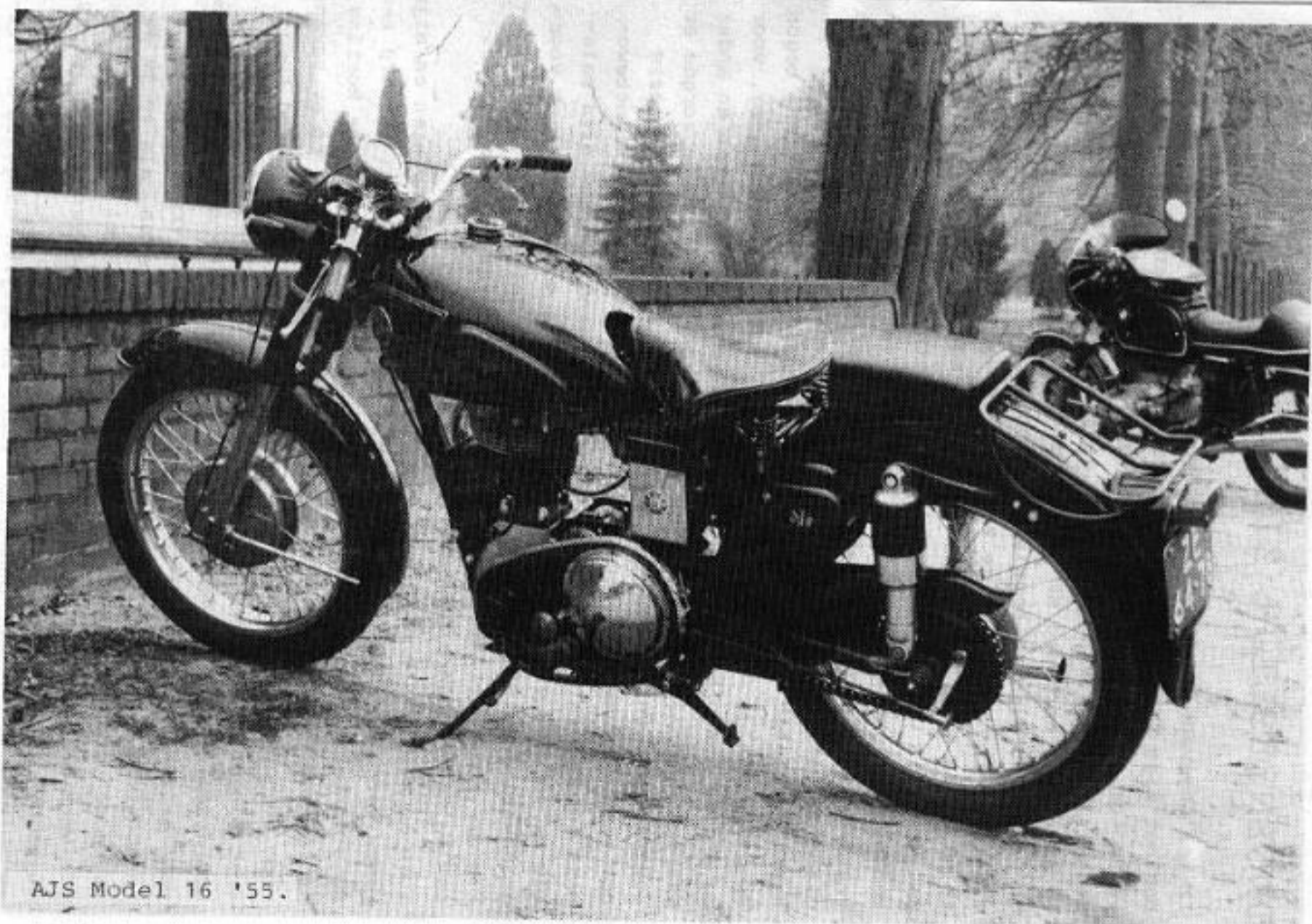


18



'56 t/m - '59 Matchless G11.

19



AJS Model 16 '55.

# Ajs Matchless vereniging

*Snelle ervaringen*

met een

## 350 cc „Clubman“

Een MOTOR-journalist is soms toch wel een bevoorrecht mens, want hij krijgt dikwijls de kans om alle mogelijke interessante auto's en motoren te beproeven, waar anderen alleen maar bewonderend naar mogen kijken.

Zo ging het ook ditmaal; we hadden gehoord dat Arie Maasland, de hoofdagent voor Den Haag van Matchless, een nieuwe G3/L, de 350cc kopklepper, had aangekregen en daar verheugd op rondreed. Prompt gingen wij onze opwachting bij Maasland maken en stelden de vraag of wij dat apparaat niet eens een dagje mochten lenen. Duistere gedachten gingen in Arie's brein om; hij zag al de martelingen voor zich, die de MOTOR-redactie gewend is aan haar proefkonijnen op te leggen en overwoog ernstig of hij maar niet beleefd doch dringend zou verzoecken liever een ander slachtoffer te zoeken. Maar Maasland is een goed zakenman en bovendien wát trots op zijn nieuwe aanwinst en dus duurde het niet lang of we spotten het Bezuidenhout af op de nieuwe "Clubman".

De eerste indruk was gelijk een goede, want dat motortje had dat lekkere pittige geluid van een volbloed kopklepper en dat beloofde veel voor onze tocht. Die goede indruk hield het brave ding de gehele dag vol en wij werden steeds enthousiaster. De wegligging bleek prima te zijn en die liet zich goed beoordelen want er woei die dag een kleine orkaan, die je zo lekker op de weg heen en weer kan smijten als een motor niet "vanzelf" stuurt.

De reeds beroemde "Teledraulic" plunjer-vork, de eerste Engelse voorvork van dat type en sinds 1941 al standaard uitgevoerd op alle Matchless-modellen, deed het voortreffelijk. Kuilen en bulten werden prachtig opgevangen en van stoten in het stuur was geen sprake, ook niet op bijzonder slechte wegen. Bovendien was de veersterkte bijzonder goed gekozen, zodat ook bij hard

remmen van "duiken" nauwelijks sprake was. Wij zijn met dit voorvork-type toch wel een heel stuk vooruitgegaan en kunnen alleen maar toejuichen dat de toepassing thans algemeen schijnt te worden.

De pittigheid van het motortje verleidde ons al spoedig tot snelheidsproeven in de diverse versnellingen, al kostte het enige zelfoverwinning om het ding zo maar open te draaien. De G3/L is namelijk niet met een stuurdemper uitgerust en al hadden wij daar bij het normale rijden hoegenaamd geen last van gehad, het wordt toch anders, wanneer je een motor werkelijk op topsnelheid gaat laten draaien. Dan is het toch wel een veilig gevoel, die stuurdemper even wat vaster te kunnen zetten. Maar wij voelden het als onze plicht als road-tester en dus namen wij het besluit het er toch maar op te wagen. Met gemengde gevoelens nestelden wij ons achter op het race-kussentje en daar ging het venijnige ding er vandoor; het leek wel of de acceleratie nooit ophield en het wonderlijkste was, dat wij bij geen enkele snelheid dat nare zwevende gevoel in het stuur kregen, dat meestal met het rijden zonder stuurdemper gepaard gaat. Wij hadden de stormwind achter en noteerden (na hercalculatie van een kleine miswijzing van de eerst door ons gecontroleerde snelheidsmeter) de voor een standaard kopklepper 350cc niet geringe snelheid van 120,6 km. Terug tegen de wind in, leek het eerst of de Matchless zich ook daar niets van aantrok, maar het eindresultaat bleef toch 106,2 km, alles bijeen dus een gemiddelde opleverend van 113,4 km, dus nog meer dan de , terecht met trots door de fabriek aangekondigde "bijna" 70 mijl per uur. Dat was mooi werk en tevens het bewijs dat de styryrkwaliteiten inderdaad een stuurdemper overbodig maken voor deze pittige machine.

Na deze snelheidsproef werd de G3/L op de versnellingen uitgedraaid, want wij hadden bij het accelereren ondervonden, dat deze vrij hoog lagen en lang doortrekken mogelijk maakten. In ronde cijfers was het resultaat 100km in III, 80 km in II en 60 km in I, snelheden, waarvoor een goede 500cc kopklepper zich niet zou behoeven te schamen.

Al snelheidsproevend kwamen we steeds verder van huis en wij hadden ook werkelijk niet de minste lust om terug te keren; het was zo'n intens genot om in de frisse lucht langs de wegen te snorren, dat wij ons afvroegen

# Ajs/Matchless vereniging

waarom wij eigenlijk ooit in een autochiel gingen zitten. Een goed sturende, snelle en handelbare motor is toch wel een van de prettigste vervoermiddelen die men zich denken kan en eens te meer prezen wij ons gelukkig tot het ras der motorrijders te horen.

Tenslotte moesten wij wel terug, want wij hadden nog enkele andere kunsten op het programma staan. Zo trokken wij ditmaal de duinen in en mochten daar met onverholen vreugde constateren, dat ook deze nieuwe Engelse machine zich daar wonderwel thuis bleek te voelen, Wanneer men in mul zand naar hartelust kan dirt-tracken met de voeten op de voetrusten, dan is dit een groot compliment voor de betrokken machine en de Matchless maakte ons in dat opzicht steeds brutaler, zó brutaal zelfs, dat wij besloten de beklimming te beproeven van een zandberg, die wij reeds meermalen als "onmogelijk" voorbijgereden waren. Dank zij de goede stuurkaliteiten konden wij op een zeer ongelijke en rulle grond een felle aanloop nemen en onder luid geblerk van de snerpende uitlaat spoot het geval tegen het zand op, om keurig netjes boven aan te landen.

De weg terug leek ons wat moeilijker, maar ook deze bleek "feet-up" af te leggen te zijn, waarbij de Teledraulic-vork haar kwaliteiten van soepheid ten volle bewees.

Met vreugde kunnen wij dus neerschrijven, dat de Matchless G3/L, ook alweer een ernstige concurrent wordt in de steeds interessanter wordende 350cc klasse in onze komende terreinwedstrijden.

Als men ons nu vraagt of wij niets op deze motor aan te merken hadden, dan moeten wij daarop het antwoord schuldig blijven. Uiteraard hadden wij de machine te kort in ons bezit om haar op de oliedichtheid, blijvende rammelvrijheid en andere pas op den duur optredende kleinere euvels te kunnen beproeven; maar onze indruk van een dag rijden was een buitengewoon goede en wij weten werkelijk niets ten nadele van het ding te vertellen.

Ten slotte nog enkele gegevens van de G3/L "Clubman". De gehele machine, ook de motor, wordt in de Matchless fabrieken gebouwd en wel onder de hoede van niemand minder dan Joe Craig. De kopkleppen zijn geheel ingesloten en als wij dan met alle geweld iets willen vinden om aan te merken, dan zouden wij ook de kleplichter ingebouwd hebben willen zien. De Carburateur is nog met

een luchthandel op het stuur en ook is de ontsteking nog niet automatisch geregeld, maar dat zijn finesses, die wij zonder twijfel op latere modellen ook zullen aantreffen.

De schokbreker op de motor-as blijkt ook goed berekend te zijn en doet zijn werk uitstekend, zodat de bijzonder vlot schakelnde versnellingsbak via de oliebadvoorkettingkast soepel wordt aangedreven.

Netjes is dat de machine niet alleen een middenstandaard onder het frame bezit, maar ook een standaard apart voor ieder wiel, wat men bij lekke banden maar al te zeer op prijs zal stellen.

Over de Teledraulic-voorkast hebben wij reeds het nodige gezegd; mede dankzij de ingebouwde olieschokbreker is het rijden met deze vork een grote vooruitgang.

De opstelling van de -afzonderlijke- dynamo is typisch, namelijk in de schertsplaten(achter) van de motorophanging. De dynamo wordt vanuit de oliebadvoorkettingkast aangedreven.

Ten slotte valt te loven dat bij de motor een behoorlijk stel gereedschap wordt geleverd, wat vroeger bij sommige merken nog wel eens te wensen overliet.

Het gezicht van Arie Maasland kiarde helemaal op toen wij zijn toetelkind heelhuids terugbrachten en het begon te stralen, toen wij vol enthousiasme van onze gunstige ervaringen vertelden. Inderdaad, de Matchless G3/L Clubman is een zeer goede, snelle, handelbare en pittige 350cc kopklepper, waarmee iedere eigenaar gelukkiggewest kan worden!

VOORDAT de regen werkelijk met bakken tegelijk uit de hemel kwam vallen en het motorrijden min of meer ophield een plezierige bezigheid te zijn (we waren er op dat moment niet op gekleed), hadden we net de gelegenheid kunnen benutten om een proefritje te maken op de splinternieuwe 250 cc kopklepper van A.M.C., die zowel onder de naam A.J.S. als Matchless binnenkort aan de markt zal komen. Naar aanleiding van de presentatie van deze machine, enkele weken geleden op de tentoonstelling van Genève, verscheen reeds een technische beschrijving van deze belangwekkende constructie in ons blad — nummer 7 van 29 maart —, doch we hadden zeker niet kunnen denken, dat we zo spoedig daarna al in de gelegenheid zouden zijn het apparaat werkelijk te kunnen zien en zelfs even te kunnen berijden. Dat hadden we, en met ons uiteraard de andere vertegenwoordigers van de vakpers in ons land, te danken aan de buiten-



## belangrijke bijdrage in de kwartliter klasse

gewone activiteit van een der directeurs van het grote Engelse concern, de bekende Mr „Jock“ West. Deze had er geen gras over laten groeien om zijn zakenrelaties en bekenden op het Continent kennis te laten maken met de nieuwste aanwinst van zijn firma. De beste manier waarop hij dat kon doen, moest hij gedacht hebben, was wel om in gezelschap van een medewerker een toertje door een paar landen

te maken op de machine zelf. We kregen behalve de uitnodiging van de importrice van het merk Matchless in ons land, R.S. Stokvis en Zn N.V., om de demonstratie bij te wonen dus, ook nog een briefje van Jock West zelf om hem in Rotterdam te ontmoeten. In de motorrijderswereld is deze Mr West zonder twijfel een opmerkelijk veelzijdige figuur. In zijn lange sportloopbaan presteerde hij het om in de

500 cc klasse van een Engelse T.T. eens een tweede plaats te behalen op een BMW-compressormachine, achter Georg Meier. Als technicus neemt hij eveneens een zeer vooraanstaande plaats in en dat hij op commercieel gebied zijn mannetje staat bewijst wel zijn functie van directeur in een zo grote onderneming. Niettegenstaande zijn positie krom hij hoogst persoonlijk op een van zijn artikelen om daar de overzeese goegemeente van te laten meegenieten.

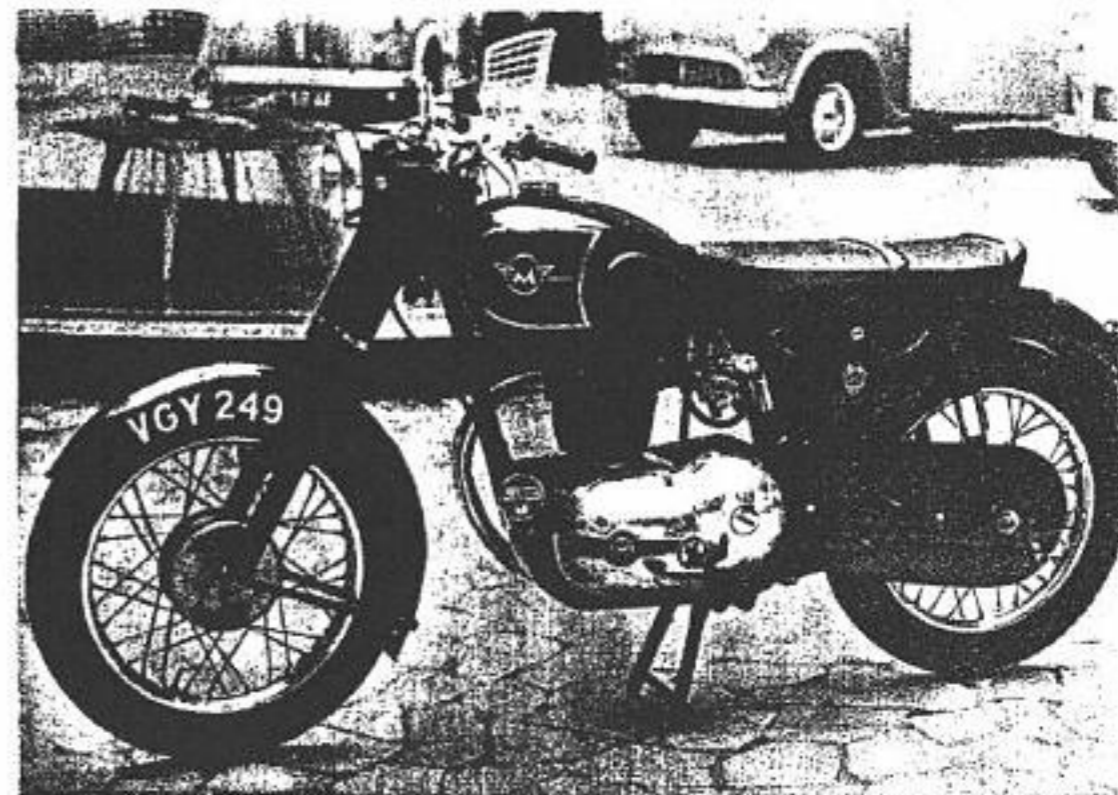
Afgezien van het slechte weer was er rondom het vliegveld Zestienhoven bij Rotterdam, waar het feest zich afspeelde, niet al te veel tijd om op de Matchless of A.J.S. te rijden. De gelegenheid om met elkaar van gedachten te wisselen nam uiteraard ook een paar uurtjes, daarna hadden de heren nog een zakelijke bespreking (waarbij de pers voor de verandering nu eens niets

te maken had) en bovendien stond voor Jock West nog een bezoek aan Groningen bij de N.V. Gremi, importrice van A.J.S., op het programma.

Voordat we dus het verhaal van de kortstondige rij-ervaring doen, nog even iets omtrent de machine(s) zelf.

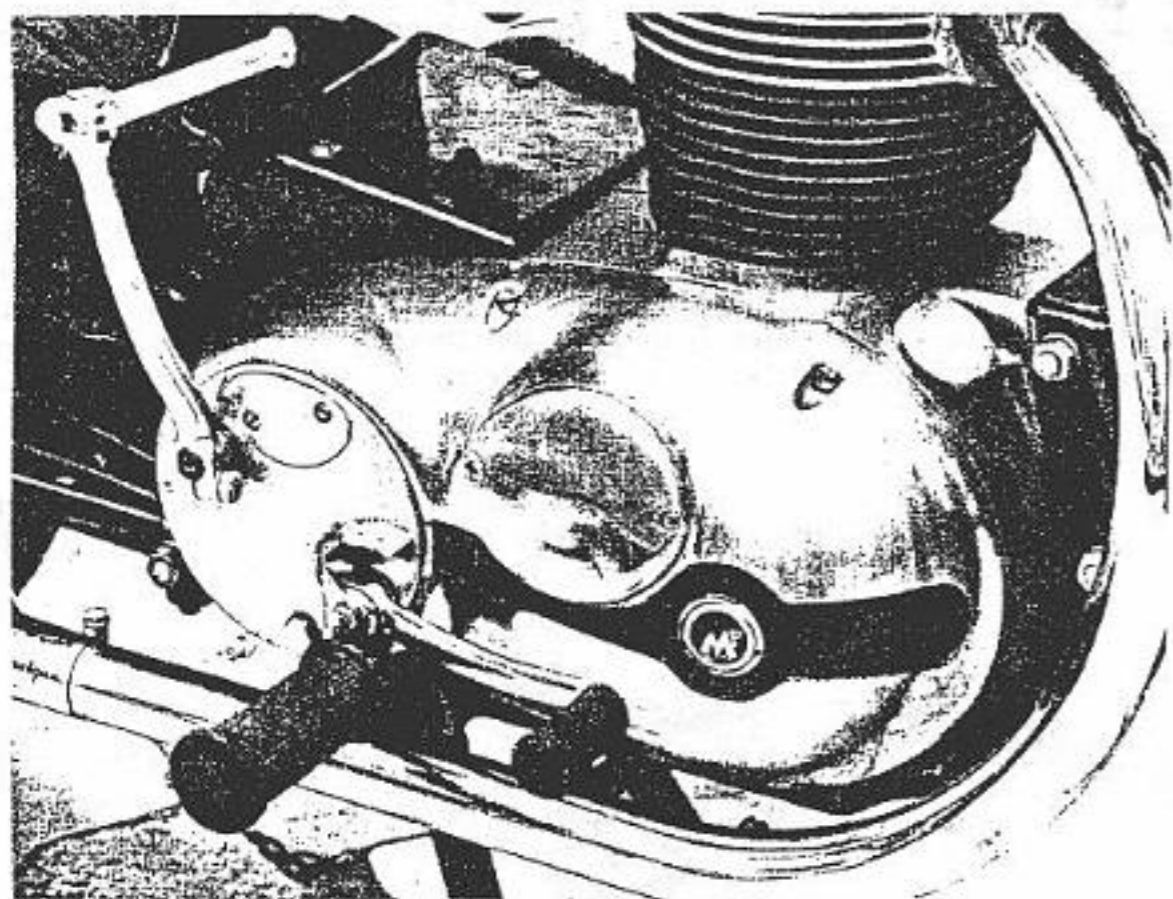
Zoals op de foto's duidelijk te zien is en zoals ook onze technische redacteur in zijn beschrijving al naar voren bracht, is de lichtmetalen cilinderkop „scheef“ op de cilinder geplaatst. Dit heeft voornamelijk als reden, dat aldus de noodzaak van tuimelaars van ongelijke lengte werd omzeild. Er is namelijk slechts één nokkenas, die schuin achter de krukas is opgesteld. Tussen de lichtstangen en de nokken zijn slepers aangebracht en de gekozen positie van de cilinderkop voorkomt,

*De nieuwe 250 cc Matchless (en dus ook A.J.S.) maakt een zeer robuuste indruk. De achterketting geheel ingesloten.*



dat deze sleepers aan een ontoelaatbare zijdelingse druk worden blootgesteld. Bovendien heeft deze opstelling het voordeel, dat de heetste plaatsen van de kop, rondom de bougie en bij de uitlaatpoort, op deze wijze een betere koeling krijgen dan bij de gebruikelijke

de primaire ketting op de voor een Engelse machine normale wijze geschieden en blijft ook het voordeel bestaan — Mr West legde hier nog eens de nadruk op —, dat eenvoudige reparaties aan het mechanisme van de bak zelf of de starter ook simpel en dus



constructies. Dat de carburateur goed toegankelijk is, is hierbij als extra winst aan te merken.

Het carter heeft een robuust en zeer „schoon” voorkomen en ogenschijnlijk ziet het er naar uit, dat motor en wisselbak tot één blok zijn verenigd. In werkelijkheid is de wisselbak echter een los orgaan van cilindrische vorm, dat keurig aansluit op de holle vorm van de achterzijde van het motorcarter. Hierdoor kan de bijstelling van

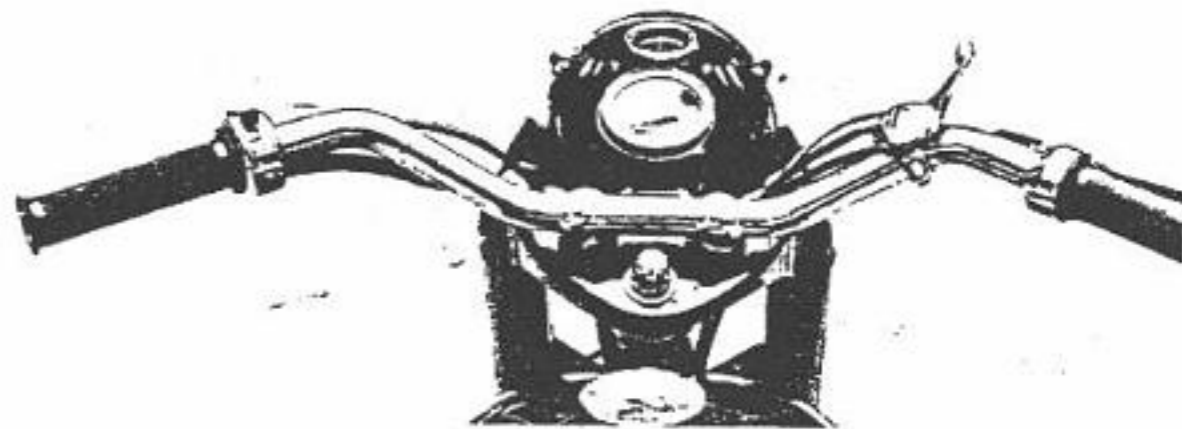
goedkoop blijven. Uit het oogpunt van de gebruiker is voor deze redenering veel te zeggen, vooral als de vorm er op geen enkele wijze onder behoefte te lijden. De liefhebber van een mooi en glad uiterlijk en de technicus kunnen het bij de A.J.S./Matchless dus op dit punt roerend eens zijn. Wat op zich zelf ook al niet zo vaak voorkomt! Het oliereservoir is tegen het carter aangeschroefd, zodat geen olietank en buitenliggende leidingen de zaak ont-

sieren en de accu; gelijkrichter en claxon zijn geheel aan het oog onttrokken door het plaatwerk onder de buddyseat. Een geheel insluitende kettingkast over de achterketting maakt de machine verder voor honderd procent modern. Volle naven met koelribben completeren het geheel.

Dat een motorfiets uit de lichte klasse (wat een 250-er in Engelse ogen nog altijd is) niet klein van afmetingen of petieterig van uiterlijk hoeft te zijn, konden wij in Rotterdam niet alleen met eigen ogen aanschouwen, doch we konden het ook ondervinden toen het onze beurt was voor een toertje.

Jock West behoefde er niet eens extra op te wijzen, dat de „zit” en de afmetingen, alsmede de opstelling van de diverse bedieningsorganen, bij dit A.M.C.-product in geen enkel opzicht onderdoen voor een machine uit de

wordt opengedraaid bleek ons al eerste meters. De acceleratie verschillende versnellingen is muntend en toerenmaken w krachtbron naar hartelust. Voor trekvermogen in de derde vers mag uitgesproken sportief ge worden en zonder moeite ke wijzer van de snelheidsmeter in stand van de wisselbak tot het 100 gebracht worden. De versne verhoudingen zijn onderling p afgestemd en het schakelen van is wellicht een van de grootste ch van deze twee namen voerende r ne. De remmen zijn beiden ve voor hun taak berekend en de vo die het meeste werk te doen bi te krijgen, verraste ons de eerste zelfs enigszins, waarop wij late iets meer behoedzaamheid het inknepen. Op de betonweg ve langs het vliegveld kregen wij



zwaardere klassen. Vooral ten opzichte van verschillende continentale fietsen mag dit een pluspunt genoemd worden.

De prestaties van de kwartliter kopklepper overtroffen onze verwachtingen in niet geringe mate. Het prototype leverde destijds rond 18 pk, doch deze eerste machines van de productie bleken goed te zijn voor ruim 19 pk en dat men aldus over het een en ander beschikt wanneer het gashandel

aard der zaak weinig gelegenhe de vering en wegligging te beoor Ook bestond er geen mogelijke de A.J.S. of de Matchless eens om een bocht te laten „zwieper de eerste plaats waren er direct omgeving geen geëigende be aanwezig en verder konden wij fat halve de andere belangstellende al te lang laten wachten. Voorts er een loeiende wind en begon

# A.J.S. Matchless

500 cc. klasse van een Engelse T.T. eens een tweede plaats te behalen op een BMW-compressormachine, achter Georg Meier. Als technicus neemt hij eveneens een zeer vooraanstaande plaats in en dat hij op commercieel gebied zijn mannetje staat bewijst wel zijn functie van directeur in een zo grote onderneming. Niettegenstaande zijn positie klom hij hoogst persoonlijk op een van zijn artikelen om daar de overzeese goegemeente van te laten nagaan.

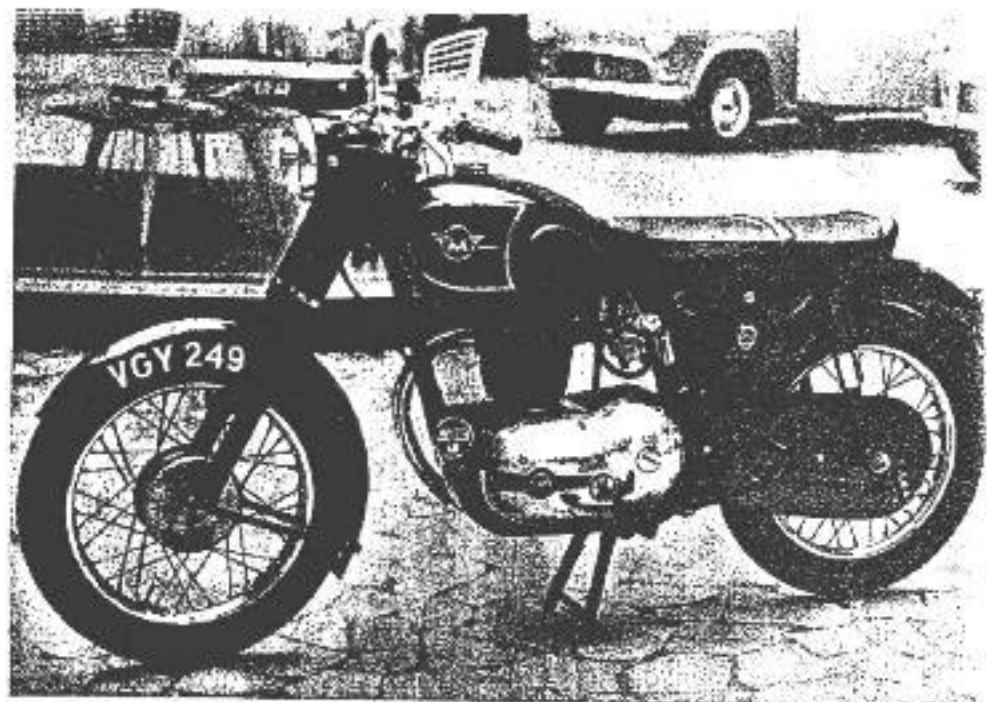
Afgezien van het slechte weer was er rondom het vliegveld Zestienhoven bij Rotterdam, waar het feest zich afspeelde, niet al te veel tijd om op de Matchless of A.J.S. te rijden. De gelegenheid om met elkaar van gedachten te wisselen nam uiteraard ook een paar uurtjes, daarna hadden de heren nog een zakelijke bespreking (waarbij de pers voor de verandering nu eens niets

te maken had) en bevondien stond voor Jock West nog een bezoek aan Groningen bij de N.V. Gremi, importrice van A.J.S., op het programma.

Voordat we dus het verhaal van de kortstondige rij-ervaring doen, nog even iets omtrent de machine(s) zelf.

Zoals op de foto's duidelijk te zien is en zoals ook onze technische redacteur in zijn beschrijving al naar voren bracht, is de lichtmetalen cilinderkop „scheef" op de cilinder geplaatst. Dit heeft voornamelijk als reden, dat aldus de noodzaak van tuimelaars van ongelijke lengte werd omzeild. Er is namelijk slechts één nokkenas, die schuin achter de krukas is opgesteld. Tussen de lichtstangen en de nokken zijn slepers aangebracht en de gekozen positie van de cilinderkop voorkomt,

*De nieuwe 250 cc. Matchless van dus ook A.J.S. maakt een zeer robuuste indruk. De achterketting geheel ingesloten.*

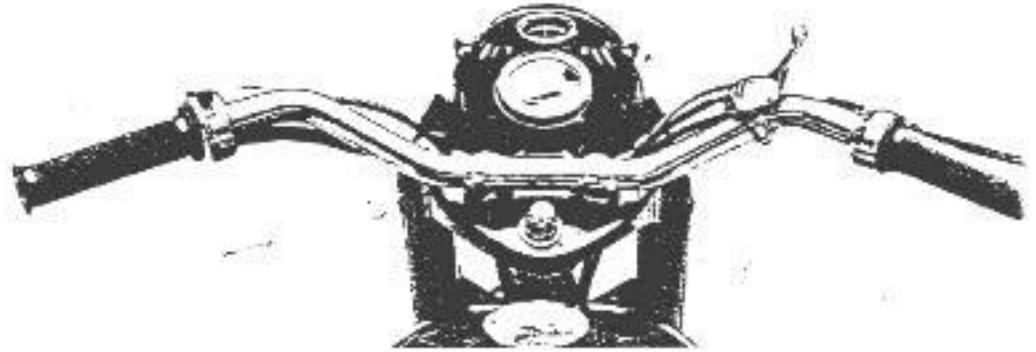


sieren en de accu; gelijkrichter en claxon zijn geheel aan het oog onttrokken door het plaatwerk onder de buddyseat. Een geheel insluitende

kettingkast over de achterketting maakt de machine verder voor honderd procent modern. Volle naven met koelribben completeren het geheel.

Dat een motorfiets uit de lichte klasse (wat een 250-er in Engelse ogen nog altijd is) niet klein van afmetingen of petieterig van uiterlijk behoeft te zijn, konden wij in Rotterdam niet alleen met eigen ogen aanschouwen, doch we konden het ook ondervinden toen het onze beurt was voor een toertje.

Jock West behoefde er niet eens extra op te wijzen, dat de „zit" en de afmetingen, alsmede de opstelling van de diverse bedieningsorganen, bij dit A.M.C.-product in geen enkel opzicht onderdoen voor een machine uit de



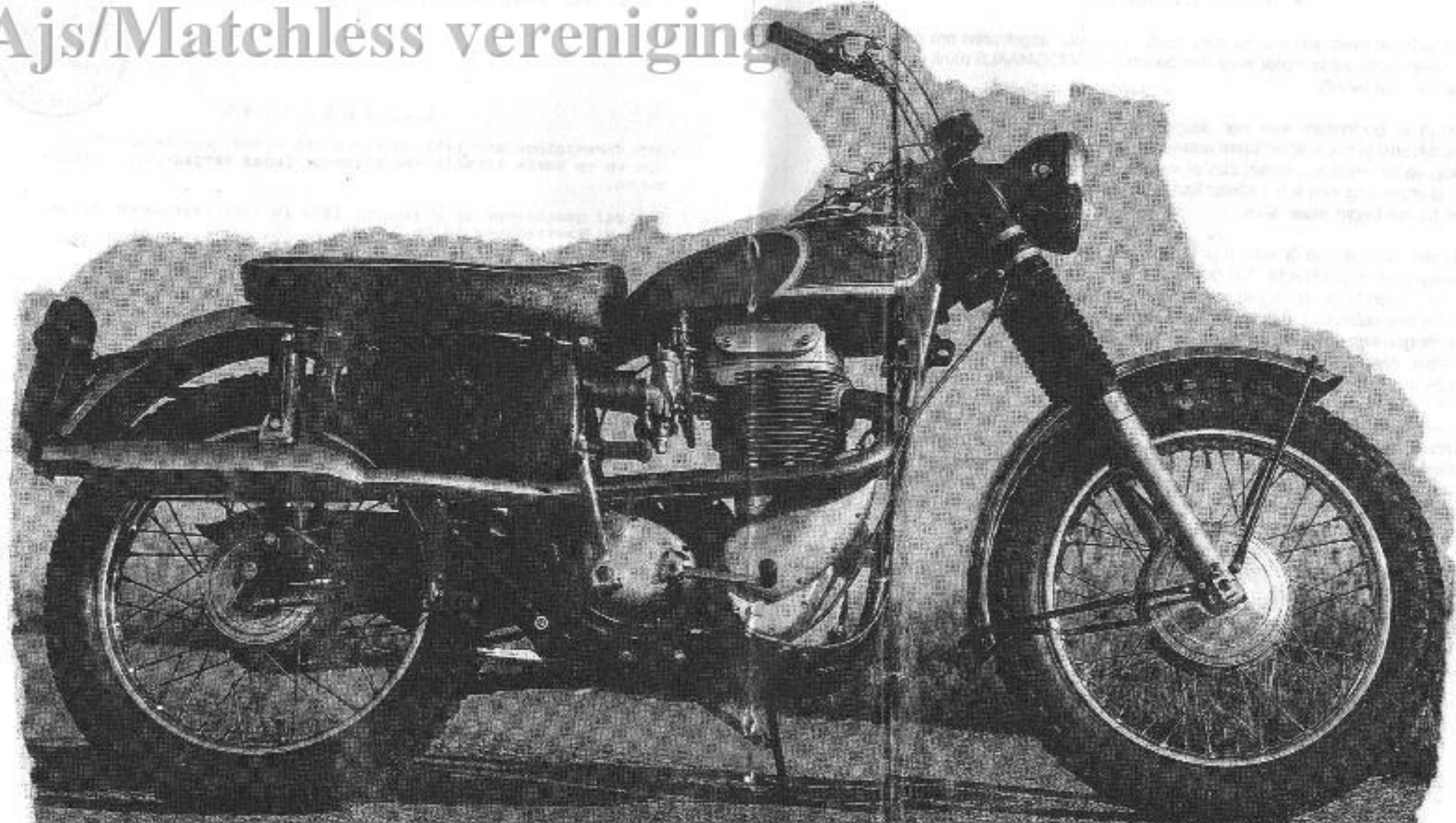
zwaardere klassen. Vooral ten opzichte van verschillende continentale fietsen mag dit een pluspunt genoemd worden.

De prestaties van de kwartliter kopklepper overtroffen onze verwachtingen in niet geringe mate. Het prototype leverde destijds rond 18 pk, doch deze eerste machines van de productie bleken goed te zijn voor ruim 19 pk en dat men aldus over het een en ander beschikt wanneer het gashandel

wordt opengedraaid bleek ons al bij de eerste meters. De acceleratie in de verschillende versnellingen is uitmuntend en toerenmaken wil de krachtbron naar hartelust. Vooral het trekvermogen in de derde versnelling mag uitgesproken sportief genoemd worden en zonder moeite kon de wijzer van de snelheidsmeter in deze stand van de wisselbak tot het cijfer 100 gebracht worden. De versnellingsverhoudingen zijn onderling perfect afgestemd en het schakelen van de bak is wellicht een van de grootste charmes van deze twee namen voerende machine. De remmen zijn beiden volledig voor hun taak berekend en de voorrem, die het meeste werk te doen behoort te krijgen, verraste ons de eerste maal zelfs enigszins, waarop wij later met iets meer behoedzaamheid het handiel inknepen. Op de betonweg voor en langs het vliegveld kregen wij uit de

aard der zaak weinig gelegenheid om de vering en wegligging te beoordelen. Ook bestond er geen mogelijkheid om de A.J.S. of de Matchless eens lekker om een bocht te laten „zweepen". In de eerste plaats waren er direct in de omgeving geen geëigende bochten aanwezig en verder konden wij fatsoenshalve de andere belangstellenden niet al te lang laten wachten. Voorts stond er een loeiende wind en begonnen de

Ajs/Matchless vereniging



# Last of the AMC dinosaurs

Plumstead's revival of the thumper for 1967/Don Marley

## De AMC met het soepele koppel

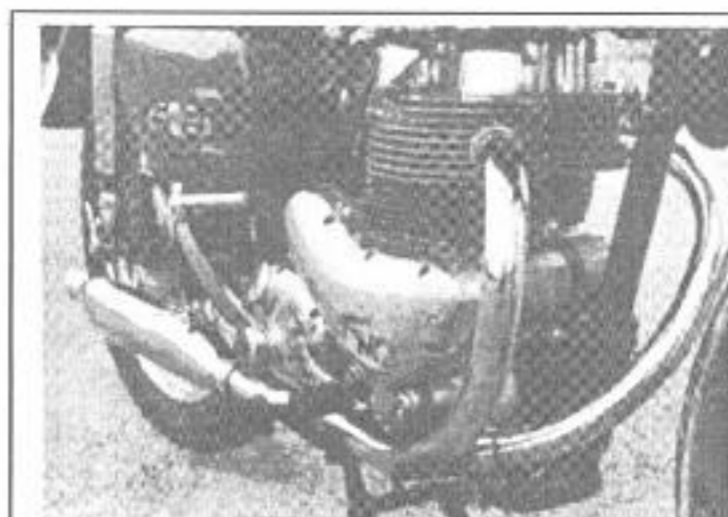
In de loop van de geschiedenis bleek de tweecylinder van AMC minder gewild dan die van andere merken. Het werd algemeen aangenomen dat de Triumph sneller was, de Norton handelbaarder en de BSA betrouwbaarder. De tweecylinders van AJS en Matchless hadden een ongelijkmatige carrière. De vroegste 500cc modellen hadden veel last van trillingen, de latere met grotere cylinderinhoud werden snel overbelast. Toch konden sommige van de tweecylinders die tussen 1949 en 1967 gemaakt werden het tegen elk ander merk opnemen, vooral het tussenmaatje van 600cc, dat onbetwistbaar de beste van de meercylinders uit Plumstead was.

Hoe goed die 592cc AMC tweecylinder was, kon worden bewezen in 1958, toen journalist Vic Willoughby een straatversie van de Matchless twin een uur lang boven de 160 km/u hield op de testbaan van de Motor Industrie Onderzoeks Organisatie. De machine reed na staande start bijna 165 km in één uur en beëindigde zijn rit blijkbaar in een uitstekende mechanische conditie. Dat was, en is nog steeds, een opmerkelijke prestatie. Weinig eigenaren an Britse tweecylinder straatmotoren van voor 1970 durven erop

te rekenen dat ze dat kunnen evenaren. Voordat hij aan de krachtproef begon, was Willoughby er sceptisch over of een Matchless tweecylinder dat zou kunnen klaarspelen. Zijn tijdschrift, The Motor Cycle, trof alle voorzorgen om van geloofwaardigheid verzekerd te zijn. Er werd zelfs een



De 18 cm voorrem werkt goed dankzij de racevoeringen. Het spatbord biedt ruimte aan een 21 inch wedstrijd wiel



De ietwat opgevoerde versie van het 600cc G11 blok zou 40 pk leveren. De uitlaatbochten zijn eenvoudig in de cylinderkoppen geschoven

G11 toermotor die deze verbazingwekkende demonstratie van snelheid en betrouwbaarheid gaf, maar een sportversie, die ontwikkeld was door monteur Jack Williams van AMC en die in begin augustus 1957 in korte tijd gebouwd werd.

De eerste opgevoerde versies van de 600cc G11 (en het parallelle Model 30 van AJS) werden aangeduid als G11CS en 30CS. Er werden er minder dan 500 gemaakt en de meesten werden uitgevoerd naar Canada en de VS als een soort crosser voor gebruik in off-road wedstrijden. Er volgde nog een echte wegrace-versie, de CSR, maar in het voorjaar van 1958 kwam het nieuwe 664cc blok beschikbaar en de 600cc modellen werden uit productie genomen. Veel al afgebouwde 600cc CSR's werden nog omgebouwd tot G12's, voorzien van het zwaardere blok, voordat ze de fabriek verlieten. Het nieuwe blok had weliswaar dezelfde boring als de 600, maar de slag was vergroot tot bijna 80 mm. Toch leek dit blok nooit zo soepel te lopen als het kleinere, bijna vierkante, 72 x 72,8 mm-blok.

De testmachine, een Matchless G11CS uit 1958 is eigendom van Kevin Coxon uit Nottinghamshire. Toen hij hem begon te restaureren was het een wrak, maar met een heel krap budget heeft hij hem toch in 1984 weer op de weg gekregen. Inmiddels heeft de machine bij de plaatselijke club van eigenaren van AJS en Matchless de reputatie gekregen bijzonder snel te

tijdwaarnemer van de FIM bijgehaald. AMC beweerde dat het een standaard model was met ruim 15.000 km op de teller, maar niemand zou het hen kwalijk nemen als ze hem niet even grondig hadden laten controleren door de race-afdeling, om na te gaan of alle afstellingen optimaal waren. Het was geen standaard Matchless



zijn. Kevin bood de machine voor de test aan op de voorwaarde dat er snel met de machine gereden zou worden en stelde voor dat de test ook een rondje op het TT-circuit van Man zou inhouden. Zijn motor is van het type

CS, maar sommige onderdelen van het rijwielgedeelte horen eerder thuis op het CSR wegracer-model dan op de cross-versie.

Het sportblok is hetzelfde als dat van de standaard G11 met een ietwat verbeterde afstelling van de nokkenassen en brandstoftoevoer. Omdat het blok, als afgeleide van

het vroegere 500cc G9/Model 20 type, een versie met een grotere boring is, heeft het een krukas met drie lagers. Dat kenmerk onderscheidt de AMC tweecylinders van hun Britse tijdgenoten. In theorie voorkomt de constructie van Philip Walker dat de krukas gaat slingeren als een springtouw en laat het een hoger veilig toerental toe. Als bijkomende voordelen boven de tweemaal gelagerde krukas worden genoemd een meer evenwichtige verdeling van de olie over de vlakke big-ends vanuit een centrale toevoer en een zekerder ligging in de hoofdlagers. Uit oogpunt van besparing werd een gietijzeren krukas gebruikt, maar de zwakte daarvan kwam aan het licht toen er een op volgas getest werd in een AMC G45 tweecylinder racer; het ding brak. Andere duidelijke gezamenlijke kenmerken van alle AMC tweecylinders (behalve de latere modellen met Norton blokken) zijn gescheiden cilindres en koppen, dubbele nokkenassen voor en achter de krukas, een dubbele oliepomp voor het dry-sump smeersysteem en een door middel van excentrisch geplaatste tuimelaarsassen verstelbare klepspeling.



Een cross-frame, aluminium spatborden en een twee-in-een uitlaat zijn kenmerken die de CS-modellen onderscheiden van de standaard Matchless G11

Op de sportmodellen werd een handbediende vervroeger gemonteerd en een twee-in-een uitlaat die zo'n 2 pk winst zou moeten opleveren ten opzichte van de standaard dubbele uitlaat van de wegmotoren. Net als andere tweecylinders uit 1958 had hij een aluminium primaire kettingkast die in de plaats gekomen was van het onbevredigende plaatstalen exemplaar van vroeger, een AMC/Norton versnellingsbak en een dynamo voor het elektrische circuit.

Het voornaamste verschil in het rijwielgedeelte tussen de standaard- en de sportmodellen, is dat de CS en de CSR werden voorzien van het AMC cross-frame, dat ook gebruikt werd voor de eencylinder wedstrijdmachines. Lichtgewicht aluminium spatborden kwamen in plaats van de stalen. Ze waren ruim bemeten, vooral voor, waardoor er plaats is voor een 21 inch velg, zoals gebruikt op trial-motoren. De standaard-wielen maten 19 inch. De testmotor heeft een 17-liter tank en niet het kleine 9-liter type dat gewoonlijk op de CS gemonteerd werd. De bruine buddyseat sluit niet mooi aan op de achterkant van de tank, maar voor de rest lijkt de machine precies op die waarop Willoughby reed. De koplamp kan snel verwijderd worden - alle bedrading zit met een stekkerverbinding vast - en het achterlicht is zo klein dat er een reflector bij moet om aan de eisen van vandaag te voldoen. Als extra kon achter nog een spatlap gemonteerd worden.

De uitlaat heeft een vorm die niet precies bij het model hoort. Kevin Coxon geeft toe dat er kleurverschil is tussen het rood van de benzinetank, die gespoten is, en dat van de olietank en het gereedschapskastje, die geëmailleerd zijn. "Kan me niet schelen; ik ben kleurenblind", zegt hij. Bovenop de tank, waar de standaard G11 een sticker '600cc Engine' heeft, staat bij de sportversie 'Hurricane Engine': in de zestiger jaren werd de naam Hurricane weer voor de dag gehaald voor de AJS-versie van de 650cc sport twin.

Toen Kevin met zijn Matchless op het eiland Man was voor de Manx Grand Prix werd een proefrit op het TT-circuit georganiseerd. "Zodra de olie warm is, kun je hem de sporen geven", zei hij zelfverzekerd. Hoewel de compressie hoger is dan de 7:1 van de standaard G11, start de G11CS gemakkelijk; hij lijkt wat onregelmatig te lopen met een wat late vonk. Hoewel een twee-in-een uitlaat meestal de geluiddemping verbetert, produceert de Matchless een gezonde broem-broem, typisch voor een parallelle tweecylinder. Mechanische bijgeluiden zijn minimaal.

Optrekkend naar de top van Bray Hill blijken de handelbaarheid en het koppel van het blok duidelijk merkbaar. De zitpositie lijkt eerst wat vreemd als je niet gewend bent aan de ver naar voren geplaatste voetsteunen en een brede benzinetank.

Op het eerste stuk van de heilige 37 3/4 mijl golden snelheidsbeperkingen; we reden de bebouwde kom van Douglas rustig door. Ondertussen kon de niet helemaal koude olie in de 3-liter tank op werktemperatuur komen. Omdat de machine meestal alleen voor plezierritjes en rally's gebruikt wordt (Kevin loopt naar zijn werk) is het oliepeil in de Matchless nooit maximaal: de olie warmt dan sneller op.

In het verkeer is de tweecylinder goed handelbaar en makkelijk te berijden, vooral als de ontsteking met het hendel op het stuur wat vertraagd wordt. Ook de remmen werden uitgetest voordat ze echt nodig waren. De voorrem heeft Ferodo AM4 race-voeringen; ze zijn voldoende, maar als hij bij lage snelheid flink gebruikt wordt, voel je reactie in de voorvork. Misschien is er van binnen iets niet in orde. Ze piepen ook flink. Maar verder lijken allebei de 18cm-trommels goed berekend op hun taak. Zodra we het gebied met de snelheidsbeperkingen achter ons hadden, kon het gas flink open gedraaid worden en de Matchless reageerde daarop met een bewonderenswaardige acceleratie. Het blok lijkt zich hoog in de toeren prettig te voelen, hoewel de puf er al vanaf een laag toerental in komt. In twee kan je doorgaan totdat de Smiths Chronometric snelheidsmeter rond de 95 km/u trilt, in drie komt er nog zo'n 45 km/u bij; vanaf 110 km/u is de trekkracht nog indrukwekkend. Erg veel hinder van trillingen is er niet. Iedereen die een Britse parallelle tweecylinder rijdt wordt daar in of meer



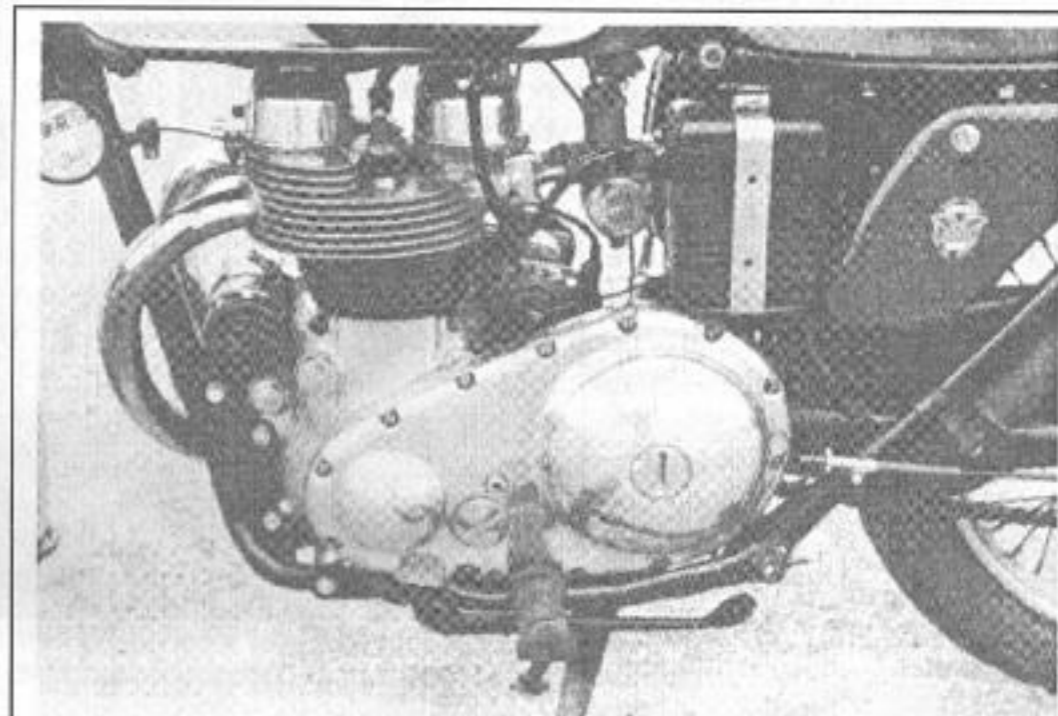
De meeste 600 cc CS sportmodellen gingen naar Amerika voor wedstrijd gebruik.

ongevoelig voor, maar de Matchless maakt de indruk prijzenswaardig rustig te zijn. Het rijwielgedeelte voelt wat lomp aan voor een snelle wegmotor. De voorvork maakt de indruk lang te zijn, hoewel die, evenals

de achterdempers, op de testmachine een dikke centimeter korter zijn dan die op een standaard CS.. Toch voelde de machine nooit onveilig aan en op de kronkelige Glen Helen Road lukte het een moderne viercilinder met bijna tweemaal de cylinderinhoud van de Matchless eruit te rijden zonder dat daarbij gewaagde toeren nodig waren.

Op de snelle hooggelegen gedeelten in de richting van Kirk Michael voelde de machine soms wat zwabberig aan als je plotseling van richting veranderde of de vering maximaal belastte. Snel en zeker inhalen is echter wel mogelijk dankzij het flinke koppel en de acceleratie die in de derde versnelling nog beschikbaar is. Toen we snelheid minderden voor Kirk Michael waren er wat oliespatten achter de cylinder te zien, maar niet zoveel dat je je er zorgen over zou maken.

Er kon vaker ingehaald worden toen de twin tevreden over het met bomen omzoomde en bochtige stuk tussen Sulby en Ramsey zoefde; daarop volgde de befaamde klim, die een tekort aan power in een blok pijnlijk aan het licht brengt. Bij de Ramsey Hairpin en de Gooseneck was het makkelijk de voetsteunen over de weg te schrapen, wat de indruk wekt dat de



Het driemaal gelagerde blok, speelt vrolijk met zijn toeren, maar levert voldoende kracht. De aluminium kast lekt niet.

grondspeling maar beperkt is; de rubbers van de voetsteunen waren door de eigenaar zelf al flink afgeschuind.

Tegen de slopende helling boven Gooseneck op trok de machine prima in hoge toeren zonder terug te vallen. Toch was er een beetje slippen van de koppeling merkbaar - wat ons eraan herinnerde dat de machine geleend was en netjes behandeld moest worden. Gelukkig bleef dat slippen de pret niet bederven en diverse verbaasde gezichten op moderne motoren bleven verbaasd achter als de Matchless hen voorbijsnorde op de bergweg. Voorbij The Bungalow leek het wel een Vincent tweecylinder die we achter ons lieten toen de Matchless in drie net het hoogste punt van het circuit haalde. Van de bereidheid van het blok om flink op toeren te blijven kon genoten worden als je de naald van de snelheidsmeter vlot naar boven de 140 km/u liet klimmen. In lange bochten ging in verband met de veiligheid het gas wat terug voor het geval we

iets onverwachts zouden tegenkomen, maar ook in verband met het beperkte vermogen van de voorrem. Eigenlijk deed die rem het best goed om de langzame bochten in de lange afdaling de baas te kunnen zonder bange ogenblikken - als hij tenminste op tijd gebruikt werd.

Met gemengde gevoelens van enthousiasme en onzekerheid werd de Matchless tot het 100-mijl streepje door zijn versnellingen getrokken op het rechte stuk na Creg-ny-Baa; dat bleek mogelijk zonder verontrustende toerentallen of trillingen, mogelijk omdat de testmachine een tandje meer op het voorste kettingwiel



De koplamp kan snel verwijderd worden. De voorvork is de bekende AMC teledraulic.

heeft dat de standaard 22. Kevin Coxon denkt dat hij wat topsnelheid is kwijtgeraakt door wat van de randen van de krukwingen af te slijpen bij de restauratie, maar dat het koppel in het middengebied daaronder niet heeft geleden. Ondanks het feit dat de machine met een minimum-budget is opgebouwd, loopt deze 600 even goed als veel 650- of 750-ers.

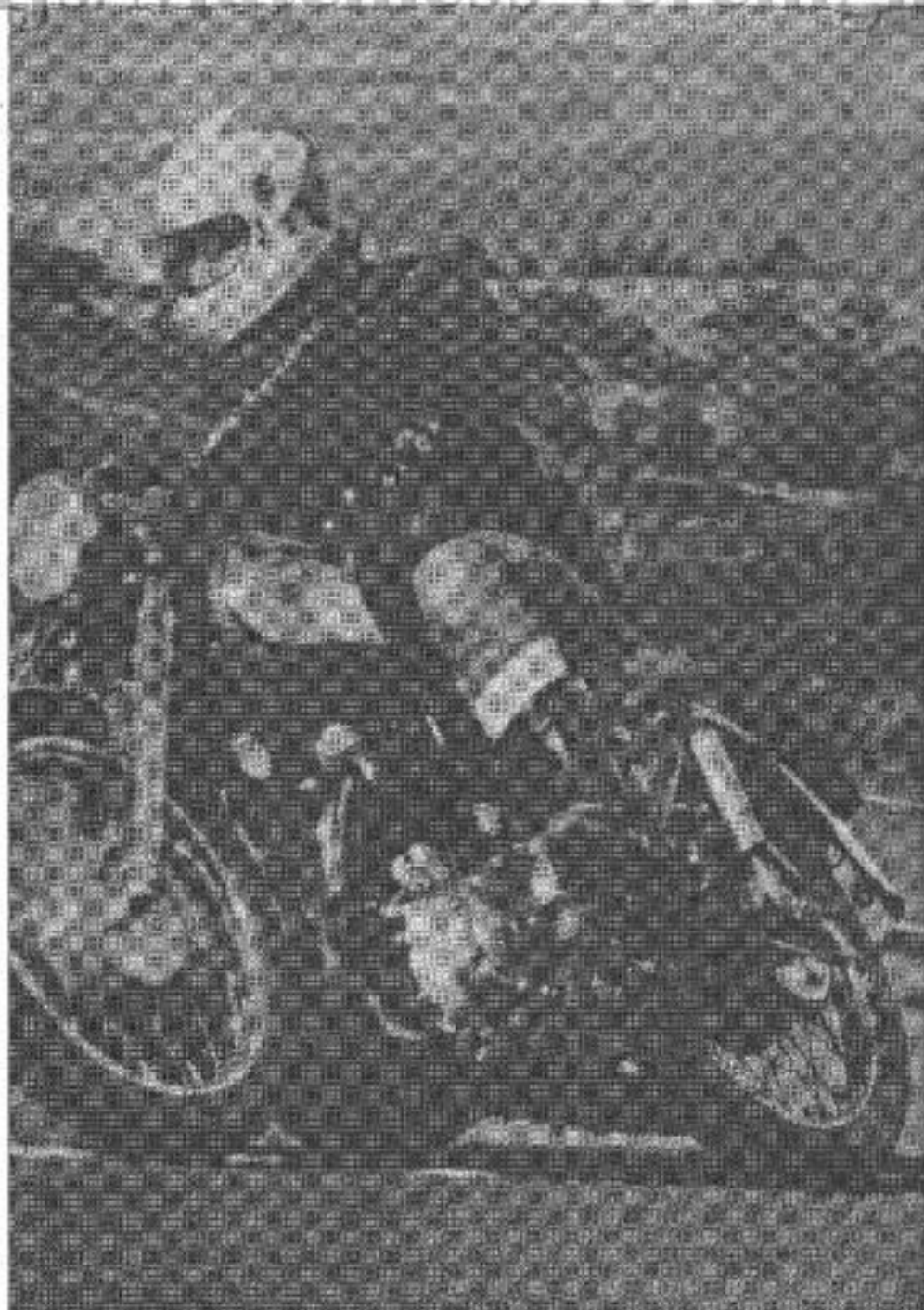
Aan het eind van het rondje had de Matchless nog wat meer olie achter de cylinders uitgezweet, maar dat was nog niet op de achterband gekomen. Verder scheen de machine niet te lijden gehad te hebben van deze sprint van 40 mijl met -meestentijds -het gas vol open. Datzelfde kon niet van de berijder gezegd worden: Ik was erg onder de indruk en had bijna geen last van afgetrilde vingers of tenen.

Ironisch genoeg kreeg de Matchless na zonder problemen het TT-parcours te hebben rondgestampt later, tijdens een rustig ritje in de buurt van Kevins huis, last van een losse uitlaatbocht. De rechterbocht schoot los in de uitlaatopening en zorgde voor stevige sputters en knallen als het gas werd dichtgedraaid. Hoewel dit een standaard-probleem bij sommige AMC tweecylinders is, was het in dit geval het gevolg van het niet-originele uitlaatsysteem.

Je zou nog kunnen klagen over de lastige middenbok, de slechter verlichting, de buddy die te krap is voor twee personen, maar dat soort kritiek is niet helemaal eerlijk, want het ging hier om een type bedoeld om te racen. Bij een gewone wegmotor zijn dat soort dingen belangrijker. Eigenlijk was de G11CS een betere wegracer dan een crosser in Brits terrein, hoewel hij meer bedoeld was voor Amerikaanse off-road wedstrijden. Op Engelse modderbanen waren de noodzaak van hoge toerentallen en het flinke gewicht een behoorlijk nadeel.

Jack Williams beweerde in een van de weinige officiële bekendmakingen vanuit de fabriek in Plumstead dat de 600cc sport-twin beschikte over 40 pk. Op zoek naar meer kracht en toename van de verkopen overzee, zette AMC de G11 aan de kant en concentreerde zich op de 650cc G12 en de CS en CSR varianten daarvan; daarmee kwam er geen betere machine op de markt. Als het zelfgebouwde exemplaar van Kevin Coxon een goed voorbeeld is, dan is de 600cc sport-twin van AMC uit 1957/8 de meest ondergewaardeerde Britse staande tweecylinder.

## Ais/Matchless vereniging



een rondje op het TT-circuit van Man liet zien dat de G11CS snel was, goed handelbaar, zonder overmatig te trillen.

## De AMC met het soepele koppel

In de loop van de geschiedenis bleek de tweecylinder van AMC minder gewild dan die van andere merken. Het werd algemeen aangenomen dat de Triumph sneller was, de Norton handelbaarder en de BSA betrouwbaarder. De tweecylinders van AJS en Matchless hadden een ongelijkmatige carrière. De vroegste 500cc modellen hadden veel last van trillingen, de latere met grotere cilinderinhoud werden snel overbelast. Toch konden sommige van de tweecylinders die tussen 1949 en 1967 gemaakt werden het tegen elk ander merk opnemen, vooral het tussenmaatje van 600cc, dat onbetwistbaar de beste van de meercylinders uit Plumstead was.

Hoe goed die 592cc AMC tweecylinder was, kon worden bewezen in 1958, toen journalist Vic Willoughby een straatversie van de Matchless twin een uur lang boven de 160 km/u hield op de testbaan van de Motor Industrie Onderzoeks Organisatie. De machine reed na staande start bijna 165 km in één uur en beëindigde zijn rit blijkbaar in een uitstekende mechanische conditie. Dat was, en is nog steeds, een opmerkelijke prestatie. Weinig eigenaren an Britse tweecylinder straatmotoren van voor 1970 durven erop te rekenen dat ze dat kunnen evenaren.

Voordat hij aan de krachtproef begon, was Willoughby er sceptisch over of een Matchless tweecylinder dat zou kunnen klaarspelen. Zijn tijdschrift, The Motor Cycle, trof alle voorzorgen om van geloofwaardigheid verzekerd te zijn. Er werd zelfs een tijdwaarnemer van de FIM bijgehaald. AMC beweerde dat het een standaard model was met ruim 15.000 km op de teller, maar niemand zou het hen kwalijk nemen als ze hem niet even grondig hadden laten controleren door de race-afdeling, om na te gaan of alle afstellingen optimaal waren. Het was geen standaard Matchless G11 toermotor die deze verbazingwekkende demonstratie van snelheid en betrouwbaarheid gaf, maar een sportversie, die ontwikkeld was door

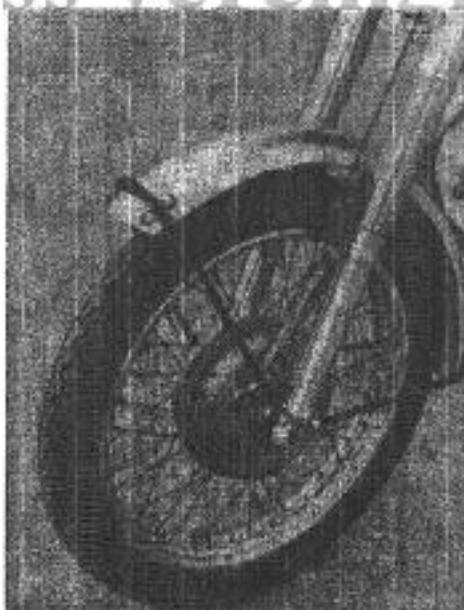
## Ajs/Matchless vereniging

monieur Jack Williams van AMC en die in begin augustus 1957 in korte tijd gebouwd werd.

De eerste opgevoerde versies van de 600cc G11 (en het parallelle Model 30 van AJS) werden aangeduid als G11CS en 30CS. Er werden er minder dan 500 gemaakt en de meesten werden uitgevoerd naar Canada en de VS als een soort crosser voor gebruik in off-road wedstrijden. Er volgde nog een echte wegrace-versie, de CSR, maar in het voorjaar van 1958 kwam het nieuwe 664cc blok beschikbaar en de 600cc modellen werden uit productie genomen. Veel al afgebouwde 600cc CSR's werden nog omgebouwd tot G12's, voorzien van het zwaardere blok, voordat ze de fabriek verlieten. Het nieuwe blok had weliswaar dezelfde boring als de 600, maar de slag was vergroot tot bijna 80 mm. Toch leek dit blok nooit zo soepel te lopen als het kleinere, bijna vierkante, 72 x 72,8 mm-blok.

De testmachine, een Matchless G11CS uit 1958 is eigendom van Kevin Coxon uit Nottinghamshire. Toen hij hem begon te restaureren was het een wrak, maar met een heel krap budget heeft hij hem toch in 1984 weer op de weg gekregen. Inmiddels heeft de machine bij de plaatselijke club van eigenaren van AJS en Matchless de reputatie gekregen bijzonder snel te zijn. Kevin bood de machine voor de test aan op de voorwaarde dat er snel met de machine gereden zou worden en stelde voor dat de test ook een rondje op het TT-circuit van Man zou inhouden. Zijn motor is van het type CS, maar sommige onderdelen van het rijwielgedeelte horen eerder thuis op het CSR wegracer-model dan op de cross-versie.

Het sportblok is hetzelfde als dat van de standaard G11 met een ietwat verbeterde afstelling van de nokkenassen en brandstoftoevoer. Omdat het blok, als afgeleide van het vroegere 500cc G9/Model 20 type, een versie met een grotere boring is, heeft het een krukas met drie lagers. Dat kenmerk

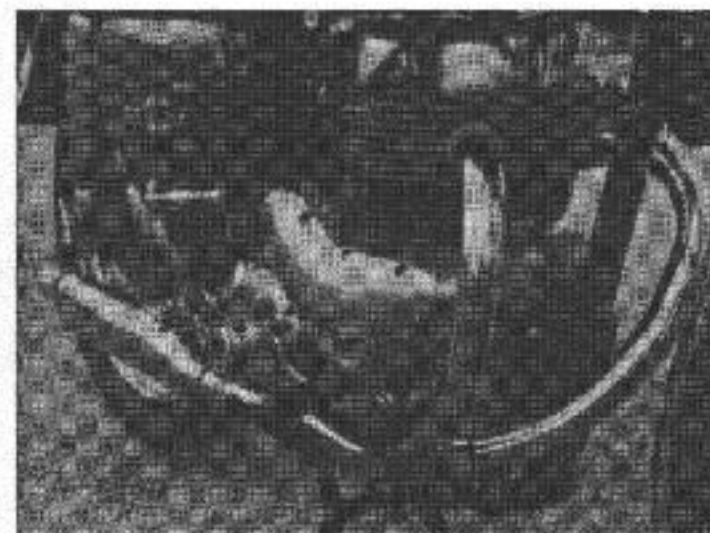


De 18 cm voorrem werkt goed dankzij de racevoeringen. Het spatbord biedt ruimte aan een 21 inch wedstrijd wiel

onderscheidt de AMC tweecylinders van hun Britse tijdgenoten. In theorie voorkomt de constructie van Philip Walker dat de krukas gaat slingeren als een springtouw en laat het een hoger veilig toerental toe. Als bijkomende voordelen boven de tweemaal gelagerde krukas worden genoemd een meer evenwichtige verdeling van de

olie over de vlakke big-ends vanuit een centrale toevoer en een zekerder ligging in de hoofdagers. Uit oogpunt van besparing werd een gietijzeren krukas gebruikt, maar de zwakte daarvan kwam aan het licht toen er een op volgas getest werd in een AMC G45 tweecylinder racer: het ding brak. Andere duidelijke gezamenlijke kenmerken van alle AMC tweecylinders (behalve de latere modellen met Norton blokken) zijn gescheiden cilindervormen en koppen, dubbele nokkenassen voor en achter de krukas, een dubbele oliepomp voor het dry-sump smeersysteem en een door middel van excentrisch geplaatste tuimelaarsassen verstelbare klepspel. Op de sportmodellen werd een handbediende vervroeger gemonteerd en een twee-in-een uitlaat die zo'n 2 pk winst zou moeten opleveren ten opzichte van de standaard dubbele uitlaat van de wegmotoren. Net als andere tweecylinders uit 1958 had hij een aluminium primaire kettingkast die in de plaats gekomen was van het onbevredigende plaatstalen exemplaar van vroeger, een AMC/Norton versnellingsbak en een dynamo voor het elektrische circuit.

Het voornaamste verschil in het rijwielgedeelte tussen de standaard- en de sportmodellen, is dat de CS en de CSR werden voorzien van het AMC



De ietwat opgevoerde versie van het 600cc G11 blok zou 40 pk leveren. De uitlaatbochten zijn eenvoudig in de cilinderkoppen geschoven

# Ajs/Matchless vereniging

cross-frame, dat ook gebruikt werd voor de tweecylinders wedstrijdmachines. Lichtgewicht aluminium spatborden kwamen in plaats van de stalen. Ze waren ruim bemeten, vooral voor, waardoor er plaats is voor een 21 inch velg, zoals gebruikt op trial-motoren. De standaard-wielen maten 19 inch.

De testmotor heeft een 17-liter tank en niet het kleine 9-liter type dat gewoonlijk op de CS gemonteerd werd. De bruine buddyseat sluit niet mooi aan op de achterkant van de tank, maar voor de rest lijkt de machine precies op die waarop Willoughby reed. De koplamp kan snel verwijderd worden - alle bedrading zit met een stekkerverbinding vast - en het achterlicht is zo klein dat er een reflector bij moet om aan de eisen van vandaag te voldoen. Als extra kon achter nog een spatlap gemonteerd worden.

De uitlaat heeft een vorm die niet precies bij het model hoort. Kevin Coxon geeft toe dat er kleurverschil is tussen het rood van de benzinetank, die gespoten is, en dat van de olietank en het gereedschapskastje, die geëmailleerd zijn. "Kan me niet schelen; ik ben kleurenblind", zegt hij. Bovenop de tank, waar de standaard G11 een sticker '600cc Engine' heeft, staat bij de sportversie 'Hurricane Engine': in de zestiger jaren werd de naam Hurricane weer voor de dag gehaald voor de AJS-versie van de 650cc sport twin.

Toen Kevin met zijn Matchless op het eiland Man was voor de Manx Grand Prix werd een proefrit op het TT-circuit georganiseerd. "Zodra de olie warm is, kun je hem de sporen geven", zei hij zelfverzekerd. Hoewel de compressie hoger is dan de 7:1 van de standaard G11, start de G11CS gemakkelijk; hij lijkt wat onregelmatig te lopen met een wat late vonk. Hoewel een twee-in-een uitlaat meestal de geluiddemping verbetert, produceert de Matchless een gezonde broem-broem, typisch voor een parallelle tweecylinders. Mechanische bijgeluiden zijn minimaal. Optrekkend naar de top van Bray Hill blijken de handelbaarheid en het koppel van het blok duidelijk merkbaar. De zitpositie lijkt eerst wat vreemd als je niet gewend bent aan de ver naar voren geplaatste voetsteunen en een brede benzinetank.

Op het eerste stuk van de heilige 37 3/4 mijl golden snelheidsbeperkingen; we reden de bebouwde kom van Douglas rustig door. Ondertussen kon de niet helemaal koude olie in de 3-liter tank op werktemperatuur komen. Omdat de machine meestal alleen voor plezierritjes en rally's gebruikt

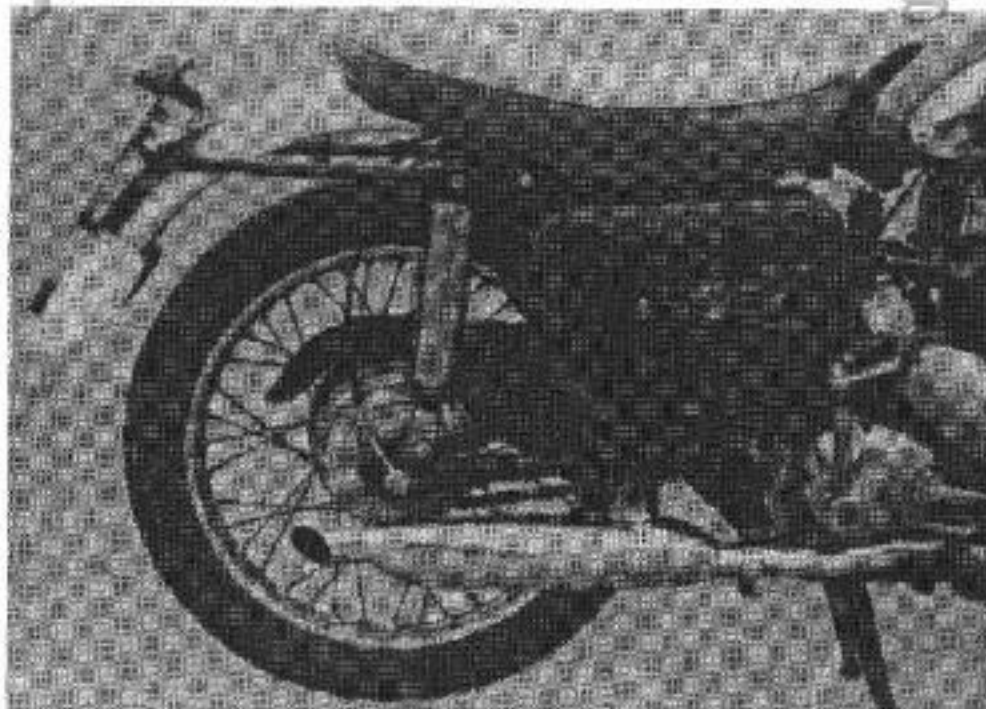
wordt (Kevin loopt naar zijn werk) is het oliepeil in de Matchless nooit maximaal: de olie warmt dan sneller op.

In het verkeer is de tweecylinders goed handelbaar en makkelijk te berijden, vooral als de ontsteking met het hendel op het stuur wat vertraagd wordt. Ook de remmen werden uitgeprobeerd voordat ze echt nodig waren. De voorrem heeft Ferodo AM4 race-voeringen; ze zijn voldoende, maar als hij bij lage snelheid flink gebruikt wordt, voel je reactie in de voorvork. Misschien is er van binnen iets niet in orde. Ze piepen ook flink. Maar verder lijken allebei de 18cm-trommels goed berekend op hun taak. Zodra we het gebied met de snelheidsbeperkingen achter ons hadden, kon het gas flink open gedraaid worden en de Matchless reageerde daarop met een bewonderenswaardige acceleratie. Het blok lijkt zich hoog in de toeren prettig te voelen, hoewel de puf er al vanaf een laag toerental in komt. In twee kan je doorgaan totdat de Smiths Chronometric snelheidsmeter rond de 95 km/u trilt, in drie komt er nog zo'n 45 km/u bij; vanaf 110 km/u is de trekkracht nog indrukwekkend. Erg veel hinder van trillingen is er niet. Iedereen die een Britse parallelle tweecylinders rijdt wordt daar in of meer ongevoelig voor, maar de Matchless maakt de indruk prijzenswaardig rustig te zijn.

Het rijwielgedeelte voelt wat lomp aan voor een snelle wegmotor. De voorvork maakt de indruk lang te zijn, hoewel die, evenals de achterdempers, op de testmachine een dikke centimeter korter zijn dan die op een standaard CS. Toch voelde de machine nooit onveilig aan en op de kronkelige Glen Helen Road lukte het een moderne viercylinders met bijna tweemaal de cylinderinhoud van de Matchless eruit te rijden zonder dat daarbij gewaagde toeren nodig waren.

Op de snelle hooggelegen gedeelten in de richting van Kirk Michael voelde de machine soms wat zwabberig aan als je plotseling van richting veranderde of de vering maximaal belastte. Snel en zeker inhalen is echter wel mogelijk dankzij het flinke koppel en de acceleratie die in de derde versnelling nog beschikbaar is. Toen we snelheid minderden voor Kirk Michael waren er wat oliespatten achter de cylinder te zien, maar niet zoveel dat je je er zorgen over zou maken.

Er kon vaker ingehaald worden toen de twin tevreden over het met bomen omzoomde en bochtige stuk tussen Sulby en Ramsey zoefde; daarop volgde de befaamde klim, die een tekort aan power in een blok pijnlijk aan het licht brengt. Bij de Ramsey Hairpin en de Gooseneck was het makkelijk de



Een cross-frame, aluminium spatborden en een twee-in-een uitlaat zijn kenmerken die de CS-modellen onderscheiden van de standaard Matchless G11

voetsteunen over de weg te schrapen, wat de indruk wekt dat de grondspeling maar beperkt is; de rubbers van de voetsteunen waren door de eigenaar zelf al flink afgeschuind.

Tegen de slopende helling boven Gooseneck op trok de machine prima in hoge toeren zonder terug te vallen. Toch was er een beetje slippen van de koppeling merkbaar - wat ons eraan herinnerde dat de machine geleend was en netjes behandeld moest worden. Gelukkig bleef dat slippen de pret niet bederven en diverse verbaasde gezichten op moderne motoren bleven verbaasd achter als de Matchless hen voorbijsnorde op de bergweg. Voorbij The Bungalow leek het wel een Vincent tweecylinder die we achter ons lieten toen de Matchless in drie net het hoogste punt van het circuit haalde. Van de bereidheid van het blok om flink op toeren te blijven kon

genoten worden als je de naald van de snelheidsmeter vlot naar boven de 140 km/u liet klimmen.

In lange bochten ging in verband met de veiligheid het gas wat terug voor het geval we iets onverwachts zouden tegenkomen, maar ook in verband met het beperkte vermogen van de voorrem. Eigenlijk deed die rem het best goed om de langzame bochten in de lange afdaling de baas te kunnen zonder bange ogenblikken - als hij tenminste op tijd gebruikt werd.

Met gemengde gevoelens van enthousiasme en onzekerheid werd de Matchless tot het 100-mijl streepje door zijn versnellingen getrokken op het rechte stuk na Creg-ny-Baa; dat bleek mogelijk zonder verontrustende toerentallen of trillingen, mogelijk omdat de testmachine een tandje meer op het voorste kettingwiel heeft dat de standaard 22. Kevin Coxon denkt dat hij wat topsnelheid is kwijtgeraakt door wat van de randen van de krukwingen af te slijpen bij de restauratie, maar dat het koppel in het middengebied daaronder niet heeft geleden. Ondanks het feit dat de machine met een minimum-budget is opgebouwd, loopt deze 600 even goed als veel 650- of 750-ers.

Aan het eind van het rondje had de Matchless nog wat meer olie achter de cylinders uitgezweet, maar dat was nog niet op de achterband gekomen. Verder scheen de machine niet te lijden gehad te hebben van deze sprint van 40 mijl met -meestentijds -het gas vol open. Datzelfde kon niet van de berijder gezegd worden: Ik was erg onder de indruk en had bijna geen last van afgetrilde vingers of tenen.

Ironisch genoeg kreeg de Matchless na zonder problemen het TT-parcours te hebben rondgestampt later, tijdens een rustig ritje in de buurt van Kevins huis, last van een losse uitlaatbocht. De rechterbocht schoot los in de uitlaatopening en zorgde voor stevige sputters en knallen als het gas werd dichtgedraaid.. Hoewel dit een standaard-probleem bij sommige AMC tweecylinders is, was het in dit geval het gevolg van het niet-originele uitlaatsysteem.

Je zou nog kunnen klagen over de lastige middenbok, de slechter verlichting, de buddy die te krap is voor twee personen, maar dat soort kritiek is niet helemaal eerlijk, want het ging hier om een type bedoeld om te racen. Bij een gewone wegmotor zijn dat soort dingen belangrijker. Eigenlijk was de G11CS een betere wegracer dan een crosser in Brits terrein, hoewel hij meer bedoeld was voor Amerikaanse off-road

# Ajs/Matchless vereniging

Satisfaction Guaranteed

---

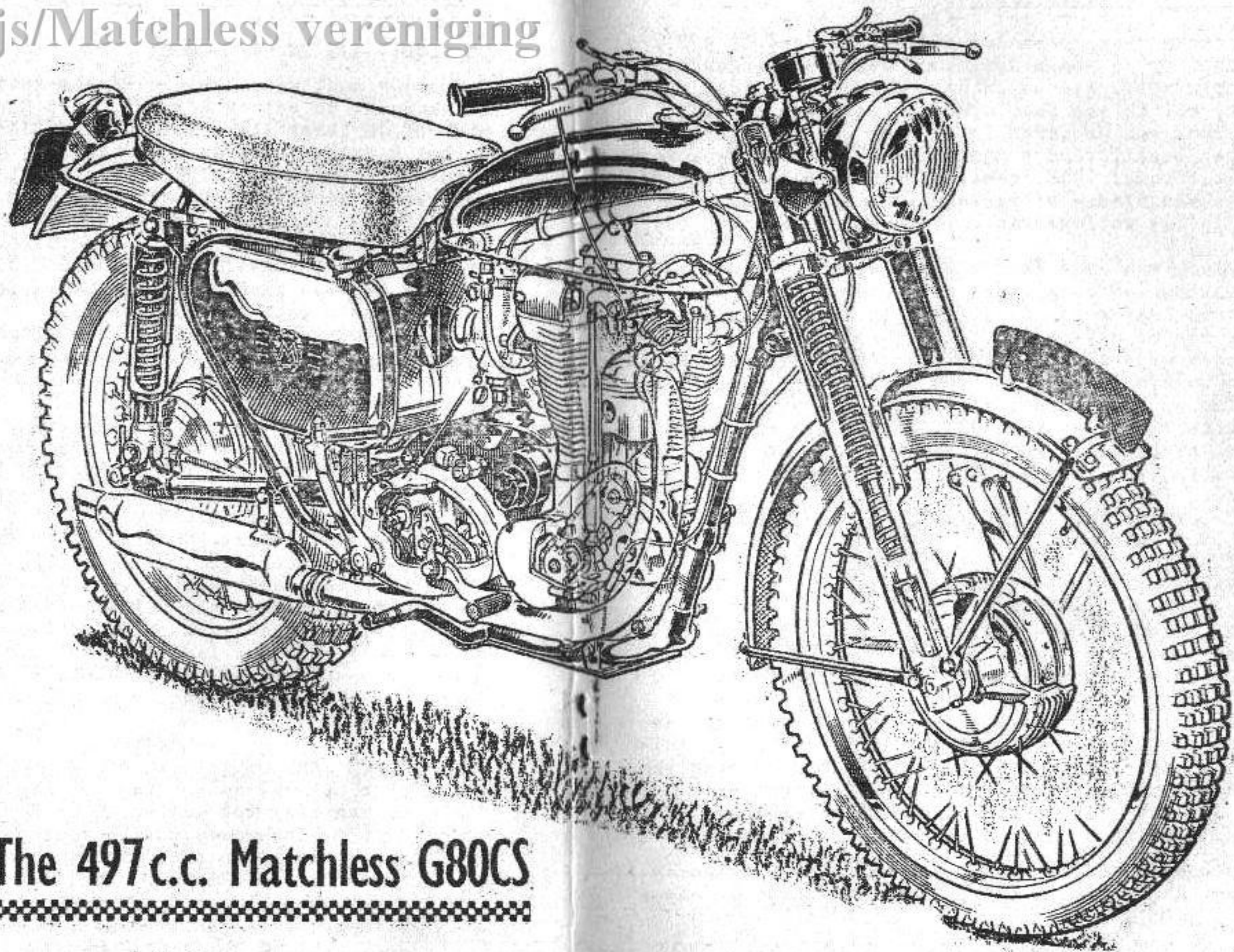
wedstrijden. Op Engelse modderbanen waren de noodzaak van hoge toerentallen en het flinke gewicht een behoorlijk nadeel.

Jack Williams beweerde in een van de weinige officiële bekendmakingen vanuit de fabriek in Plumstead dat de 600cc sport-twin beschikte over 40 pk. Op zoek naar meer kracht en toename van de verkopen overzee, zette AMC de G11 aan de kant en concentreerde zich op de 650cc G12 en de CS en CSR varianten daarvan; daarmee kwam er geen betere machine op de markt. Als het zelfgebouwde exemplaar van Kevin Coxon een goed voorbeeld is, dan is de 600cc sport-twin van AMC uit 1957/8 de meest ondergewaardeerde Britse staande tweecylinder.

Vertaling: Frans Wiegers



Ajs/Matchless vereniging



**The 497 c.c. Matchless G80CS**

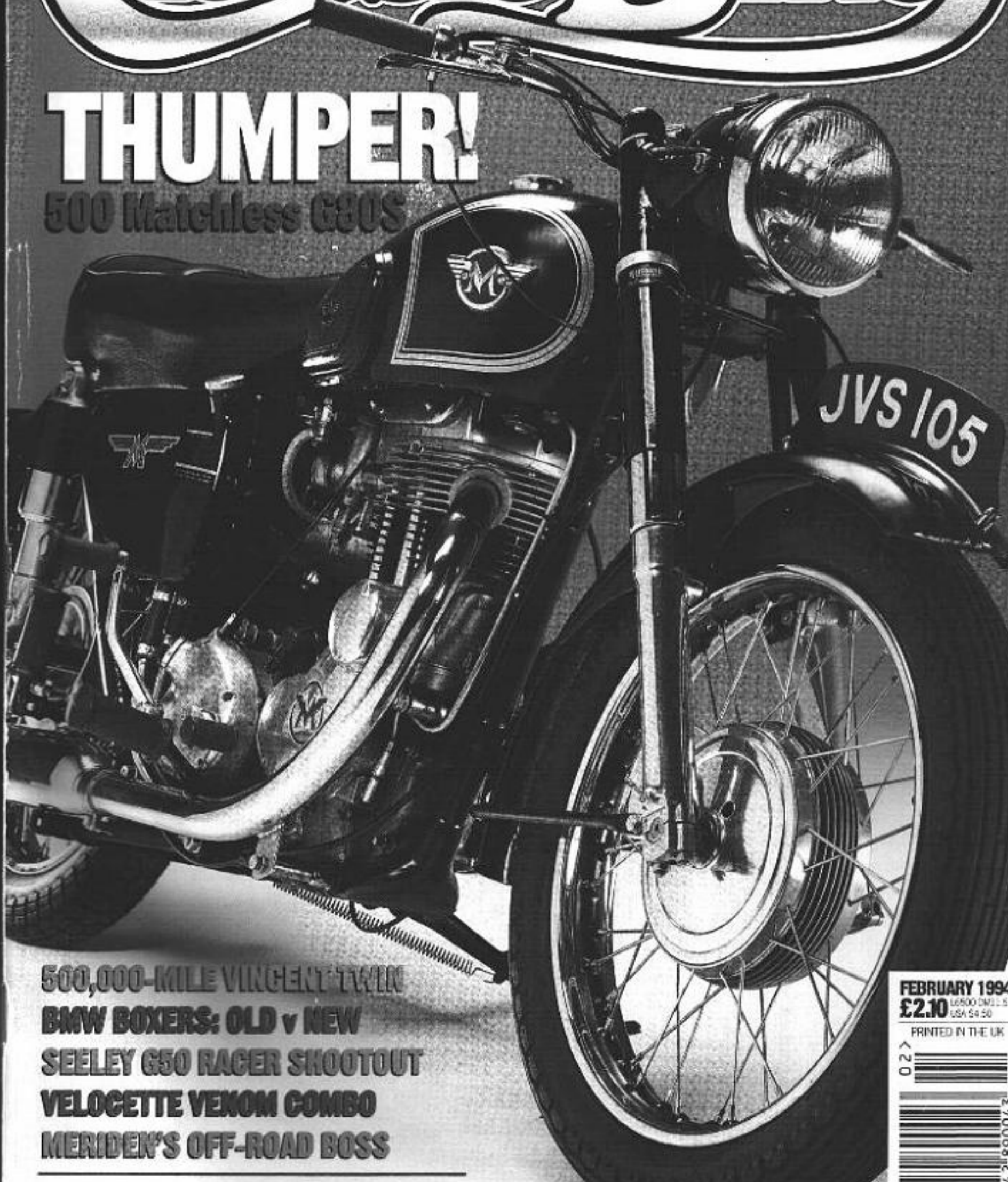


THE WORLD'S NUMBER ONE

# Classic Bike

## THUMPER!

500 Matchless G80S



500,000-MILE VIRGENT TWIN  
BMW BOXERS: OLD v NEW  
SEELEY G50 RAGER SHOOTOUT  
VELOCETTE VENOM COMBO  
MERIDEN'S OFF-ROAD BOSS

**BUYERS GUIDE: PRICES & ADVICE ON OVER 200 BIKES**

FEBRUARY 1994

£2.10

US\$5.50

PRINTED IN THE UK

02 >



9 770142 890043

# Ajs/Matchless vereniging

## Inrijden

Het beste van Britse bodem of te ver uitgeboord, te duur en te hoog gegrepen?

Ian Johnson (*klinkt een stuk beter dan Jan Jansen*) maakt wat mijlen op een nieuwe Matchless G15/45 uit 1962.



'De eerste indruk is beslissend' benadrukte Philip vanuit de bestuurdersplaats, toen we noordwaarts spoedden. 'Beslissend voor wat', dacht ik. De redacteur en ik waren op weg een Matchless te testen, en zoals gewoonlijk was het onderwerp de dagindeling.

We gingen niet zomaar een oude twin zien, maar een bijzonder exemplaar van een zeldzame machine.

Het model was de zeldzame 750cc G15/45 van 1962, een van de slechts 200 exemplaren, bedoeld voor de export.

Deze had 49 echte mijlen op de teller, en beiden wilden we hem eens beproeven.

Volgens de gegevens waren er maar 2 series van 100 stuks vervaardigd, met motornummer 115 komt deze dus van de 2<sup>e</sup> serie.

De overlevering vertelt dat de eerste eigenaar, twee dagen nadat hij de Matchless had opgehaald, stierf en slechts 43 mijl had afgelegd. Zijn ouders bewaarden de originele machine in een warme droge schuur meer dan 20 jaar lang, waarna hij uiteindelijk werd verkocht en terugkeerde naar het land van herkomst.

De huidige eigenaar, die hem van degene die hem geïmporteerd had kocht, had er eerst 6 mijl mee gereden, voordat wij hem gingen testen.

Je krijgt niet elke dag de kans een nagelnieuwe 31 jaar oude motorfiets te aanschouwen. Bij de nauwkeurigheid en gedetailleerdheid zou de meest betweterige restaurateur tranen in de ogen krijgen.

20 jaar had ik geargumenteed met Jan en alleman over de echtheid van mijn Triumph twin's spatborden, totdat een plaatselijk clublid een foto van zijn motor liet zien, genomen op de dag dat hij hem had gekocht in 1966. Het bewijs van mijn gelijk stelde mijn verborgen onzekerheid ook gerust. Hier kwam een foto tot leven, met elk klein detail exact zoals het de fabriek verliet.

Het zou wat waard zijn om het aan enkele experts te kunnen laten zien en zeggen: 'zo deden ze het niet, weet je'. Transfers zaten niet alleen op de in het oog springende zijpanelen, maar ook de waarschuwing op de tank die de reservetank aanwees, en het patentnummer op de swingarm. Licht verfrommeld, ze zijn niet aangebracht met de tijdverslindende nauwkeurigheid van een restaurateur, maar door een medewerker aan de lopende band die zijn aantallen moest halen. Rubber beschermband, bougiekappen en voetsteunrubbers zijn zoals ze de fabriek verlieten. Zelf de afmetingen van de bouten, draadafmetingen en afwerking zijn gegarandeerd origineel.



Met een motor die nog ingereden moest worden was het niet mogelijk de gebruikelijke vragen te stellen zoals 'hoe hard gaat hij?' Maar het was een unieke gelegenheid om het over een andere boeg te gooien: een motor te beoordelen die zich niet kon verstoppen achter het excuus van een amateur-restaurateur, of vanwege het lange gebruik hem het voordeel van de twijfel geven.

Ik had een stuk geschiedenis in handen gekregen, bevroren in de tijd, en de kans gekregen om stevig in de schoenen te staan van een koper in 1962, en de vragen te stellen die voor hem relevant waren.

Bijvoorbeeld, was hij goed genoeg om het grootste gedeelte van een jaarloon op te eisen?

# Ajs/Matchless vereniging

Kijkend naar de motor is het duidelijk dat hij voor de States bestemd was: met een hoog stuur en extra chroom op de remankerplaat. Lakwerk is in rood en wit, uitgebreider dan gebruikelijk voor de thuismarkt, tank en spatborden. Het frame, schetsplaten zijn rood, zelfs de achterremstang veer en schroefdraad zijn rood. En het wit van de spatborden laat leuke details zien, zoals de achternummerplaat.



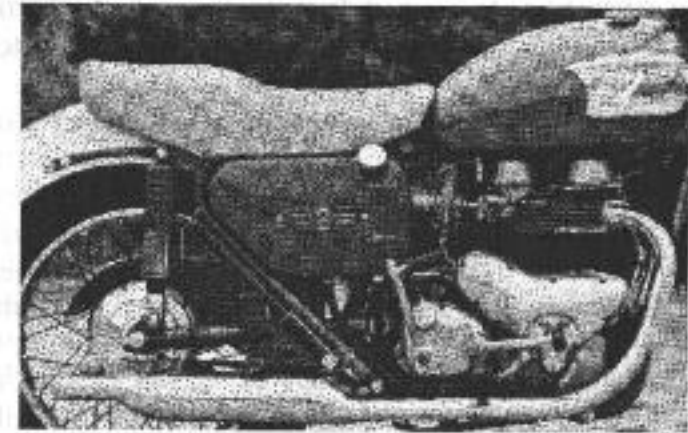
De kwaliteit is teleurstellend voor onze betweter, maar ontroerend voor de geschiedschrijver. Druppels zijn zichtbaar daar waar het plaatwerk uit het dompelbad kwam, gebarsten luchtblaasjes en lopers ontsieren diverse delen. Nu eens horen we geen herinneringen uit de spuiterij, we kijken er naar. De aantrekkelijkheid voor de markt is duidelijk. De buitendeksels, vorkpoten en de volle naven zijn mooi gepolijst, als contrast zijn de nieuwe

chromen tankemblemen opzichtig, zelfs voor 1962. De plaats in de showroom evenzo, de code 15/45 verondersteld sportiviteit. De 45 refereert zonder twijfel aan 45 kubieke inches cilinderinhoud (dit is de wijze waarop de inhoud van de motor in Amerika word gemeten), maar het roept ook het raceverleden van AMC op. Een gelukkige overeenkomst, maar de sportieve illusie gaat niet gelijk op met het uiterlijk van de motor. De tank is hol en fantasieloos en het massieve van de tweecilindermotor wordt versterkt door de op puddingschaaltjes gelijkende klepdeksels, meer vet dan spieren veronderstellend.

Nog meer kosten besparende activiteiten zetten de G15/45 in de rij van de zwoegers met een enkele Monobloc carburateur, daar waar alle Triumph's, Norton's en BSA's al cilinderkoppen hadden met twee carburateurs.

De technici onder ons weten dat dubbele carburateurs een verkoopstuntje zijn, en dat is precies waar de G15/45 voor bedoeld was, en ook heeft het frame nog zijn zijspan lugs. Hoe nuttig deze ook mogen zijn, Turner liet ze van de Bonneville verwijderen omdat hij vond dat hierdoor het sportieve imago werd geschaad en hierin had hij gelijk.

De G12 serie, waarvan dit model is afgeleid, leed aan hetzelfde identiteits gebrek. In het geheel bezien vanaf de zijkant, is de voorzijde groot sterk en zeker modern,



maar bezien vanaf de versnellingsbak naar achter is het niet meer dan een eencilinder uit de vijftiger jaren, ik laat me niet meer verleiden! De helften los van elkaar zou je thuis kunnen brengen, bij elkaar lijkt het op een vlinder die zich aan zijn cocon tracht te ontworstelen. Is dit een niet goed gebalanceerde verschijning, met zoals gewoonlijk achteraf bezien, het misvormde voordeel van de twijfel? Niet echt. Brian Slark, die eens in de wedstrijdwerkplaats van AMC werkte, herinnert zich een andere kleine zending voor de Canadese politie: "We zetten ze in elkaar met grote diepe spatborden, alles in het blauw, en de schakeling aan de linkerhand aangedreven door een ruw uitgevoerde koppeling. Je heb een goede kans nog eens iemand te zien op zo'n ding".

Volgens Brian was de G15/45 bedoeld om een gat te vullen totdat het Norton Atlas motorblok beschikbaar zou zijn. En zijn problemen kwamen voort uit een mengsel van het vergroten van de boring en het hierop niet berekend zijn van het motorblok. Hij was wat kwetsbaar zoals de meeste 750cc motoren die ontstaan waren uit een fatsoenlijke vijfhonderd. De reden dat AMC niet kon wachten was de vraag uit Amerika om meer cc's.

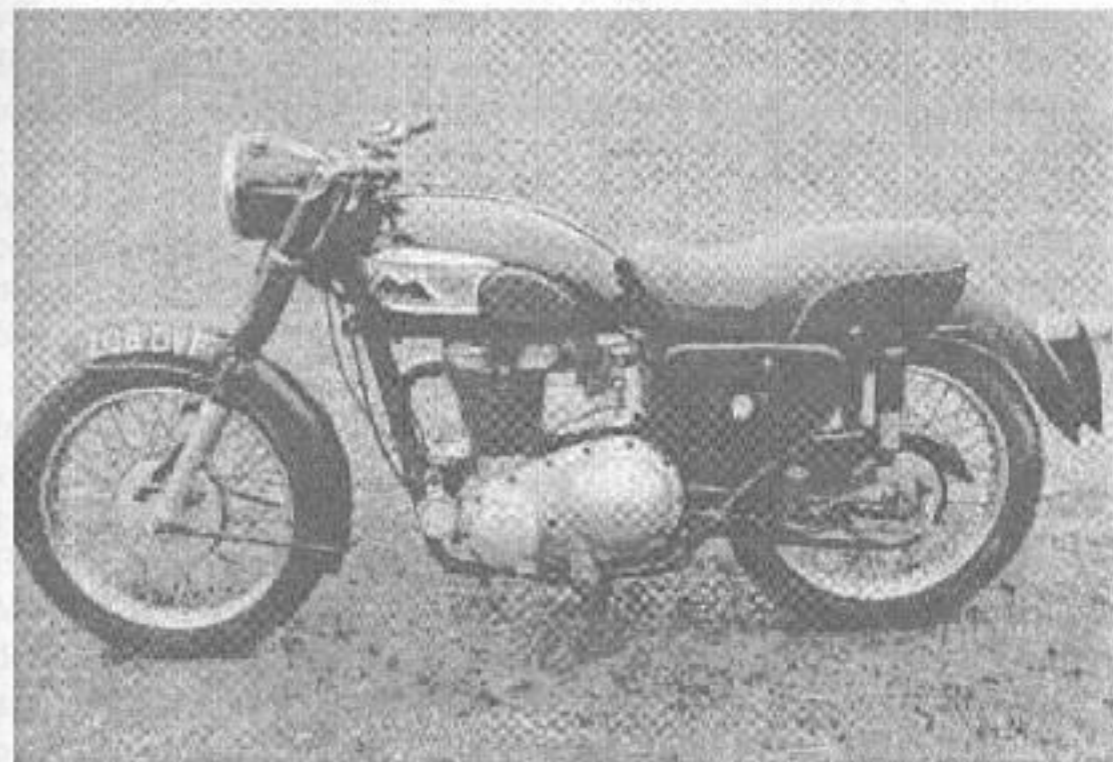
## Korte slag maar geen kracht

Als je een motorfiets de naam geeft van de boodschapper met gevleugelde voeten in dienst van de Romeinse goden (Mercurius) dan wek je verwachtingen van bepaalde kwaliteiten die echter moeilijk te vinden zijn in deze voorlaatste versie van de 350 cc "heavyweight" Matchless. De naam "Mercury" geeft aan dat de machine bedoeld was als iets meer dan een betrouwbaar transportmiddel, een rol die de 350 cc Matchless al bijna 30 jaar vervulde voordat dit nieuwe model werd geïntroduceerd. De reputatie van betrouwbaar transportmiddel had de machine een grote aanhang bezorgd tijdens de oorlog en in de magere jaren die daarop volgden. Echter, terwijl ook Engeland de swingende jaren zestig inging, onderging de vraag naar motorfietsen een fundamentele verandering. Met het stijgen van de inkomens, namen kleine auto's zoals bijv. de Mini, de plaats in van tweewielers en op die manier werd het motorrijden steeds meer beoefend in een sportief verband. De traditionale voorbeelden van het typische motorrijden, zoals de AMC een-cylinders, werden geconfronteerd met een snel slinkend markt aandeel.

Tegen het einde van de 50er jaren was het meer dan 20 jaar geleden dat op de productie AMC een-cylinders een echte vernieuwing - de telescopische voorvoork- werd geïntroduceerd. Daarmee was de fabriek tevreden en rustte men op z'n lauweren terwijl men toeliet dat hun motorfietsen trends volgden in plaats van ze te zetten. In de tussentijd hadden de concurrenten van AMC een nieuwe generatie van 350 cc motorfietsen geïntroduceerd, zoals de BSA B40 and de Triumph Twenty-One, die veel aantrekkelijker waren voor de motorrijder en in Plumstead werd men gedwongen om de modellen aan te passen. Helaas concentreerde men zich meer op het uiterlijk en imago dan op de eigenlijke machine en het motorrijdend publiek kon niet overtuigd worden.

Zoals vaker in die jaren, bleef het gewicht van de machine gestadig stijgen en zeker na de introductie van het duplex frame in 1960 werd de machine tamelijk "gezet". Een kracht injectie was nodig om de prestaties weer te herstellen. Om die reden werd het "korte-slag" blok geïntroduceerd. Wedstrijd-blokken (competition) hadden al sinds 1959 een meer moderne boring en slag en de logische oplossing was het gebruik van deze krachtbron in de weg-modellen.

Het duurde echter tot 1964 voordat echte terrein-blokken (scrambler) in de weg-modellen werden gemonteerd want in de periode 1962-63 werd een "hybride" blok gebruikt. Dus, hoewel het blok van de test motor op een scrambler blok lijkt, heeft het nog de zelfde boring en slag als een vroege AJS 7R Boy Racer, dwz een kleinere slag dan het 72 x 85 mm scrambler blok. Onder de vernieuwde bovenkant -de eerste kop met volledig geïntegreerde stoterstang tunnels- zit nog steeds het oude carter van de voorgaande lange-slag modellen. Deze hebben een krukas met giet-ijzeren vliegwielen, gelagerd via twee



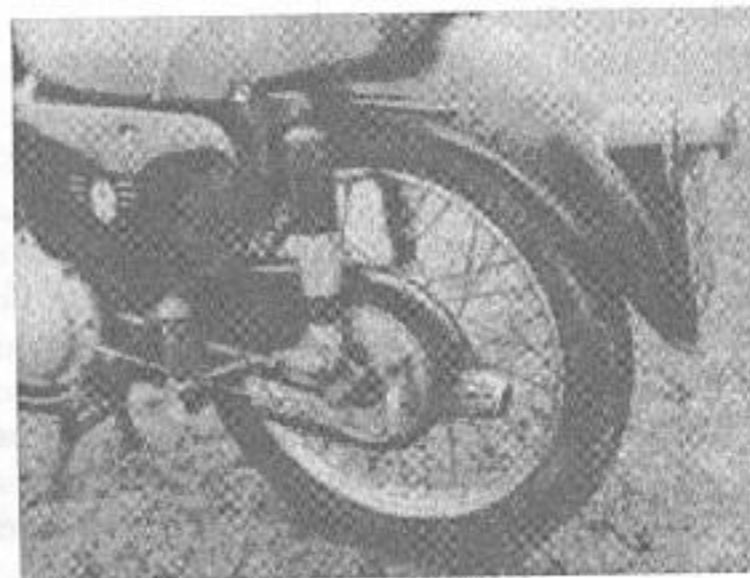
# Ajs/Matchless vereniging

kogellagers aan de aandrijf-kant en een messing bus aan de timing-kant. Deze bus is aan de onderkant diep ingefreesd om de roterende oliepomp plunjer op en neer te laten bewegen in het carter. Deze plunjer wordt aangedreven via een worm die in de rechter kruktaap (timing-kant) is gefreesd.

Deze constructie, lange tijd niet veranderd vanwege zijn betrouwbaarheid, kan de krachten van een 350 cc met gemak aan (het was identiek voor de 500 cc G80 variant). Het scrambler blok, zoals gebruikt vanaf 1964 tot aan het ter ziele gaan van dit model in 1966, heeft een nog sterkere constructie met een krukas met stalen vliegwielen, gelagerd via een kogel- en een rollager aan de aandrijfkant en een rollager aan de timing-kant. De olie wordt dus direct door de krukas gepompt via een Norton oliepomp van het tandwiel type. De krukas was verder versterkt door gebruik te maken van een 1 1/2" big-end, dezelfde maat als op een 7R.

Er is dus een wereld van verschil tussen de 1962-63 korte-slag motoren en de 1964-66 modellen. Naar de reden waarom AMC deze tussenstap heeft gemaakt kan slechts geraden worden maar aangezien de boekhouders in de tijd al de dienst uit maakten bij AMC, is het zeer waarschijnlijk dat het tussen-model gebruikt is om zoveel mogelijk voorraad van de verouderde langeslag blokken op te maken. Een andere mogelijkheid is dat men bij AMC dit ultra korte-slag blok heeft gezien als de ultieme 350cc een-cylinder, maar dat de problemen met de onderbouw van het blok, die optraden bij het langdurig hoge toeren draaien, AMC dwong om op de duurdere scrambler blokken over te schakelen.

Ook andere typische AMC kenmerken van de test motor hebben het veld geruimd in de catalogus van 1964 modellen. De achterschokbrekers zijn Girlings, die hun taak gewoon naar behoren verrichten, maar ze zijn nog uitgevoerd met de typische gegoten U-vormige (clevis) onderpoten, overgenomen van de AMC jampots. Voor 1964 werden de stevige maar zware gegoten lugs op het eind



van de achtervork vervangen door stalen plaatjes, die gewicht en kosten bespaarden en het tevens mogelijk maakten om standaard schokbrekers te monteren.

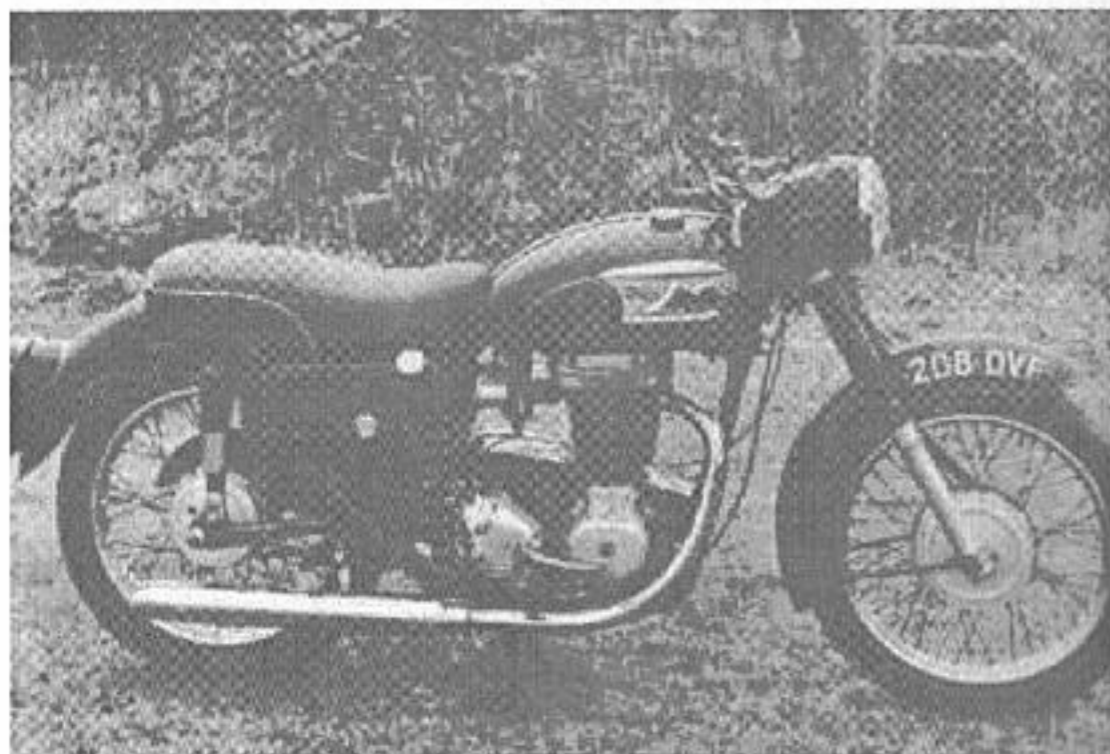
De 1963 modellen waren ook de laatste waarbij de wielen draaiden op conische rol-lagers, een constructie die het gewicht van de AMC producten meer dan 30 jaar gedragen heeft. Het was ook het einde voor de remschoenen die, alhoewel opgesloten in een fraaie volle aluminium naaf, slecht een schamele 7/8" breed waren. Het volgende jaar werden de wielen uitgerust met een stel kogellagers voor en een combinatie van een kogel- en een rollager achter, terwijl de remschoenen maar liefst tot 1 1/8" verbreed werden. Aan het feit dat ook deze wielen al weer spoedig vervangen werden door Norton naven en remmen, kan men zien hoe naarstig Plumstead probeerde bij te blijven in een snel veranderende wereld.

In 1958 was het elektrische systeem al aangepast met de invoering van een 6-volt wisselstroomdynamo. Hoewel magneet-ontsteking gehandhaafd bleef op een aantal export modellen werden alle in Engeland geleverde exemplaren uitgerust met bobine-ontsteking. Met het verdwijnen van de magneet verdween ook het karakteristieke deksel voor de aandrijving en hiermee ook voor velen de uiterlijke aantrekkelijkheid van het blok. De wisselstroom dynamo kreeg een plek voor in de primare distributie-kast, waarbij de stator vast

gemonteerd is op het aluminium buitendeksel, het onmogelijk makend om de zo belangrijke speling tussen stator en rotor af te stellen. Het nieuwe stijl dekseltje voor de contactpunten rechts en de wisselstroom-behuizing links zorgden ervoor dat de breedte van het blok aanzienlijk steeg tot zo'n 12".

Achter in de primaire kettingkast bevindt zich de traditionele AMC koppeling, afgeleid van de Norton koppeling met als verschil een gegoten aluminium in plaats van een stalen drukplaat en met de voering op de aangedreven in plaats van de aandrijvende platen. Ook de AMC versnellingsbak is afgeleid van Norton, met als grootste verschil een verbeterd selector mechanisme, waarbij het "met de knie tegen de kin" schakelen, zoals voor velen bekend van de oudere Norton bakken, tot het verleden behoorde.

Behalve een verbeterd selector mechanisme word de drukplaat van de AMC koppeling nu bediend met behulp van een nok en een



rolletje. Dit drukt de plaat ver uit waarbij aanlopen tot het verleden behoort en het makkelijk is om vanuit stilstand naar vrij te schakelen. Het nadeel is dat de koppeling erg bruusk aangrijpt. Om zo vlot mogelijk weg te rijden met deze motor is het nodig om de koppeling bedachtzaam op te laten komen. Als de rijder het te snel doet, loopt het toerental terug en de machine kruipt van zijn plek in plaats van te accelereren.

Het rijwielgedeelte is het zelfde als voor alle andere AMC heavyweight modellen, hetgeen deze machine wel erg fors maakt voor een 350. Het nieuwe duplex frame is vele malen sterker dan het enkele voorbuis frame van zijn voorgangers en het liet tijdens de test ritten een solide indruk achter. Het frame is echter ook erg hoog, wat nog eens verergerd wordt door een onnodig brede tank en buddy-sit. Het gevolg is geen makkelijk handelbare machine, aangezien alleen de grootste rijders in staat zijn om beide voeten vast op moeder aarde te planten.

Een andere bron van ergernis zijn de middenbok en de zijstandaard (hoewel op de test motor de zijstandaard voor de test ritten verwijderd werd ivm een afgebroken lug). De veer van de zijstandaard is zodanig geplaatst dat de standaard wordt ingetrokken zodra er geen gewicht meer op rust. Vanuit veiligheids oogpunt is dit een goede zaak maar het betekent ook dat vanuit het zadel de standaard nauwelijks meer uitgeklat kan worden. Mocht een geparkeerd machine ooit een duw of zet krijgen dan valt het hele zaakje al gauw om en in een rij van geparkeerde motoren kan dit een zeer vernietigend domino effect geven. Ook de middenbok is verre van ergonomisch. Opnieuw trekt de veer de standaard nauwelijks over het dode punt, dus als je de motor zijwaarts in een lastig plekje moet hijsen dan klapt de middenbok terug. De middenbok zelf zou, volgens foto's in catalogi van die tijd, voorzien moeten zijn van een uitsteeksel onderaan de poot. Dit uitsteeksel had echter de neiging te verbuigen als de rijder het als een hefboom gebruikte tegen het volle gewicht van de machine en verder werd de grondspeling een stuk



verminderd. Zoals de meeste exemplaren uit die tijd heeft ook de test motor geen uitsteeksel meer, dus moet de rijder de standaard met de voet naar beneden houden terwijl hij uit volle macht aan de handgreep hangt, die op zijn beurt verstopt zit onder de buddy-sit achter de achtervering. Het is een hele afstand van stuur tot de handgreep en het is dan ook een opluchting als 400Lb aan motorfiets over het dode punt klapt (waarbij de standaard vaak nog even doorschiet om de grote teen van de rijder te vermorzelen).

Uitgerust met zowel een kleplichter als bobine-ontsteking start de motor makkelijk. Hoewel voor de koude start langdurige vlotteren en een dichte choke nodig zijn, warmt de machine snel op en kan de choke na een kilometer uitgezet worden. Met een sukkelgangetje door de stad is een makkie dankzij de effectieve rubberen buffers in de koppeling, de betrouwbare stationair loop en in 't algemeen foutloze gedrag. Maar in tegenstelling tot zijn lange-slag voorgangers, heeft de Mercury moeite om vanuit een laag toerental in een hoge versnelling vlot door te accelereren. De motor is op zijn best als hij flink op toeren gehouden wordt en er moet dan ook

veelvuldig geschakeld worden als het nodig is met druk verkeer mee te komen. De Mercury voelt dan ook meer aan als een "halve twin" dan een traditionele Engelse een-cylinder.

De test motor had uitgerust moeten zijn met de traditionele Matchless demper met z'n schuin afgesneden uiteinde aangezien het rechte type niet voor 1964 gemonteerd werd. Deze laatste demper is ongehoord luidruchtig en het zou de rijder tegen moeten houden flink gas te geven in bebouwde gebieden, hoewel dit af en toe nodig kan zijn als je onbedoeld in de stoplicht sprintjes van het moderne stadverkeer bent beland. Inhalen dient strategisch te geschieden door al een aanloop te nemen achter het in te halen voertuig in plaats van uit wijken en dan gas te geven. Op de laatste manier ziet de in verlegenheid gebrachte rijder zichzelf langzaam langs de deur van de auto kruipen, met een geweldige herrie weerkaatsend van de zijkant van de auto en tot duidelijk zichtbare afkeer van de inzittenden.

Voorzichtigheid moet ook betracht worden bij het afremmen, want al voldoen de remmen voor lagere snelheden, ze hebben grote moeite om de machine vanaf kruissnelheid (90-95km/h) tot stilstand te brengen. Deze zelfde remmen moeten 650cc CRS rijders regelmatig het angsweet hebben laten uitbreken. De Mercury kan een kruissnelheid van 100-105 km/h aanhouden, maar bij deze snelheid worden de trillingen sterk voelbaar en hoewel het gas nog niet vol open staat begint de machine, met z'n 5.8:1 eindverhouding, lichtelijk buiten zinnen te klinken.

De meeste van de roadtests vonden plaats in nat weer en de spatborden bleken erg effectief, hoewel een spatlap op het voorspatbord had kunnen voorkomen dat een boel viezigheid op de onderkant van de motor en de laarzen vande rijder werd gespat. In tegenstelling tot z'n voorgangers heeft de Mercury geen verwijderbaar deel in het achterspatbord, een gemak dat evenals het snel te verwijderen achterwiel verloren ging. Erger nog, een bout van



het kettingscherm moet verwijderd worden om de remplaat verankering los te maken. Dit alles maakte de reparatie van een lekke achterband tijdens de test een ware klus. Vooruitgang??

De koplamp heeft de lichtopbrengst, zo goed als bereikt kan worden met een 6 volt systeem zonder terug te vallen op moderne techniek. Hoe groot de laadstroom ook is, de naald van de amperemeter slaat altijd ver uit naar de positieve kant van de schaal. Aangezien er geen enkele systeem van regeling aanwezig is, zal de accu deze ongedefinieerde laadstroom (de amperemeter heeft geen cijfers) blijven ontvangen totdat hij uit protest droogkookt. Ondertussen zijn



helder licht en een sterke vonk meer dan welkom. De claxon is niet erg effectief, want ze zit verstopt onder de ruim bemeten buddy-sit en is praktisch onhoorbaar tijdens het rijden. Gelukkig verschaft de uitlaat een meer dan voldoende waarschuwing van nadering.

Dit test exemplaar, hoewel geregistreerd in 1962, werd geleverd aan ene Mr. R. Clark uit Norfolk tegen het einde van 1961. In die tijd gleeed het lot van AMC al geruime tijd van de gladde helling de ramspoed tegemoet. In de loop van 1962 verloor AMC als geheel ongeveer 500.000 pond, waarvan alleen al 176.000 pond voor rekening van Plumstead kwam. Gedurende 1962 werden slechts 1619 AJS en Matchless heavyweights geproduceerd, waarvan slechts 585 van de 350 cc G3 of 16M types. Hoewel er ook nog zo'n 1550 lightweight modellen werden geproduceerd, was het totaal een miserable productie vergeleken met de 16000 motorfietsen die AMC in 1952 produceerde.

In 1966 had AMC een schuld opgebouwd van zo'n 1 miljoen pond en hoewel het bedrijf de totale bezittingen op zo'n 4 miljoen pond schatte, maakten de banken er een einde aan. Geoordeeld naar dit exemplaar was dit nog niet eens zo'n slechte beslissing want de machine is een soort dinosaurus. Het kwieke karakter van zijn voorvaderen verloren hebbende, lijdt de motorfiets nu aan de symptomen van elke middelbare leeftijd: gezet en een buikje. Het is zeker niet langer een model dat de belangstelling heeft van de groeiende markt voor de jeugd van die tijd. Het remt en rijdt voldoende maar doet niets echt goed.

Het motorblok zou een goede keuze zijn in een wat sportievere ombouw maar de motorfiets in z'n geheel is te zwaar en de stijl te somber. De enige afstand van het traditionale image zijn de twee enorme klompen metaal die vast geschroefd zijn aan beide kanten van de toch al lijvige bezine tank. Deze opzichtige versierselen lijken meer thuis te horen op een Ford Edsel of een Wurlitzer juke-box dan op een traditionele Engelse motorfiets.

Over het geheel genomen vond ik de tekortkomingen van de Mercury irritanter dan zijn verdiensten.

## De Superbike van het leger

De Matchless G3/L was de meest gewaardeerde militaire motorfiets in Engeland

Hoe de ruwe en vrijgevochten militairen er ook over hebben gedacht - ze waren er gek op -, het Engelse Ministerie van Oorlog was allesbehalve enthousiast over de eencylinder 350cc Matchless als militaire motorfiets. Als het aan het kantoorpersoneel had gelegen, hadden ze in de Tweede Wereldoorlog geen 80.000 G3's besteld, maar maar een paar honderd. Maar op 14 november 1940 veranderden 400 bommenwerpers van de Luftwaffe het centrum van Coventry in een rokende puinhoop. Tussen de restanten van de Triumph fabriek in Priority Street lagen de eerste 50 lichtgewicht 350cc 3TW tweecylinders die de standaardmotorfiets voor het Britse leger hadden moeten worden.

Het Ministerie van Oorlog had ook toen nog andere keuzemogelijkheden. Men was wel weg van de W/NG van Val Page en bestelde uiteindelijk meer dan 38.000 350cc Ariel eencylinder kopkleppers. BSA, dat meer dan 126.000 militaire machines zou bouwen - het meest de 500cc M20 zijklepper -, lanceerde zijn nieuwe WB30.

Dit was ook een 350cc eencylinder kopklepper, gebaseerd op de gewone B29, maar met een carter van de M-serie. Veel geschikter dan de sukkelende M20, benadrukte Birmingham. Maar nadat er een bod was uitgebracht, dit was geaccepteerd en een order van 10.000 stuks was veiliggesteld, bedacht iemand in Whitehall zich en het leger kreeg nog 10.000 M20's. Toch zou de WB30 doorgroeien tot de graag geziene B31, die in 1945 op de markt kwam.

Een klein aantal 347cc G3's was voor het Britse leger gekocht in 1935, maar het totaal aan orders bleef tot 1940 belachelijk laag. AMC maakte zich duidelijk zorgen dat ze buiten de boort zouden vallen bij overheidscontracten voor militaire motoren.

De Matchless 40-G3WO van 1940 uit het leger week niet veel af van de specificaties van een standaard G3 Clubman. Een eenvoudige gietijzeren eencylinder van 69 x 93 mm, een verticaal deelbaar carter, een compressie van 6,3:1 en een rustige nokkenas-timing. De vierversnellingsbak was een Burman. Het leger had een voorkeur voor gebogen klepveren boven het

1941: leren om op militaire manier van een G3WO af te stannen



haarspeld-type en het verlangde een extra gereedschapskastje, maar de instrumenten waren dezelfde als op de straatversie.

Een van de punten van kritiek van het leger betrof het gewicht van de G3: 170 kg. AMC reageerde hierop met 250cc modellen die licht en pittig waren. Ze ontwikkelden een maximaal vermogen bij 6000 tpm, maar het Ministerie van Oorlog vond dat teveel van het goede; zij waren meer gesteld op futloze, betrouwbare en makkelijk te onderhouden zijkleppers. Toen Matchless dus in mei 1941 de G3/L aan de motorpers presenteerde, werd er veel nadruk op gelegd dat 'L' stond voor 'lichtgewicht'. AMC claimde 22,5 kg aan gewicht te hebben bespaard, wat het gewicht van de 350 omlaag had gebracht naar 145 kg.

Vic Webb, een vroegere ontwerper bij AMC, herinnert zich dat overal aan de machine was gesnoeid, waarbij wel gelet werd op de uitwisselbaarheid van de onderdelen tussen de G3 en de G3/L. Alle bevestigingspunten voor

een zijspan waren weggelaten van het frame en zelfs de plaatstalen onderdelen waren van dunner plaatstaal gemaakt.

Het meest opmerkelijke aan de G3/L was de Teledraulic telescopische voorvork. De Webb-voorvork van de G3 had maar een veerweg van 6 cm voordat het balhoofd op het spuitbord bonkte. Dat zou heel wat geklapper geven als de Matchless door ruw terrein moest rijden.

De veerweg van de Teledraulics was meer dan 15 cm, oftewel meer dan tweemaal zo groot als die van de oude vork. AMC was de concurrenten daarmee een slag voor en hoewel Ariel in 1942 een prototype van een telescoopvork uittestte, zou de G3/L de enige Britse legermotor zijn met telescoopveren.

"Het verschil in wegligging tussen een Teledraulic Matchless en elke andere legermotor op deze oneffen wegen is opvallend", schreef een tevreden soldaat-korporaal. "Je moet het zien om het te kunnen geloven. Gefeliciteerd met de Superbike."

In juni 1944 werd bekend gemaakt dat AMC patent had gekregen op een



1944: de overwinnaars rijden, de overwonnenen marcheren

beweeglijke achtervorkophanging, afgeveerd door telescopen die waren afgeleid van de voorvork. Ze stonden onder een hoek van 45° naar voren gericht. De perskritieken over het prototype met achtervering waren gunstig. De militaire G3/L moest het met een stijf frame doen. Pas in 1949 werd Teledraulic vering voor en achter door AMC gemonteerd op Matchless of AJS voor de gewone koper.

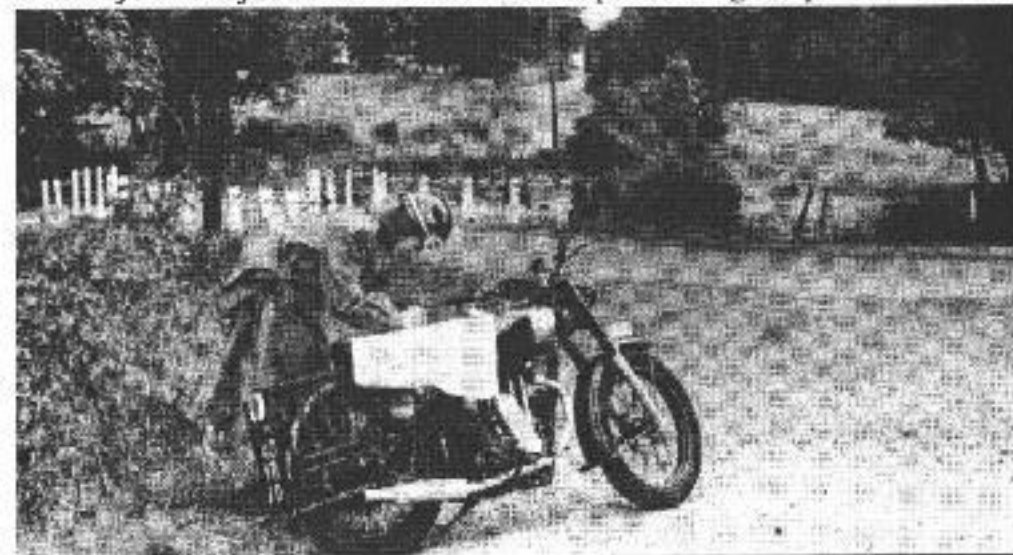
Er waren nog meer veranderingen nodig om van de G3 een 41-er G3/L te maken. De grondspeling moest vergroot tot 14 cm, maar het frame met een enkele voorste buis was hetzelfde als de straatversie van de Clubman uit 1940. Het instrumentenpaneel op de tank was weggelaten.

Een plaatje van 1,6 mm onder de cilinder bracht de compressie van de G3/L terug tot 5,88:1. Testrijders hadden geklaagd dat de G3 duidelijk pingelde bij topsnelheid op de oorlogsbenzine met een laag octaangetal. Terwijl het vroegere model rustig op zo'n 95 km/u gereden kon worden en makkelijk boven de 100 kwam bij een verbruik van 1 liter op 25 km, bereikte de G3/L zijn top bij 95 km/u. Ondanks zijn soft cams, de 22 mm Amal carburateur en de lage compressie, had de G3/L nog wel de felle acceleratie van de G3. Net zoals alle AMC eencylinders was het blok mechanisch mooi stil en haalde het makkelijk meer dan 30 km op 1 liter. Hoewel de verhoudingen in de versnellingsbak van de militaire G3 voldoende waren voor op de weg, moesten testrijders in het terrein de koppeling er flink van langs geven. De G3/L hield dezelfde verhoudingen in drie en vier, maar de eerste twee versnellingen werden teruggebracht van 10,3 en 15,6:1 naar 12,2 en 18,5:1. De eerste versnelling had daardoor veel weg van de vooroorlogse wedstrijd-eencylinders. Samen met de goede trekkracht van de G3/L bij lage toerentallen zorgde dit ervoor dat de Matchless overal tegenop tokkelde.

De trommelremmen van de eencylinder werden ontdaan van hun ribbels en in diameter teruggebracht van 18 tot 16,5 cm. Geen bijzonder goed idee - de voering slijt snel - toen aan de gevaren waaraan een motorrijder in de 40-er jaren blootgesteld was, zoals tramrails en houten wegverharding, ook nog de verduistering tijdens de oorlog toegevoegd werd.

De noodzaak om zuinig om te springen met aluminium, dat nodig was voor de fabricage van vliegtuigen, bracht AMC ertoe te experimenteren met staal voor allerlei gietstukken zoals het huis van de versnellingsbak en het carter. Maar alleen een tuimelaarshuis en een magneetkettingdeksel van gegoten ijzer kwamen ooit op produktiemachines terecht. Een ander experiment

Aijs/Matchless vereniging  
 bracht Vic Webb ertoe een G3/L te maken met tal van inklapbare delen, zodat hij makkelijk in een container aan een parachute gedropt kon worden.



Onderweg moet af en toe de kaart gelezen worden

Dit prototype haalde het niet, maar een aantal WD Matchless eencylinders met wegklapbare stalen ski's werd op proef toegezonden aan het Rode Leger. Webb had er duidelijk plezier in de mogelijkheden van deze variant te demonstreren aan een selectie van Britse hoge officieren op de ijsbaan van Richmond.

Tegenwoordig worden deze veteranen zorgvuldig gekoesterd. Veel zijn er teruggebracht in hun spartaanse WD-uitvoering - compleet met verduisterde koplamp, vaalbruine lak en canvas handgrepen aan het stuur - nadat ze door kopers na de oorlog 'geciviliseerd' waren. Want het Ministerie van Oorlog verkocht snel alle Matchless machines omdat ze de BSA M20 als standaard wilden invoeren.

Een gewoon - maar wat merkwaardig - beeld uit de zestiger jaren waren Britse soldaten op antiek uitzijnde zijkleppers met Webb-voorvorken. Zij moeten beslist verlangd hebben naar een G3/L, de superbike uit de Tweede Wereldoorlog.

Vertaald door: Frans Wiegers

# Ajs/Matchless vereniging

LEZERS SCHRIJVEN OVER: AJS EN MATCHLESS 350 cc

Veel dank zijn wij weer verschuldigd aan de vele rijders van AJS en Matchless 350cc kopkleppers, die d.m.v. de aangevraagde en na invulling garetourneerde lijsten alle gegevens verstrekten, welke in dit artikel verwerkt zijn. Bijzonder interessant was het voor ons weer, om van de ervaringen in de praktijk met de genoemde machines kennis te nemen en even nuttig zal het ook voor vele lezers zijn, om er zich thans nader in te verdiepen.

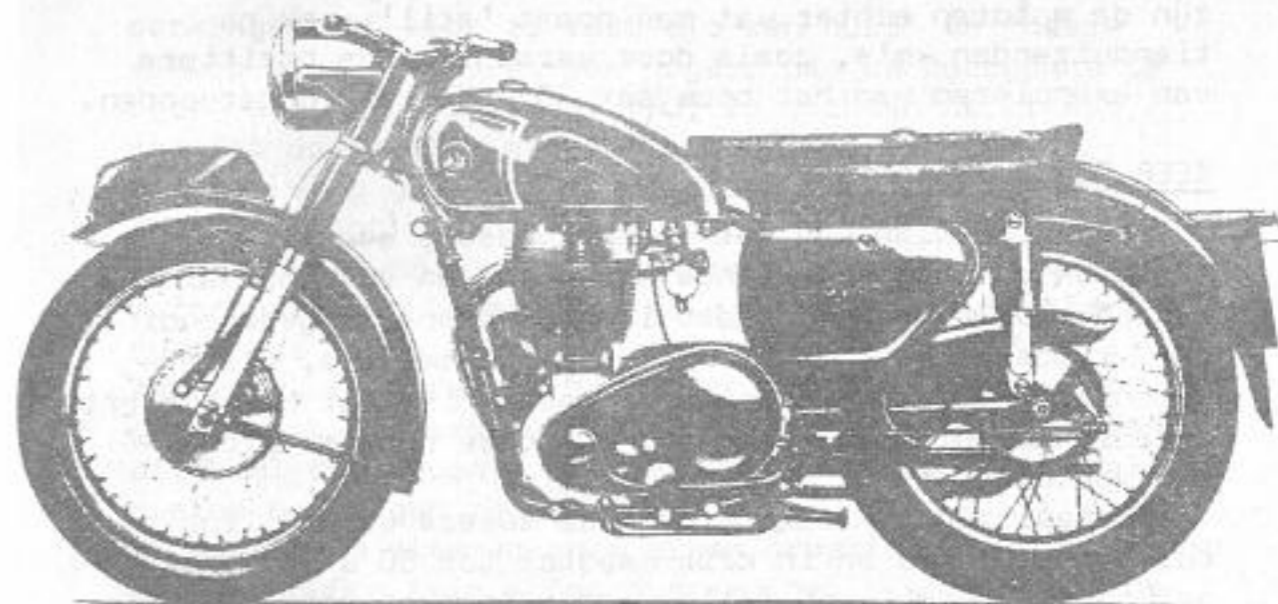
Omdat dit keer ook van de te behandelen motoren de oudere typen ter sprake kunnen komen, heeft veel feitenmateriaal op een groot aantal bereden kilometers betrekking. Dit valt al af te leiden uit de omstandigheid, dat degenen die de vragen beantwoordden, gemiddeld 27.000 km met hun machine afgelegd hebben. Let wel, gemiddeld!! Enkeligen hadden met hun 56-er model nog slechts een paar duizend km gereden. Dit is uiteraard geen belemmering om toch aan de rubriek deel te nemen, maar er blijkt wel uit, dat anderzijds toch ook veel grotere km-aantallen geboekt konden worden. En om de bevindingen te vernemen van hen, die al meer dan 40-, 50- en zelfs 60.000 km op hun motor aflegden, is natuurlijk bijzonder waardevol.

We vertrouwen dat de belangstelling van lezers en schrijvers ook de volgende keren weer zo groot zal zijn en vestigen de aandacht op hetgeen in de 'Motor Cocktail' over de eerstvolgende motorbeschrijving wordt meege-deeld.

Een paar kenmerkende bijzonderheden omtrent de vrijwel gelijke AJS en Matchless 350 cc ééncylinders mogen aan het slot van deze inleiding niet ontbreken. De kopklepmotoren leveren momenteel 19 pk bij 5750 toeren, hebben een boring en slag van 69x93 mm en wegen circa 170 kg. De 57-er modellen hebben achter op belasting instelbare veerelementen van het fabrikaat Girling als belangrijkste wijziging t.o.v. oudere machines.

## DE KRACHTBRON

Hoewel de prestaties van de krachtbron (pk's, acceleratie en topsnelheid) in verhouding tot de cilinderinhoud niet op uitgesproken sportief niveau liggen, zoals tegenwoordig bij motoren van het continent nog al wel eens het geval is, kan toch ook de sportieve rijder met deze drie-en-een-half best aan zijn trekken komen. De topsnelheid van de meeste machines ligt bij ongeveer 115 km/u, terwijl men door het kiezen van een gunstige rij-houding zelfs ruim 10 km/u hoger kan komen, wanneer de machine tot de snelle exemplaren behoort. Bovendien is vrijwel het gehele snelheidsbereik te benutten, omdat van hinderlijke trillingen niet of nauwelijks sprake is. Geen enkele rijder heeft op dit punt klachten en waarneembare trillingen, die soms bij 75 en ook wel bij 90 km/u of pas bij topsnelheid optreden, blijken zowel minder sterk als minder uitgebreid (wat het



The 1956 AJS 500 cc Model 18S.

# Ajs/Matchless vereniging

toerenbereik betreft) te zijn dan men doorgaans van een éencilinder motor verwacht. De acceleratie is prima tot 80 - 90 km/u, waarna voor het nog verder opvoeren van de snelheid wat meer tijd benodigd is; men komt dan trouwens ook boven de als normaal te beschouwen kruissnelheid. De 500 m met staande start vergen ongeveer 22 seconden (vaardige rijder), hetgeen neerkomt op een gemiddelde snelheid over die afstand van 82 km/u.

Zeer prettig is het ook dat de motoren behalve een behoorlijke kruissnelheid ook een goede soeplesse bezitten. In de vierde versnelling kan gemakkelijk tot beneden 50 km/u gereden worden, wanneer men dit eens wil en - al is dit niet van praktisch belang - men kan zelfs afzakken tot minder dan 30 km/u. Onder omstandigheden, zoals die zich bij de doorsnee-berijder zullen voordoen (o.a. kruissnelheid tussen 70 en 90 km/u) bedraagt het benzineverbruik 1 : 25 à 28 en wie nog wat kalmer met het gas omspringt kan het tot 1 : 29 à 32 brengen.

Slechts drie berijders merkten op, dat zij de geluiden van mechanische oorsprong wat sterk vonden. Doorgaans zijn de motoren echter wat men noemt 'stil', ook na tienduizenden km's, zoals door verschillende bezitters van exemplaren van het bouwjaar 50 - 54 werd ondervonden.

## ZEER GOEDE TRANSMISSIE

Een korte slag van het schakelpedaal, een licht werkende en soepel aangrijpende koppeling en voor normale gebruiksdoeleinden welhaast ideale versnellingverhoudingen, ziedaar het oordeel over een transmissie, die rijtechnisch zonder meer prima te noemen is. Wat dit betreft, zo luidt unaniem het oordeel, zijn deze Engelse producten werkelijk af.

Normaal rijdend trekt men in de tweede versnelling op tot 30 à 40 km/u en in drie meestal tot 50 á 65. Maar er kan ook gersut wat feller aan getrokken worden; accelereren in de derde versnelling tot bijv. 85 km/u is zonder enig bezwaar mogelijk.

## COMFORT EN WEGLIIGING

Over de voorvering is bijna iedereen goed te spreken; de telescopische voorvork heeft een flinke uitslag, is zeer soepel (kan desgewenst door dikkere olie voor de demping wat minder 'fluwelig' gemaakt worden) en toch van voldoende zijdelingse stijfheid om scherp bochtenwerk mogelijk te maken.

Hoewel er geen ernstige klachten zijn over de achtervering, blijkt er toch wel uit diverse opmerkingen, dat de invoering van nieuwe elementen in '57 een verbetering was; de fabriek heeft dit kennelijk ook vastgesteld! Soms heeft men met de oude vering ervaren, dat deze wat stug is (betrekkelijk kleine uitslag) voor solorijden, terwijl toch ook van enige slapte sprake kan zijn bij flinke belasting. Zelfs de niet talrijke en evenmin ernstige klachten zullen bij de nieuwste modellen wel achterwege blijven, nu de achtervering gewijzigd is. Ook het gevoel van slapte, dat de oudere motoren konden geven bij snel bochtenwerk, zal thans verdwenen zijn (hierover nog niet voldoende ervaringen) vooral ook omdat men desgewenst bij solorijden de vering wat stugger kan stellen.

Dat de motoren overigens prima sturen en zeer handelbaar zijn, valt wel te concluderen uit opmerkingen 'hij ligt zo vast als een huis' en 'haarscherp sturen'. Boven een hogere dan de doorgaans te rijden snelheid (bijv. 85 km/u) in bochten merkt men pas dat de machine een comfortabele toermotor is en geen stug geveerde en daardoor ook wat strakker door de bocht gaande sportmotor.

Tot een goed comfort kan ook de buddy-seat van een motorrijwiel in belangrijke mate bijdragen. Vele rijders roemen de brede zitbank, zoals op de AJS en Matchless aanwezig. En terecht. Maar niet minder terecht is de kritiek van zes rijders (niet al te tangere lieden, die veel duo rijden), dat de lengte van de buddy wel wat groter had mogen zijn.

Overigens stemmen onze eigen ervaringen - zij het dan met een 500cc twin - nog overeen met die van twee berijders die ondervonden hebben, dat een band met grof profiel (grote blokken, vooral achter) nog wel eens aanleiding tot 'zoeken' kan geven. Men voelt dit althans zo, waarmee niet gezegd is dat de wegvastheid er in de praktijk minder om is.

# Ajs/Matchless vereniging

## REMMEN EN VERLICHTING

Een heel enkele uitzondering daargelaten, die nu eenmaal de regel bevestigt, is men over de remcapaciteit en het grote licht (ook gedimd) zeer goed te spreken. De uitvoering van de koplamp met de aan weerszijden bevestigde stadsluchtjes is ten aanzien van de laatste voor kritiek vatbaar. De kritiek zelf kan (en moet i.v.m. de plaatsruimte) onbesproken blijven, maar wij zijn het eens met degenen die opmerken dat onderbrenging van het stadslucht in de koplamp, of vlak eronder (zoals ook uitgevoerd) te prefereren is. Het gaat hier - zoals ook uit de aard van de opmerkingen blijkt - niet om een punt van groot belang.

## BETROUWBAARHEID EN LEVENSDUUR

Zolang men niet het oordeel omtrent deze punten van 90 % van de berijders van de machines heeft, heeft men natuurlijk geen absoluut houvast. Het is echter wel kenmerkend voor de kwaliteit van een motor, als er toch door tientallen bezitters zulke uitstekende ervaringen zijn opgedaan als hier het geval is. Klepmoeilijkheden had slechts één rijder en alleen nog maar te wijten aan een te krappe afstelling bij de aflevering (verbranding al na 1.000 km.). Op twee machines moest al gauw (één bij 13.000 km.) een nieuwe dynamo gemonteerd worden en verder vielen nog een defecte regelaar en een stel binnen de normale tijd verslachte klepveren uit de toon. Enkele meer zeggende voorbeelden laten wij hieronder nog volgen:

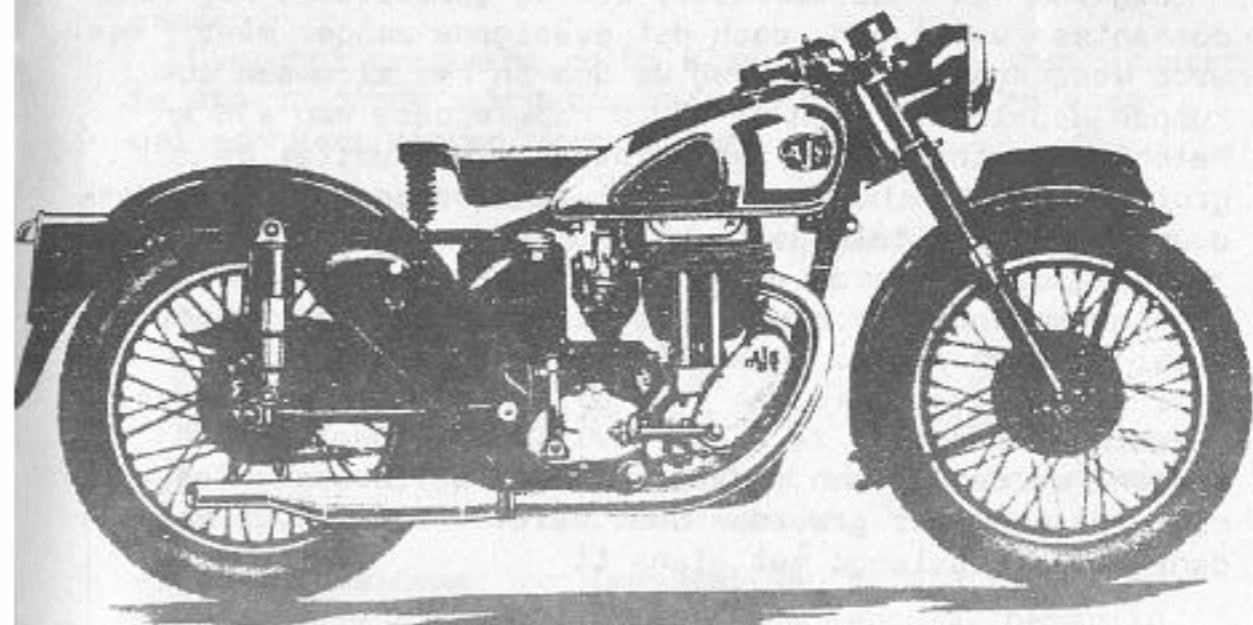
De Heer de K. te Aalst reed op zijn 50-er motor al meer dan 62.000 km, monteerde na 17.000 km een nieuwe zuiger, na 38.000 km nieuwe klepveren en bij km-stand 57.000 nieuwe kleppen, geleiders en veren; de motor heeft twee jaar buiten gestaan, wordt ook 's winters bereden en heeft dus flink wat dienst moeten doen. Hij

loopt nog als een zonnetje en liet zijn berijder nimmer in de steek.

Lezer F. uit Vogelenzang heeft er al ruim 58.000 km opzitten en noemenswaardige vervanging van onderdelen bestond tot nu toe alleen uit: een uitlaatklep, een accu (in drie jaar) een regelaar en een set klepveren.

De Heer v. E. uit Ooltgensplaat had op 55.000 km twee maal een tellerreparatie, moest een set contactpunten vernieuwen en buiten de banden (die ook bij anderen 15.000 à 30.000 km meegaan en kettingen als gebruiksartikelen werden nog nieuwe zuigerveren gemonteerd. De motor is nog praktisch vrij van olieconsumptie.

We zouden met dergelijke loftuitingen en voorbeelden nog heel wat regels kunnen vullen. Zo zijn ook de bevindingen met het lak- en chroomwerk zeer goed en de algehele finish van de machines kan zelfs na jaren nog 'in staat van nieuw' zijn.



Above The first real 'jam pots'; on a 1951 AJS 500 Model 185.

# Ajs/Matchless vereniging

De objectiviteit gebiedt, dat thans ook nog een paar wensen naar voren gebracht worden, zoals die door verschillende berijders van de AJS en Matchless machines werden geuit. We treden hierbij uiteraard niet in herhaling wat betreft enkele punten die al ter sprake kwamen.

Een anekdote zou graag zien dat de achterketting ingesloten was (opm. red. we zouden het liever zo geformuleerd zien, dat de afscherming vooral om het achterkettingwiel iets beter kon, dit i.v.m. spetters op de rug van de duopassagier, als de ketting wat rijkelijk gesmeerd is.

De oliedichtheid van de motor zou niet of nauwelijks meer te wensen overlaten, als de klemband om de kast van de primaire ketting wat solider uitgevoerd werd. De bescherming die het voorspatbord tegen opspattend water en wegvuil geeft, is niet optimaal.

## CONCLUSIES

Blijkens het rijdersoordeel, dat wij gedeeltelijk nog van commentaar voorzagen, doch dat overigens zonder meer werd weergegeven (en waarbij we ons in het algemeen ook kunnen aansluiten) zijn de 350cc kopkleppers van AJS en Matchless motorfietsen van beproefde constructie; de grote betrouwbaarheid en een wel zeer bevredigende levensduur van alle vitale delen bij het merendeel der machines zijn opvallend. Daarboven bezitten deze motoren prettige rij-eigenschappen voor een grote categorie motorrijders, zowel voor sportieve rijders (die dan geen uitgesproken snelheidsmaniakken moeten zijn) als dienstrijders of meer bezadigde toerders. Ze worden wellicht op heel enkele punten (we denken aan moderne uitvoering) overtroffen, maar zijn populair geworden door vele overtreffende hoedanigheden. Geslaagd met glans !!

Overdruk uit 'MOTOR' van 19 juli 1957.  
(Met dank aan Harry Sas uit Rijswijk)

## DEMONSTRATIERITTEN OP ZANDVOORT

Onze vorige brief heeft een groot aantal enthousiaste reacties op geleverd, zodat wij nu zeker weten dat er voldoende belangstelling bestaat voor onze plannen. Intussen hebben we niet stilgezeten en één van de belangrijkste resultaten die we hebben behaald is dat we de firma Van Niftrik Verpakkingen in Den Haag bereid hebben gevonden onze demonstratiedag te sponsoren.

Zodra we deze financiële zekerheid hadden, hebben we contact opgenomen met de CENAV, die het circuit van Zandvoort beheert, om een datum af te spreken. We waren nog net op tijd, want bijna het hele seizoen 1983 was al volgeboekt, maar er was gelukkig nog een dag voor ons beschikbaar.

## ZONDAG 4 SEPTEMBER 1983

gaat het gebeuren. Dan zie (en hoor) je echte Engelse motoren op het circuit in de duinen.

Ook met de organisatie verloopt het vlot. Een belangrijke steun daarbij is dat een aantal ex-NMB wedstrijdorganisatoren heeft aangeboden om ons te helpen. Uiteraard zijn we heel blij met de hulp van deze ervaren mensen.

Over het programma en de klasse-indeling lees je meer in ons volgende schrijven, maar we kunnen er nu vast wel een paar dingen over zeggen:

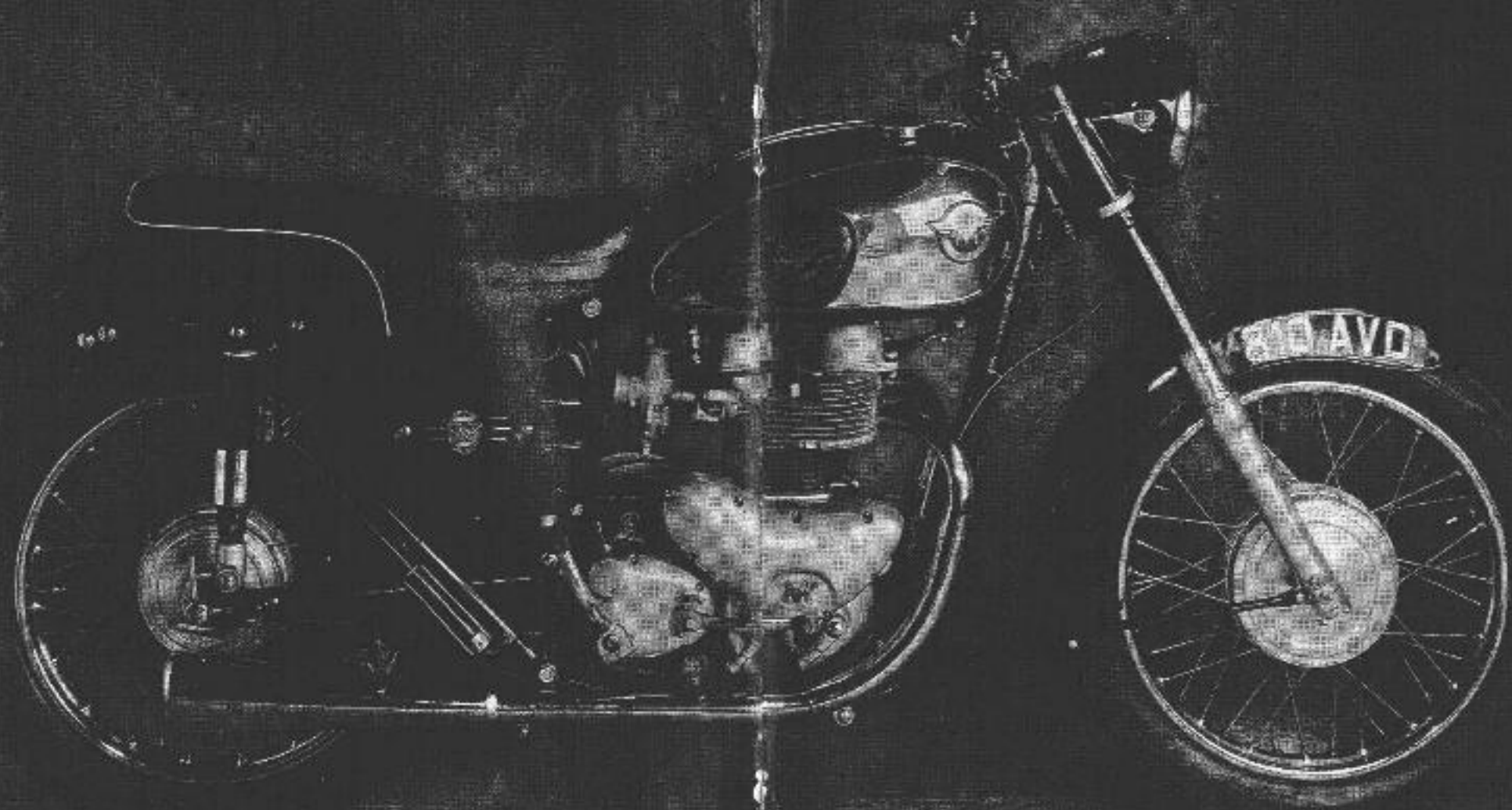
- Het wordt geen race, maar een demonstratierit; er zal geen tijdwaarneming zijn en er worden geen prijzen uitgereikt. Het gaat dus zuiver om het plezier van het rijden.
- Om de spanning te breken, denken we erover om een speciale rit voor zijklepmachines te houden.
- 's Morgens is er gelegenheid tot baanverkenning en na 12.00 worden de ritten verreden.
- Iedere deelnemer kan tweemaal aan de start verschijnen, hetzij in twee verschillende manches, hetzij in twee klassen.



# Ajs/Matchless <sup>The CLASSIC</sup> Motorcycling

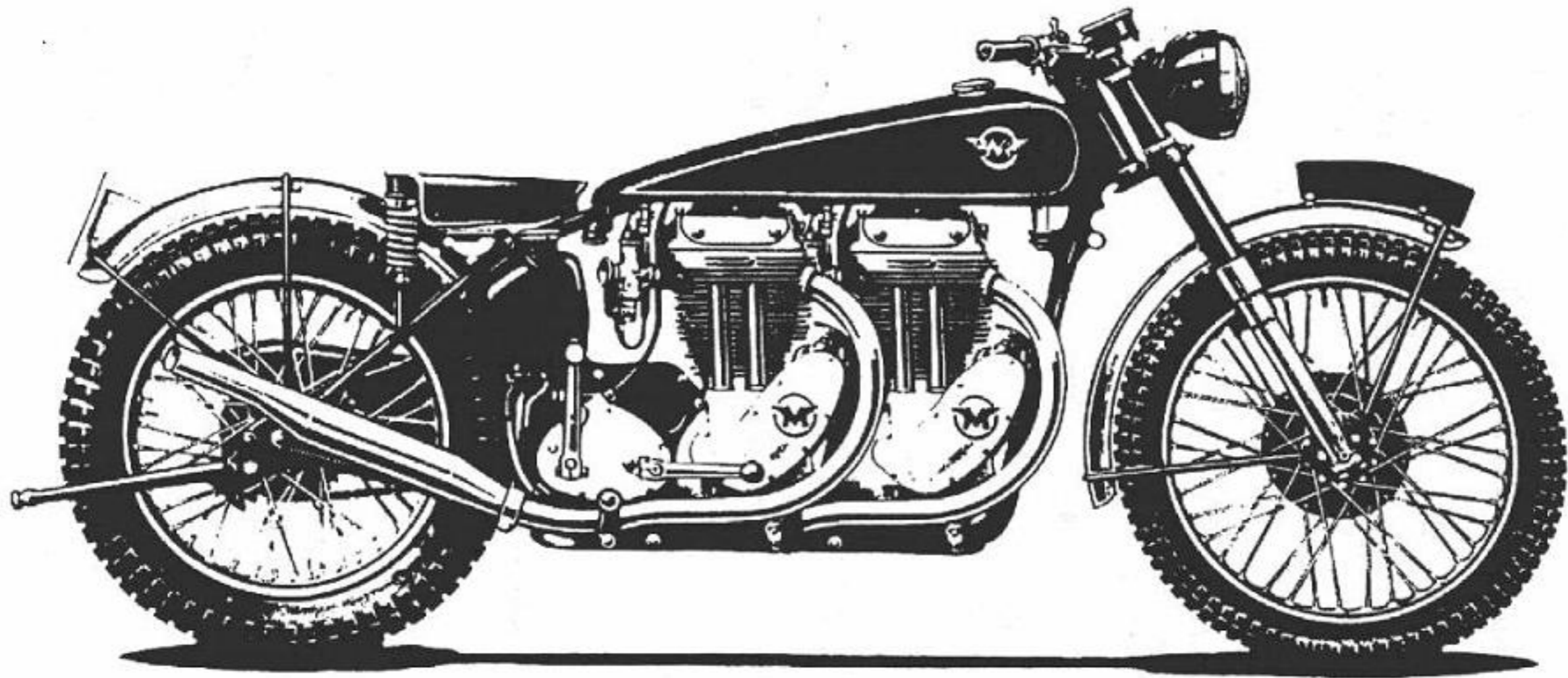
MATCHLESS MODEL G9 DE-LUXE

*photography by Jerry Lee*



# Ajs/Matchless vereniging

23



1952 competition Matchless of 1000 cc.

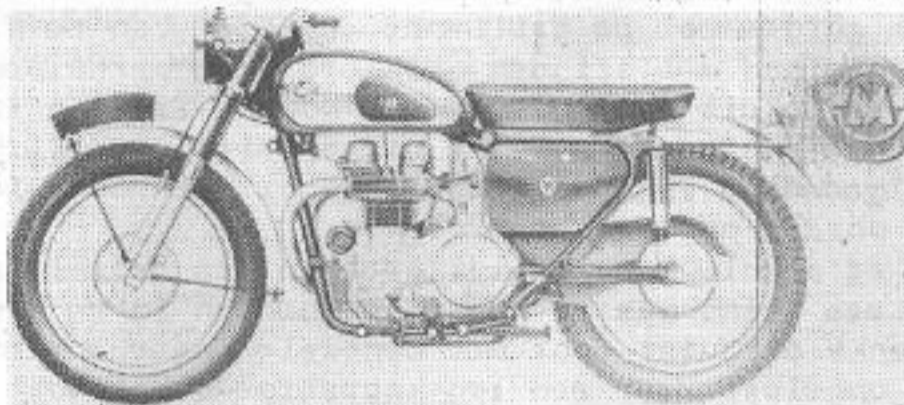
# Ajs/Matchless vereniging

DE 1961 MATCHLESS 646 cc G 12 CSR

Ik ben er nooit helemaal zeker van geweest wat CSR in de Plumstead-terminologie betekende, en daar AMC in de na-oorlogse jaren nogal geheimzinnig dee - pas in de zestiger jaren werden ze zo soepel dat er machines voor road-tests vrijgegeven werden - wist lang niet ieder-

een het. Competition-Springer-Roadster is mijn gok, maar wat het ook betekende, het klonk prettig.

Omdat er geen gewone road-tests waren, was het ook niet mogelijk om het vermogen en de vooruitgang van de twin, zoals hij van een 500 naar een 600



The 650 c.c. MODEL G12CSR

A model that has established an unrivalled reputation among enthusiasts capable of using its unsurpassed performance. Still the only fully equipped standard motorcycle to have covered over 100 miles in one hour.

en tenslotte tot de dikke 650 onderling te vergelijken. In ieder geval was het zijn voorganger, de 592 cc G 11, die het record van de volledig uitgeruste sportmachine die meer dan 100 mijl in 1 uur aflegde, vestigde. (1 mijl = ca. 1,6 km) Deze stunt werd verricht door de ex-racer van "Motor Cycle" (Engels weekblad), destijds de man van de road-tests, nu technies redakteur Vic Willoughby die de Matchless naar het testcircuit van de MIRA (Motor Industry Research Association) reed, en daar een uur lang zijn rondjes draaide op de 2,8 mijl lange kombaai bij 6300 tpm, wat een snelheid gaf van 107 mijl per uur, waarna hij er nog op terugreed naar Londen. Ik heb altijd de buitengewone prestatie van een man en zijn motor gewaardeerd en vanaf dat moment had ik weer veel respect voor de twins. Het Willoughby-model - toen bekend als de sports-twin - was ongeveer hetzelfde uitgerust als de CSR; met gepolijste aluminium spatborden, een zeer rank duo-zadel en een siamese uitlaat. In deze tijd trokken de Woolwich-twins voordeel uit de aandacht die ex-racer Jack Williams aan hun ontwikkeling besteedde. Nadat hij met aanzienlijk succes zijn toverstokje over de 7R en de G 50 had gezwaaid, had hij tijd over om een kijkje te nemen bij de twins en de G 12 CSR was daarvan het eindprodukt.

# Ajs/Matchless vereniging

Zoals bij al zijn ontwikkelingswerk had hij meer gezocht naar een spreiding van het vermogen dan naar een absolute top en het resultaat was een machine die bij 45 kmu in de vierde versnelling wegtrok en dat dan volhield tot over het streepje van de 160 kmu.

Dat Williams ongeveer tot het uiterste was gegaan wat betreft de tuning blijkt ook uit het feit dat de machine alleen met superbenezine (oktaan-gehalte 100) zonder veelvuldig gebruik van de ontstekingsmanette kon worden boren.

De tweecylindermotoren uit Plumstead gingen prat op een centraal lager voor de krukas en hoewel een leek gedacht kan hebben dat dit concept ervoor zorgde dat de trillende massage van de gewone staande twin, die slechts aan weerszijden gelagerd was, verholpen zou worden, bleek het extra lager dit doel niet na te komen. Er zijn in feite redenen om aan te nemen dat het extra lager dit probleem versterkte door tegen te gaan dat een gedeelte van de vibratie door het doorbuigen van de krukashelften kon worden opgevangen.

Wat er pijnlijk duidelijk werd op een bepaald moment in het leven van de grptore twins was dat door spanningen in de krukas deze wel wilde breken ondanks of juist door het centrale lager en het probleem werd tenslotte pas opgelost door een erg knoestige staalsoort te gebruiken. Zodoende moet men accepteren dat hoewel de AMC twin misschien wel de meest vooruitstrevende motor uit zijntijd was, de extra complicaties van de driedig gelagerde krukas en het gebruik van afzonderlijke cilindere en koppen (en niet te vergeten twee oliepompen) geen noemenswaardig voordeel gaven over het eenvoudige type, zoals door de Triumph twin van voor de oorlog aangegeven was.

Wat betreft de prestaties kon de 650-Matchless net niet op tegen de Triumph-Bonneville, hoewel de snelheidsmeter het wel won door 120 mijl aan te geven bij een echte topsnelheid van 108 mijl per uur.

De CSR had, met uitzondering van de Featherbed Norton Dominator, een beter rijwielgedeelte dan al zijn concurrenten. Het frame kwam van de wedstrijd afdeling die het ontworpen had voor de I.S.D.T. (Internationale Trial Zesdaagse) en het gaf de machine een feilloos gedrag bij elke snelheid. De versnellingsbak, gebaseerd op de Nortonbak, werd nu door Woolwich voor AMC geproduceerd en was een van de beste aller tijden.

Het was wel jammer dat de Nortonremmen niet gebruikt waren, want de smalle AJS/Matchlessremmen, jaren geleden ontworpen voor de 500 éénpitter, konden hun werk niet helemaal aan.

Verrassend is dan nog het gewicht, als je denkt aan de wedstrijdachter rond, de aluminium spatborden en het slanke uiterlijk. Met een gewicht van 430 lbs (volgotankt) was de CSR zwaarder dan de Bonnie met 28 lbs. 1)

C.E. Allen.

Bovenstaande vertaling mag dan her en der wel gekunsteld in elkaar zitten, als je het origineel op de Bruce Main-Smith superkalender ziet, weet je wel waarom.

Hieronder komen wat gegevens van de 1961 Matchless G12CSR (of AJS 31) zoals die in de catalogus vermeld staan.

Rob van Meel.

1) 1 lb. is ongeveer een kleine halve kilo.