders die het verschil tussen AJS en Matchless vrijwel geheel wegnam; het ontstekingsstelsel verhuisde nu ook bij Matchless naar een plekje vóór de cilinder, waar de magneet bij AJS al sinds jaar en dag huisde.



Een snelle Boy-racer AJS 7R

Vanaf deze periode vonden de wijzigingen plaats die de meeste van onze leden wel kennen, omdat machines uit de jaren 50 en 60 in de vereniging natuurlijk veruit het best vertegenwoordigd zijn.

Voor de gewone productiemodellen verdween in 1957 de magneet, die vervangen werd door een bobineontsteking. Tevens kwam hiermee een einde aan de niet te stoppen lekkages uit de primaire kettingkast, die nu van aluminium waren en de eigenaar voor het eerst een eerlijke kans boden zijn machine echt oliedicht te krijgen.

De twins werden gaandeweg groter van capaciteit; er kwam een 600cc en later nog een 650cc. Ook werd de eerste (en bij mijn weten enige) unitconstructie toegepast op de G2, een 250cc één-cilinder, die ik in onze club nog niet heb gezien.

Behalve AJS en Matchless omvatte het AMC-concern al enkele jaren ook James en Francis-Barnett, maar in de vroege 60-er jaren begonnen de economische problemen voor de Engelse motorindustrie echt catastrophale vormen aan te nemen. De oorzaken van e.e.a. zijn de meesten van ons welbekend, maar een aantal zal ik hier toch nog maar ten overvloede noemen. De voornaamste is uiteraard het ontstaan van het Japanse motorimperium.



Hoezeer ik ook, zoals de meeste van onze leden, mij verre houd van hun producten, het valt toch niet te ontkennen dat de Japanners oneindig veel goedkoper en efficiënter produceren dan de Engelsen en dat hun producten veel inventiever en gedurfter zijn dan die van de Europese fabrieken. Terwijl de markt hier werd overstroomd door relatief goedkope, snelle en betrouwbare Japanse motoren bleef Engeland machines maken die niet veel verschilden van de types die al ver voor de oorlog te krijgen waren: grote viertakt één-cylinders, staande twins e.d. Alleen BMW en enkele Italiaanse merken konden zich nog enigszins handhaven, de Engelsen werden hard geconfronteerd met de resultaten van hun geringe flexibiliteit en de moeilijke 'industrial relations', die resulteerde in veel lagere productiviteit dan die van BMW en zeker dan die van Honda etc.

Norton-Villiers: nieuwe fabriek
In Andover, Hampshire, komt de nieuwe Norton-Villiers fabriek voor de merken Norton, AJS en Matchless, nu nog in Woolwich gevestigd, sedert jaren de geboorteplaats der AJS en Matchless machines. De motoren voor de drie merken zullen in Wolverhampton, het oude home van Villiers, gemaakt worden.

Laatst gevonden MOTOR-bericht uit 1969, het begin van het einde.....

In 1963 voegde ook Norton zich bij AMC, hetgeen de Matchless twins met Norton Atlas krachtbron opleverde, maar ook deze bundeling van krachten kon de Engelse motorindustrie niet meer redden, zeken nu Austin zijn goedkope mini's op de markt had. In 1969 hield Matchless op te bestaan. Norton ging nog een aantal jaren door in Andover en bracht zelfs nog een AJS 250cc tweetakt crossmachine op de markt, maar, zoals wij inmiddels weten, was ook dit een doodgeboren kindje.

Ons rest nu alleen nog het bezorgd volgen van het voortdurend balanceren op de rand van de afgrond van de Meriden Cooperative en het in stand houden van onze kwetsbare en nukkige, maar om één of andere reden toch zo charmante singles en twins.

Peter van der Schee





Satisfaction guaranteed

Mario Lahey heeft mij gevraagd i.v.m. het eerste lustrum een verhaal te schrijven over de geschiedenis van het Clubblad. Deze is nauw verweven met de geschiedenis van de club, dus eerst even het ontstaan van de AJS-Matchless Club Nederland.

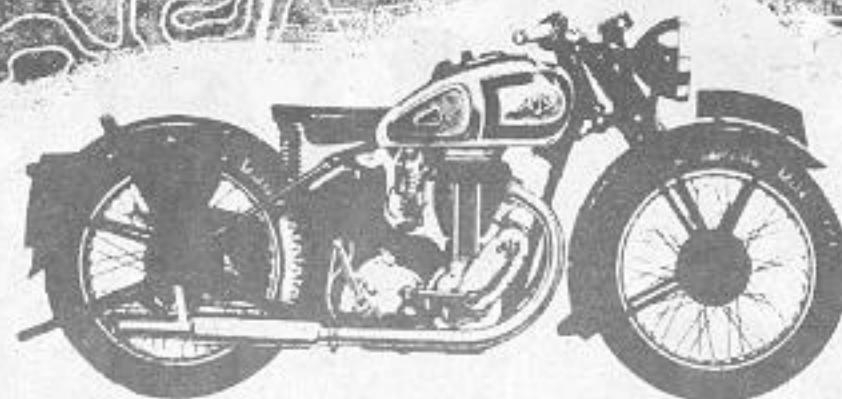
In november 1975 stond er een brief in 'Motor' waarin de schrijver klaagde over de afwezigheid van een organisatie van AJS en Matchless eigenaars. Op dat moment was ik al een jaar in het bezit van een exemplaar van het fantastische motormerk Matchless. Het bij voortdurend overlijden van vitale onderdelen van deze fiets had ook mij het nut van een belangenorganisatie doen inzien. Derhalve werd via 'Motor' een oproep aan alle AJS/Matchless eigenaars gedaan.

Voor het nageslacht bij deze de letterlijke tekst van beide brieven, die ik na slechts vierenhalf uur heb kunnen opdiepen.



DE OPRICHTERS

...ofwel, waar zijn we aan begonnen



In happier times one can imagine the promoters and organisers of motor-cycle trials putting their heads together and saying "Let's make it a bit more difficult this year" - and so they do.

Motor cycle manufacturers anticipating this have year by year improved their products both in reliability and performance, and many motor cycles have successfully overcome the great mass of impediments devised to defeat both the motor cycle and rider.

This has been particularly well exemplified by the AJS, with its long list of notable successes in every phase of sporting events.

We may not have reached the limit in hazards and difficulties of a trials route—but when we do, you may be certain that AJS will be there conquering the contours.

WHERE THERE'S A TRIAL THERE'S AN AJS.

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



Advertentie MOTOR CYCLE 1943



Gaarne zou ik van u vernemen of er een AJS-Matchless Ownersclub in Nederland is. G.Oskam, Berischop.

Reactie Motorredactie: Niet dat wij weten. Maar misschien weten de lezers meer.

Motor, 14 november 1975: AJS & Matchless Owners Club (2)

N.a.v. de vraag in no.44 laat ik u weten, dat een dergelijke merkenclub inderdaad bestaan heeft. De oprichting vond plaats in 1967. Voorzitter was K.Everts uit Amsterdam, secretaris was ondergetekende, toen nog in Haarlem wonend. De club is echter nooit goed van de grond gekomen en dan ook een geruisloze dood gestorven. Mocht de heer Oskam tot wederoprichting willen overgaan, dan heb ik nog wat ontwerpen voor een clubembleem voor hem en bovendien kan ik hem in contact brengen met de Engelse AJS & Matchless Owners Club. F.H.de Weers, Puttershoek

Meteen daaronder: AJS & Matchless Owners Club (3)

Er is een Engelse AJS/MOC, waar wij lid van zijn. Het nadeel is natuurlijk dat contacten beperkt blijven tot vakanties en het ontvangen van het clubblad. Het lijkt ons wel een goed idee een Nederlandse club op te richten als daar belangstelling voor is. Iedereen die hierin geïnteresseerd is, gelieve contact op te nemen met Gijs en mij. Inge van Hesteren, Breda



Clubevenement

Zo is het dus gegaan. Er kwamen zo'n 25 reacties. Op 13 december vond ten onzen huize de oprichtingsvergadering plaats, waar ongeveer 15 mensen aanwezig waren. Een aantal is ook nu nog lid. Alle bijeenkomsten vonden aanvankelijk op deze manier bij mensen thuis plaats, met een behoorlijke opkomst.

Het eerste clubblad dateert van 21 december 1975 en is geschreven en verstuurd door Pieter Singelenberg, die later secretaris zou worden. Op 24 januari was bij hem de tweede bijeenkomst waar 32



mensen kwamen opdagen !!! Vanaf maart 1976 verscheen ons officiële orgaan, tot eind 1978 onder redactie van Inge en mij.

Uit enkele afleveringen valt bij deze wel iets leuks te halen. Zo vond Pieter de opkomst bij de derde meeting maar bedroevend. Slechts 19 mensen. Ik denk dat hij zich nu op zijn Yamaha XT 500 omdraait als hij dit leest - tegenwoordig mogen we al blij zijn als er zelfs maar één AJS of Matchless op komt dagen. (Sorry, Pieter, je hebt tegenwoordig weer een Engelse fiets, dacht ik.)

Bij het doorbladeren van oude afleveringen valt het mij op dat veel rijdersrapporten, roadtests, technische verhandelingen etc. uit allerlei bladen zijn overgenomen, deels bij gebrek aan kopij, maar ook omdat er dikwijls veel interessants te kopiëren viel.

Toch viel ook de inbreng van onze leden niet te onderschatten. Pieter S. heeft vele verslagen van meetings geschreven, Rob van Meel heeft zijn best gedaan de leden vertrouwd te maken met de techniek van hun motor en met de literatuur die bij hem en elders daarover verkrijgbaar is. Sjoerd Hoekstra heeft gezorgd voor een uitgebreide werkplaatshandleiding van de 500 en 600cc twins. Jeff Smit heeft uitgelegd hoe hij een Bosch-dynamo op zijn AJS 18ms heeft gemonteerd.



Er bleven alleen nog een paar grote olievlekken over.....



Sjoerd weer vertelde hoe zijn Matchless twin onder zijn ogen in vlammen opging: '...daar sta je dan, machteloos, met tranen in de ogen. Ik kon wel janken. Toen kwam er een automobilist aan met zo'n klein schuimblussertje en die spoot in één keer alles uit. Politie erbij, de brandweer weer afgebeld, nou, dan maak je wel wat mee'. Ik heb bijna de hele nacht niet geslapen, maar ik laat de moed niet zakken. Van de week maak ik er even een foto van en dan begin ik gewoon weer opnieuw.' (okt. '76)

Uitvoerige debatten worden in het clubblad, op voorstel van Pieter inmiddels 'Satisfaction Guaranteed' gedoopt, gevoerd. Wat moet er naast de meetings worden georganiseerd? Wat mag van de clubleden worden verwacht wat betreft het opzetten van activiteiten?

For Better Motorcycling



MATCHLESS

Spreekt voor zichzelf.....

Pietro de Jong (nov. '76): 'Vooraleerst zal ik voor de duidelijkheid zeggen dat ik een tegenstander ben van verenigingen omdat deze instituten er alleen toe bijdragen dat er een onderlinge competitie ontstaat, bijv.

- dat is geen AJS, want er zit een verkeerd boutje aan
- dat is geen motorvriend, want hij rijdt op een Japanner
- dat is de ware liefhebber, want hij komt naar elke meeting.

De bijeenkomsten, waar ik misschien niets over mag zeggen omdat ik alleen de laatste op de motor heb bezocht en de meeste andere per trein of per auto, zijn voor mij wel het duidelijkst voorbeeld van 'hoe het niet moet'. Wat er gezegd wordt kan ik tevoren al voorspellen: licht kapot - onderdelen halen uit Engeland - contributie - langs elkaar heen praten - dodende ongeïnteresseerdheid'

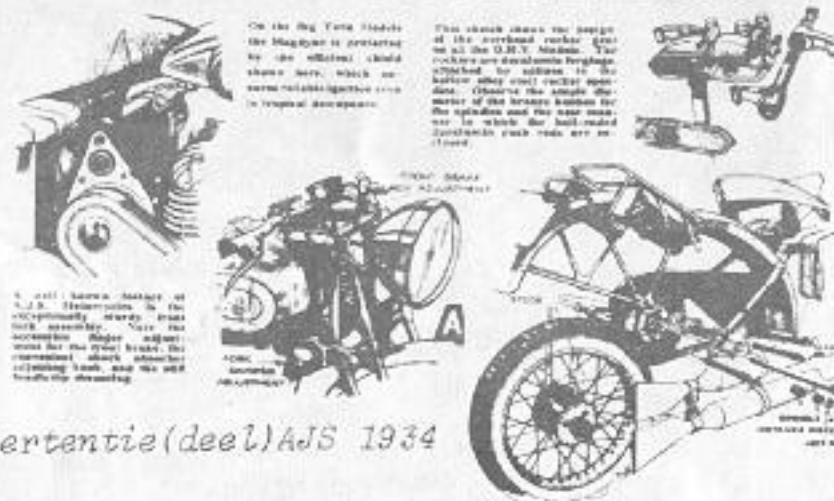
De soep wordt nou ook weer niet zo heet gegeten als Pietro ze opdient.

Terugblikkend zien wij dat veel van de toen levende wensen gerealiseerd zijn: een onderdelenfonds, een archief, een boekenfonds en een steeds mooier clubblad. Alleen de clubmeetings lijken steeds minder aantrekkelijk te worden, wellicht door de steeds groeiende massaliteit. Vijf jaar geleden kende men elkaar nog, althans van naam en gezicht, nu is er al sprake van lokale afsplitsingen, zoals bijv. de Barneveldse Motorclub.

Ook andere rampen overkwamen de Matchlessbezitters, lees en griezelen mee:

'Ik had er 241 kilometer opzitten. Een droge tik, wat geratel en uit was het. De gedachte dat de voorketting was gebroken werd wreed gestoord door een paar stukken drijfstaag die door een gat in het carter naar buiten kwamen kijken. Ook liep er een barst van onder het carter naar de cylindervoet'. (Edwin Brands, november '76)

Examples of A.J.S. 'Perfection in Detail'



Advertentie (deel) AJS 1934

'Het begon te regenen, dus weer de sokken erin gezet. Na ongeveer 10 kilometer gereden te hebben begon de motor steeds stroever te lopen om later duidelijk vast te lopen. Gestopt en laten afkoelen. Geen effect: er was met geen mogelijkheid meer beweging in te krijgen, de kickstarter wilde geen millimeter zakken. Daar stond ik dan, in het pikdonker in de bossen in de buurt van Garderen'. (Pieter Singelenberg, mei '77)

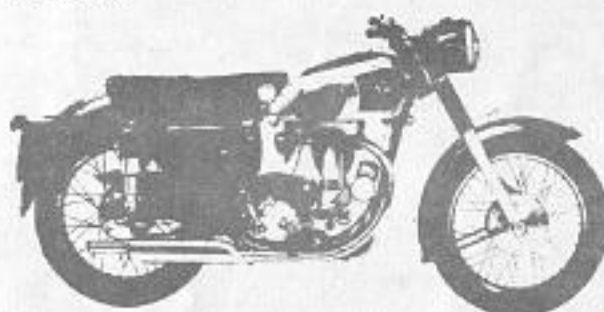


Zowel Edwin als Pieter zijn na vele ontberingen toch weer thuisgekomen en, ach, is dat niet altijd het slot van zo'n verhaal?

Bij alle pechverhalen zou men haast vergeten hoe goed onze oude machines het toch meestal doen en hoeveel leuke dingen er binnen de club zijn voorgevallen. Zelf heb ik ook, door het blad en door contacten met lotgenoten, veel geleerd over onderhoud en techniek van AJS en Matchless. Ook heb ik, door mijn positie van redacteur steeds het eerst op de hoogte van advertenties, meermalen een uiterst geslaagde transactie kunnen doen. Soms ben ik daar wel op aangekeken, maar ik zie het zelf als een kleine vergoeding voor gedane arbeid en zal er ook niemand iets over verwijten. Wie zonder zonde is....

Model G715

Advertentie MOTOR 1956



MATCHLESS

een machtige motor....



merken van Stokvis
merken van succes!

Model G 315 350 cc. K.K. verend frame | **2560,-**
Model G 80 S 500 cc. K.K. verend frame | **2675,-**
Model G 9 500 cc. K.K. TWIN verend frame | **3395,-**
Model G 11 600 cc. K.K. TWIN verend frame | **3475,-**

R.S. Stokvis & Zonen N.V.



Deze prijzen zijn met inbegrip van: Buddy seat, verchroomde tank met rode panelen, verchroomde velgen met rode biezen en snelheidsmeter. Ga eens met een Matchless handelaar praten of vraag geïllustreerde folder aan bij: R.S. Stokvis & Zonen N.V., Ald. Motorrijwielen en Scooters Rotterdam.

Via de advertenties hebben zo'n 30 eëncylinders een nieuwe eigenaar gevonden. Ook van andere merken werden diverse machines aangeboden, zelfs naaimachines.

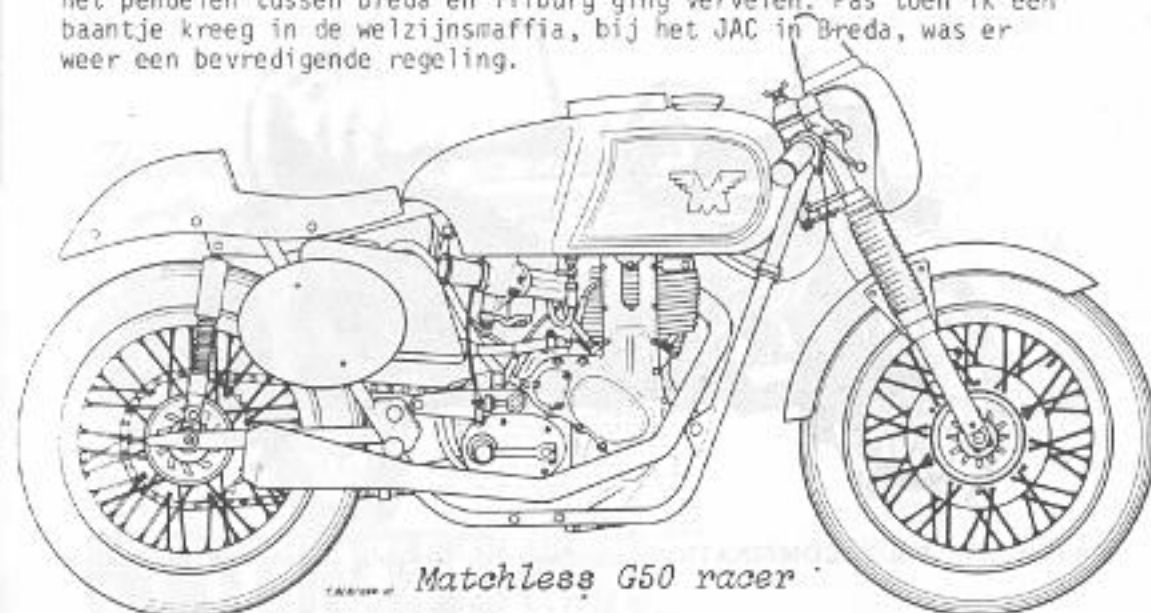
Het vervaardigen van het clubblad stuitte aanvankelijk op veel problemen. Er moest gestencild worden, dus ik stuurde braaf elke maand de kopij naar Eric van Emden in Rotterdam, om het na een week weer op te halen. Dat elke willekeurige welzijnsstoestand voor humanistische kleuters drie stencilapparaten heeft staan werd mij pas veel later duidelijk. Het halen en brengen liep uiteraard vaak in de soep.



Ook het adresseren was een heel probleem: elk clublid zal wel eens helemaal geen, of voortdurend drie clubbladen ontvangen hebben. Nogmaals, het spijt mij. Soms ging er zoveel tijd verloren bij het redigeren van een nummer, dat wij maar besloten er weer eens een 'dubbelnummer' van te maken.

Een enkele keer bleven de al gefrankeerde nummers te lang liggen, zodat data van meetings e.d. pas na dato bekend werden, hetgeen de opkomst niet erg ten goede kwam.

Een tijdlang werd er gestencild bij Posjet in Tilburg, maar ook het pendelen tussen Breda en Tilburg ging vervelen. Pas toen ik een baantje kreeg in de welzijnsmaffia, bij het JAC in Breda, was er weer een bevredigende regeling.



Matchless G50 racer

Men had daar allerlei apparaten die de kwaliteit van het blad zeer verbeterden. Hele nachten zaten Inge en ik daar soms te rommelen met papieren, boeken, lijm en schaar. Pas na vele uren kwamen wij dan onder de stencilinkt weer thuis.

Tot november 1978 ging dit allemaal vrij aardig, maar toen verhuisde ik naar Utrecht en zat ik weer zonder 'adresjes' voor mijn stencilwerk. Door ervaring wijs geworden vond ik wel wat sneller de weg, maar eigenlijk werd het mij te veel moeite - bijna drie jaar vond ik wel genoeg.

En daar was ineens Joost Cusveller die klaar stond om het over te nemen. Dat deed hij met ingang van het februari-nummer van 1979, nadat ik mijn loopbaan had besloten met het uitbrengen van een dubbel december-januari-nummer.

Hoe Joost zijn redacteurschap heeft ondergaan is zijn verhaal, vind ik. Daar trap ik niet in. Joost, ga zo door, SG wordt steeds beter. Meer zeg ik niet.

De groeten,

Gijs van Hesteren
Utrecht, 5 april 1981

