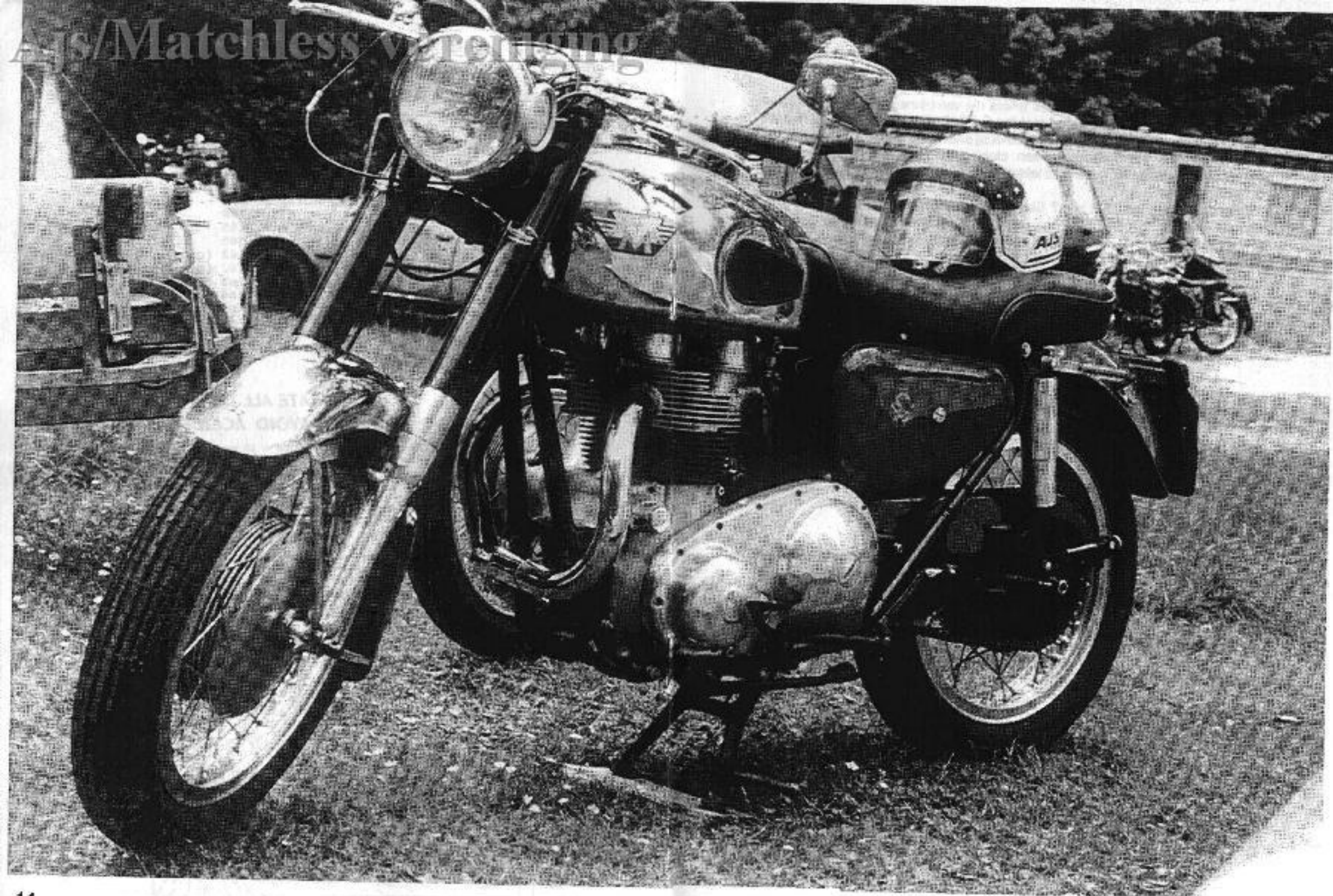




Ajs/Matchless vereniging

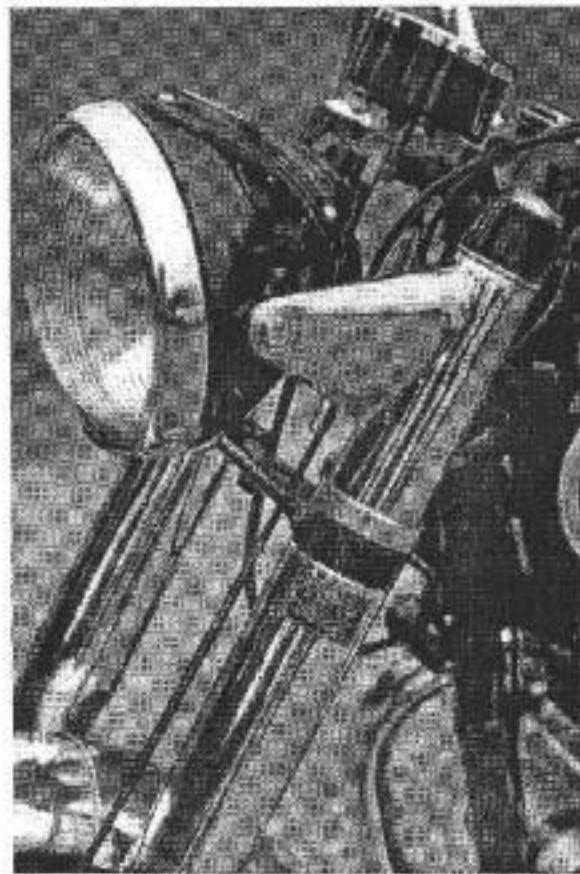
spuurwerk leidt gewoonlijk wel tot succes.

John heeft geprobeerd de catalogus-specificaties van de zeldzame twin zoveel mogelijk te benaderen, maar het hoeft niet persé authentiek materiaal te zijn. Zoals voor zo velen van onze lezers is het allereerste doel een machine te produceren waar je fijn op kunt rijden.

De meeste onderdelen die hij nodig had, waren te vinden in de voorraad van de club. De aluminium spatborden waren van een standaardtype. Dat maakte de zaak een stuk makkelijker.

Als John een klus opknapt, dan doet hij dat grondig. De herbouw van de CS was daarop geen uitzondering. Hoewel hij niet hoog opgeeft van zijn vaardigheid, oogt en rijdt zijn CS als een splinternieuwe machine, nauwkeurig opgebouwd en waar nodig voorzien van nieuwe onderdelen.

Het uiterlijk heeft veel aandacht gekregen. De aluminium behuizing van het blok en de nieuwe spatborden blinken, er is geen enkele olie lekkage en de zwarte lak glanst indrukwekkend. Hoewel John het meeste werk zelf gedaan heeft, heeft hij wat specialistisch werk uitbesteed. John roemt de plaatselijke

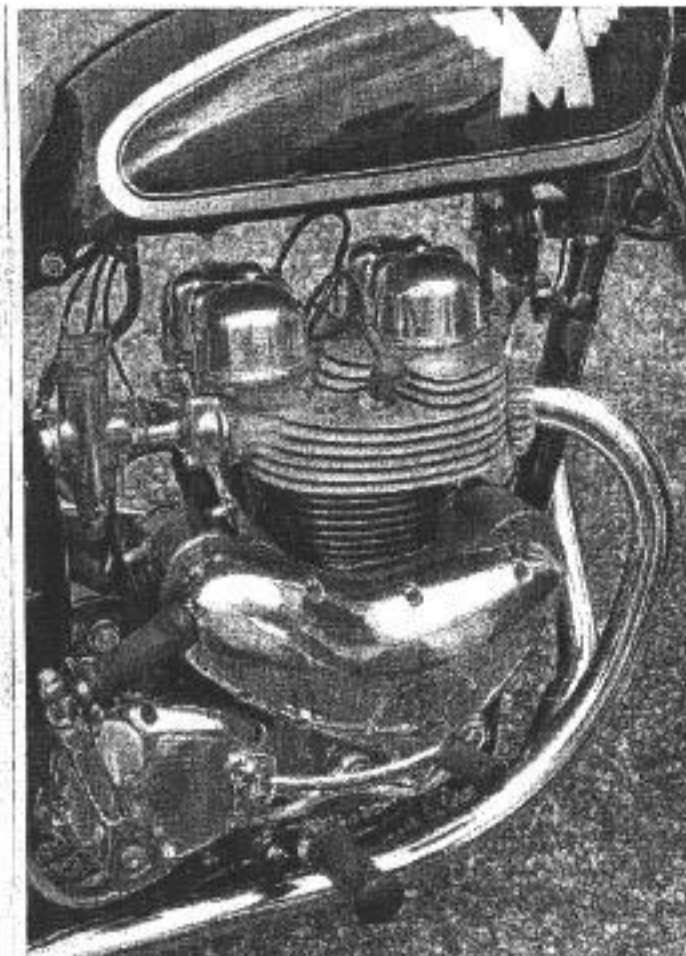


wielbouwer Steve Lomas van *Five-One-Wheelbuilding*, die de prachtige 19 inch voor- en achterwielen heeft verzorgd. Op het resultaat van al Jonhs werk kan je, wat het uiterlijk betreft, zeker geen aanmerkingen maken. Zoals al de machines van John, moet ook zijn G11CS werken voor de kost.

De bouwer, een zelfstandig ondernemer, rijdt er het hele jaar op en legt zoveel kilometers af dat hij ons ver achter zich laat. Zijn hele collectie moet regelmatig aan de bak en de CS is geen uitzondering. Dit laatste product van hem heeft nog maar net 300 mijl afgelegd, maar het zal vast niet lang duren voordat de twin met de anderen kan

wedijveren.

Nu niet verder praten, maar het kunstwerk van John Hattersley gaan testen. Ondanks het geringe aantal kilometers dat de CS heeft afgelegd, wil John me er graag een rondje op laten rijden. "Een beetje rustig - zo rond de 80 in de hoogste versnelling kan hij wel hebben", adviseert hij voordat hij mij laat gaan op de replica van de woestijnracer. Terwijl ik mijn





Matchless G2 CSR 1966

Matchless leert bij

Als deze G2CSR het laatste woord van de fabriek was over een snelle 250, dan hadden ze nog een hoop te leren, volgens Dennis Frost.



Overgewicht doet wel wat af aan het flitsende uiterlijk van AMC's sportieve 250

Het kopen van welke motorfiets ook, kan met een hoop problemen gepaard gaan. Zeker wanneer het 35 jaar geleden is dat je voor laatst in het zadel zat, wordt het een lastige aangelegenheid. Zich bewust van de valkuilen, deed Dave Panting alles goed. Zijn laatste rit was op een 225 cc James Coronel toen hij 18 was. Daarom vroeg de nu 55-jarige timmerman zijn vriend George Ballard om advies.

Door mee te helpen met de organisatie van de Woodcote Rally- een jaarlijkse bijeenkomst van oude voertuigen in hun dorp in Zuid-Oxfordshire- kreeg Dave zijn jaarlijkse dosis klassiekers in een één teug.

Elk jaar wandelde hij langs de lange rij glimmende machines en nam zich voor op een dag weer te gaan rijden. George Ballard organiseert de motorfietstentoonstelling tijdens de rally.

"Hij weet heel veel van veteraan en klassieke machines", zegt Dave. "En hij leende mij zijn verzameling *The Classic Motorcycle*. Ik begon te lezen over waar de liefhebbers tegenwoordig op rijden." George stelde voor dat zijn vriend een complete en rijklare naoorlogse 250 zou zoeken. "Ik wilde een mooie Engelse machine waar ik zo op kon wegrijden", zegt Dave. "Op mijn leeftijd wilde ik geen zware motorfiets." Dave begon zijn zoektocht in 1993. "Ik kreeg een bonus van mijn baas die ik besloot te gebruiken bij de aanschaf van een motorfiets", zegt hij. Dave twijfelde over een Royal Enfield bij een veiling, maar vond de machine waar hij naar zocht op de Stoneleighshow in Warwickshire.



Op de Villiers stand van Paul Gollings stond een 248 cc Matchless G2CSR uit 1966. "Ik was er meteen weg van", zegt Dave. "Vooral de benzinetank was heel bijzonder". Een sportieve chroom en rode tank maakt de Matchless erg opvallend. De 250 cc 1-cilinder was netjes en compleet, maar een beetje slordig afgebouwd. "

Dave Panting en waterputopzichteres Joan met de Matchless bij Stoke Row's historische mijlpaal

Iemand had zijn best gedaan op de restauratie, maar toen blijkbaar de interesse verloren", observeert Dave.

Gollings bevestigde dat de laatste eigenaar zich uit geldnood gedwongen zag om de Matchless te verkopen. Terwijl hij hem hoorde lopen, kreeg Dave £25 af van de £875 die gevraagd werd. Wat kleine onderdelen - zoals koplampkring, stuur en wat bouten en moeren - waren voldoende om van de G2 een rijklare motor te maken. In het voorjaar van 1994 ging Dave de weg op. "Het was een geweldig gevoel," glimlacht hij. "Maar ik moest nodig wat aan die spatborden doen."



Dennis Frost proeft de G2CSR en besluit dat het meer een toer- dan een sportmotor is.

Ajs/Matchless vereniging

Athoewel op Dave's Matchless aluminium spatborden zaten - correct voor het laatste seizoen van dit model - waren het niet de originele door Associated Motor Cycles te Plumstead gemonteerde exemplaren. Een beetje lelijk en misvormd en bevestigd met doe-het-zelf stangetjes, benadrukten ze de slordige afwerking van de machine. Het vinden van de juiste onderdelen was niet eenvoudig. De G2CSR heeft 17 inch wielen, waar niet veel passende spatborden voor te vinden zijn. Dave nam contact op met de specialisten van Renovation Spares. De baas, Pete Lovett, kende het ontwerp en beloofde een serie te produceren zodra er genoeg bestellingen voor binnen waren.

"Ik kwam Pete steeds tegen bij beurzen en vroeg hem dan hoe het met m'n spatborden stond", zegt Dave. Bijna een jaar nadat hij de Matchless kocht, ontving Dave een brief: 'de spatborden zijn klaar'. In november 1994 ging hij weer naar de show in Stoneleigh en nam ze in ontvangst. "We hebben 25 paar gemaakt," aldus Pete Lovett. "The AJS en Matchless Owners Club nam 10 stel, en we kunnen nog uit voorraad leveren aan individuele eigenaren". Richard Gaunt leverde de juiste spatbordstangen. Dave bracht de spatborden aan en boorde de bevestigingsgaten. Omdat ze al gepolijst waren hoefden ze alleen nog wat opgepoetst te worden. "Die nieuwe spatborden gaven de Matchless een veel betere uitstraling", zegt de trotse eigenaar. De lekke demper vroeg om vervanging, maar Dave gebruikte de uitlaatbocht, ook al was die flink blauw gestookt. Om het sportieve beeld te benadrukken werd deze G2CSR in 1966 origineel uitgerust met een semi 'swept back' pijp. De uitlaatdemper is duidelijk AMC, maar niet het correcte bouwjaar. Een lange, torpedovormige demper met grote inhoud werd voor het eerst gemonteerd op AJS en Matchless in 1965 om het uitlaatgeluid te dempen. Met oerlelijke, uitstekende boven- en ondernaad, domineerde dit kolossale gevaarte het uiterlijk van de 250.

De buddyseat was al opnieuw bekleed en de wielen opnieuw geassembleerd. Zelfs de accu was prima in orde. "Het blokje liep mooi, dus liet ik het met rust.

Ik ververste alleen vaak olie," zegt Dave. De chroom met kersenrode benzinetank is het meest opvallende onderdeel van de G2. Het chroom ziet er origineel uit, maar de flamboyante lak met dubbele zilverkleurige belijning is opnieuw aangebracht. Geen wonder dat Dave erdoor aangetrokken werd.

Het chroom dat zich als een lasso over het gevleugelde Matchless embleem ontfermt, is een magere poging tot Italiaans aandoende styling, zo succesvol op motorfietsen als de Ducati Elite uit 1959. Maar op de Matchless werkt het wel goed om de lompe 15 liter tank slank te laten lijken.

Massiviteit is het handelsmerk van de lichte Matchless.

Het is een kwestie van smaak of je de kleine AMC stevig vindt of lomp, maar het zou oneerlijk zijn om hem met 150 kg lichtgewicht te noemen. In de jaren 50 produceerden AMC's subdivisies in de West-Midlands, diverse tweetakt opstap machines. Maar de hoofdfabriek in Zuidoost-Londen ontbrak het aan een kleine viertakt om het aanbod compleet te maken. Er zit veel verkoperswijsheid in het aanbieden van motorfietsen voor elke portemonnee, zodat een jonge motorrijder kan doorgroeien naar een zwaardere fiets met hetzelfde tankembleem. We vergeten dat veel motorrijders in de jaren na 1945 AJS en Matchless als concurrenten zagen, terwijl het overduidelijk vrijwel dezelfde machines betrof. Vaak waren alleen de emblemen en kleuren verschillend. Francis-Barnett en James - hoewel ook deel van AMC - werden gezien als commerciële rivalen van producten uit Plumstead. Zodat het gebeurde dat een Fanny-B eigenaar opklom naar een Triumph in plaats van naar een AJS of Matchless. In 1961 bevestigde de Hughes Hallett regeling wat de industrie al een tijdje voorzag. Opstappers werden beperkt tot 250cc motorfietsen. Merken die geen 250 in hun aanbod hadden (bijv. Velocette) werden commercieel gezien kwetsbaar. Anticiperend op de regelgeving, vulde AMC dit gat in hun viertakt aanbod op met de Matchless G2. Het omgebouwde AJS antwoord hierop was de Model 14. Verkoop leider Jock West had zijn vinger in de pap bij het ontwerp.

Hij stond erop dat de nieuwe 250 een grote machine zou worden, om beschuldigingen dat Plumstead een flutmotorfietsje had bedacht, te voorkomen. Terwijl de grote tank en de forse spatborden het zware thema neerzetten, vormde het blok de kern van hoe de 250 moest overkomen.

Een overvierkante boring 69.8 x 64.84 slag werden ingepakt in een enorme cilinder en kop, bijna zo groot als de bovenste helft van een 350cc Matchless G3. Een ruime, welgevormde primaire kettingkast en timingdeksel dragen bij aan een overweldigende indruk van massa. "Dit is geen in elkaar gepropt 250-tje", verklaarde *The Motorcycle*. "De eerste indruk is van 'volwassen' afmetingen." Was deze kleine grote-mensen motorfiets de ideale opstapmachine?



Spuitwerk op de struise brandstoftank is opnieuw gedaan, maar het originele chroom was nog in prima staat

Rond 1962 kon het flink toerenmakende blokje de 250 naar 120 km/h brengen, maar ik vermoed dat 60-er jaren pubers het maar een vadsig ding vonden. Een lichtgewicht uitvoering van de AMC's Teledraulic voorvork leek belachelijk iel in vergelijking met de steviger onderdelen als frame en wielen. Deze stylingfout werd in 1959 rechtgezet met een steviger voorvork.

Het meest raadselachtige deel van het blok is de cilindrische versnellingsbakbehuizing.

Terwijl de indruk van unit constructie wordt gewekt, is het noodzakelijk de primaire ketting af te stellen door de bevestigingsklemmen los te draaien en vervolgens de bak in zijn behuizing te verdraaien. De hulpas ligt in het middelpunt, maar de hoofdas zit bovenin het huis. Om voldoende smering te krijgen is het noodzakelijk om 1,7 liter olie in de bak te hebben.

De olietank voor het blok - een gietstuk met bouten in het timingdeksel gemonteerd - bevat daarentegen maar 1,4 liter smeerolie. Wat een vreemde omkering van smeerolie capaciteiten. In 1960 leek een 342cc (72 x 85.5 mm) uitvoering - Matchless G5 en AJS model 8 - te gaan concurreren met de oudere zwaargewichten. Opvallend aan de nieuwelingen waren vooral de 28 cm grote cilinderkoelribben, waarvan er drie meer waren dan op de 250cc's. Ongeveer dezelfde cilinderinhoud voor zowel de oude zwaargewichten als de nieuwe lichtgewichten gaf een nogal verwarrende verkoopstrategie weer. In 1962 werd de lichtgewicht 350 dan ook weer afgeschaft.

Hetzelfde jaar verscheen de CSR (Competition Sports Road) versie van de 250. Een grotere compressie verhouding, zwaardere krukasconstructie en verhoogde overbrengingsverhoudingen hielpen de prestaties vooruit. Verchromde tankpanelen en een zilverkleurige cilinder gingen vergezeld van een gepolijst klepdeksel en glimmende randen aan de cilinderkop koelribben. Medio 1963 werden geen standaard modellen meer geproduceerd, alleen nog glimmende CSR's bleven over.

Ajs/Matchless vereniging

De G2CSR van Dave is uit het laatste productiejaar; 1966. Met het kenteken afgegeven in november is het een van de laatste. Trevor Bailey is de daterings-deskundige van de "Matchless And AJS Owners Club". Hij kan bevestigen dat Dave's machine - framenummer 19029 - door de fabriek getest is op 20 oktober 1966, om vervolgens naar Redhill Motors in Maidstone te gaan en in dienst kwam bij de politie in Kent.

"De laatste 250's gingen allemaal naar Pride & Clarke, behalve deze ene", zegt Trevor. Met een perceel van 100 meter aan beide zijden van Stockwell Road, had Pride & Clarke een reputatie voor het opkopen van grote partijen overjarige modellen. Vervolgens werden de motoren dan voor een spotprijs aangeboden.

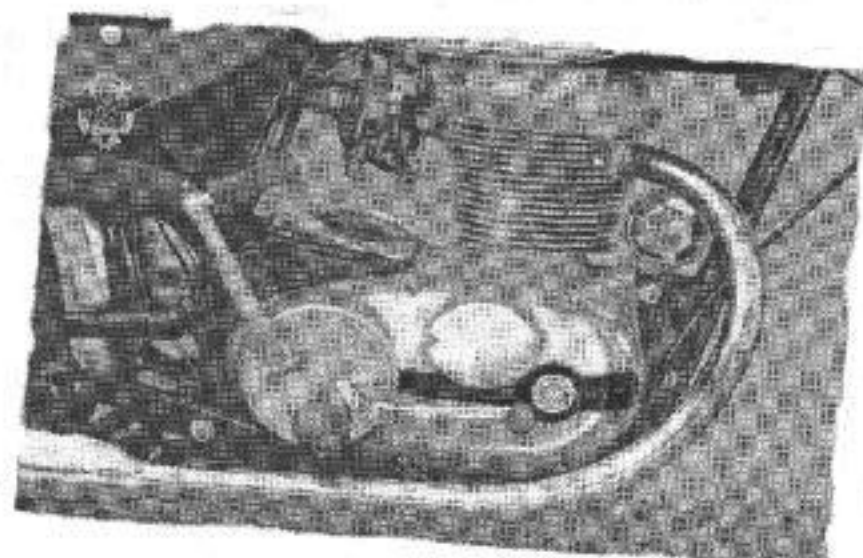
Een lichte zwieper met de kickstarter brengt de G2 tot leven. Door de stugge kabel en de slingerende drukplaat is de koppeling niet erg prettig te bedienen. Schakelen gaat licht en gemakkelijk, maar je moet er de tijd voor nemen. Tijdens het rijden werkt de koppeling prima - de veren wat bijstellen zal de drukplaat wel verbeteren. Optrekken gaat gestaag - een BSA Starfire zou nu al een vlekje in de verte zijn - en bij 70 km/uur krijg ik het idee dat de Matchless een prima toerfiets is. Maar wacht eens even, was dit apparaat niet bedoeld als puber racer? Ik draai het gas open. Bij 90 km/uur lijkt er een heel wespenest onder de tank te zitten. De trillingen beginnen door mijn knieschijven te kruipen. Ik schakel terug naar 3 en zit al snel weer op dezelfde snelheid. De trillingen zijn weg, maar het blok werkt harder dan de dwangarbeiders in Texas.

De mooie voorrem trommel van de British Hub Company werkt erg goed en de geventileerde remankerplaat voorkomt fading voor het grootste deel. Helaas stuitert de Matchless over hobbels door de steenharde vering en de houterige stuurkarakteristiek weerhoudt me ervan, om in de bocht hangend van lijn te veranderen.

In Stoke Row stoppen we bij de waterput. Een geschenk van de Maharadjah van Benares in 1864, om een door droogte geteisterd dorp te helpen. Een wonderlijk staaltje omgekeerd imperialisme.

Joan, de waterputopzichteres, komt de Matchless bekijken en verkoopt ons meteen een brochure.

De Maharadja, uit de droge North Western Provinces in India, heeft zijn nalatenschap zelf nooit gezien, maar het afdak was ontworpen om "fotogeniek" te zijn. Gelukkig wist hij dus wel hoe het geheel eruit zag.



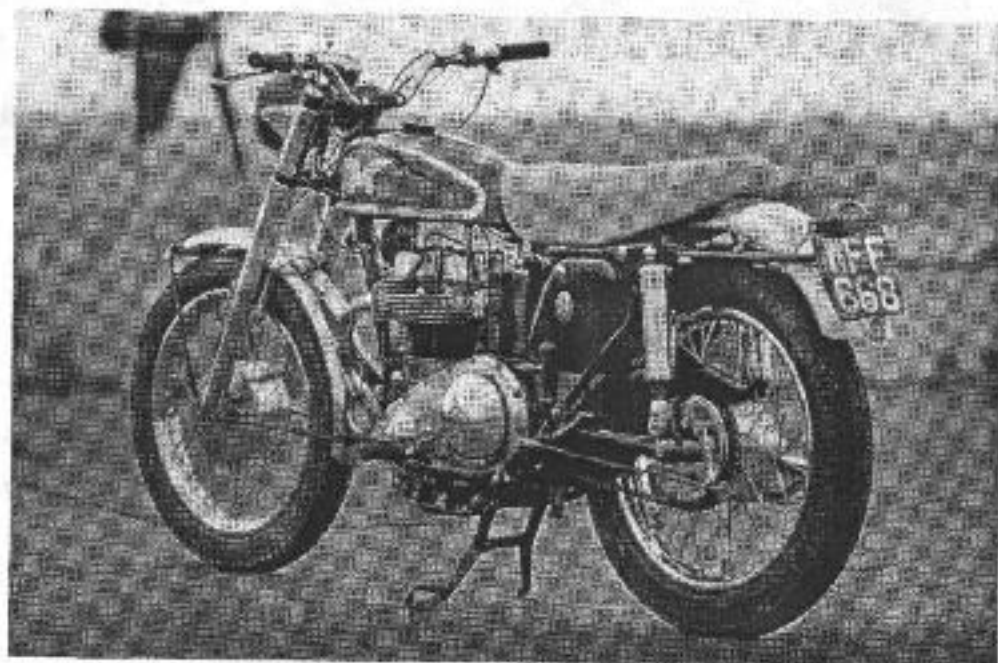
Forse carterhelften bevatten de losse versnellingsbak in een cilindrische uitsparing. De smeerolletank voor de dry-sump smering zit in het carterzijdeksel, de ontstekingspuntjes bevinden zich achter het inspectiedekseltje. De zilverkleurige, gietijzeren cilinder lijkt bijna van aluminium..

"The Duke of Edinburgh bezocht de waterput bij gelegenheid van het honderdjarig bestaan in 1965", zegt Joan. "Hij heeft er wat water uitgehaald - het duurt 20 minuten om de emmer omlaag en weer omhoog te takelen". "Arriveerde hij per Matchless?", vroeg ik. "Ik denk van niet", antwoordt Joan, "Dan was zijn kroon afgewaaid". Ik wed dat de Graaf een puik dagje uit had. Na het waterhalen genoot hij een lunch aan de bar in de Cherry Tree Herberg. Twee pils, uwe Prinselijkheid?

Nee: tomatensoep, gevolgd door zalmforel en aangevuld met een schijf citroen meringue. Wij hebben ook erg genoten dankzij Dave. Zijn Matchless was de perfecte aanschaf om hem weer terug op twee wielen te krijgen. Maar als laatste fase in de ontwikkeling van een nozemstraatracer laat de G2CSR zien hoe weinig vooruitgang AMC in 1966 had geboekt op deze weg.

“Na de Matchless had ik genoeg zelfvertrouwen om een echt motorfietsproject aan te pakken”, zegt Dave als we vertrekken. In zijn werkplaats staat een 192cc Velocette Valiant uit 1957. Na jarenlange stilstand kocht hij deze luchtgekoelde boxer in november 1994. De restauratie is vrijwel voltooid. “Binnenkort kan ik weer een motorfiets laten zien bij de Woodcote rally”, aldus Dave. Na al die jaren genieten van het tentoongestelde, is hij nu weer helemaal terug.

Machtige export



De Matchless G11CS van John Hattersley is een zeldzaam monster. Dit scheurijs was maar één jaar te koop in Engeland. Gerard Kane vraagt zich af waarom.

Als je de deur van de garage van John Hattersley opendoet, is direct duidelijk wat hem het meest boeit. Planken kreunen onder het gewicht van keurig opgestapelde en gesorteerde reserveonderdelen. Cilinders en carters vechten om ruimte met magneten, koplamphuizen en naven. Alles is brandschoon en prima in orde. Het is geen roestige boel hier. Op de vloer zingen de motoren hetzelfde liedje. Een half dozijn complete machines in fonkelnieuwe staat

staan op elkaar gepakt tussen de planken. Voor vrijwel alles geldt:



AMC.

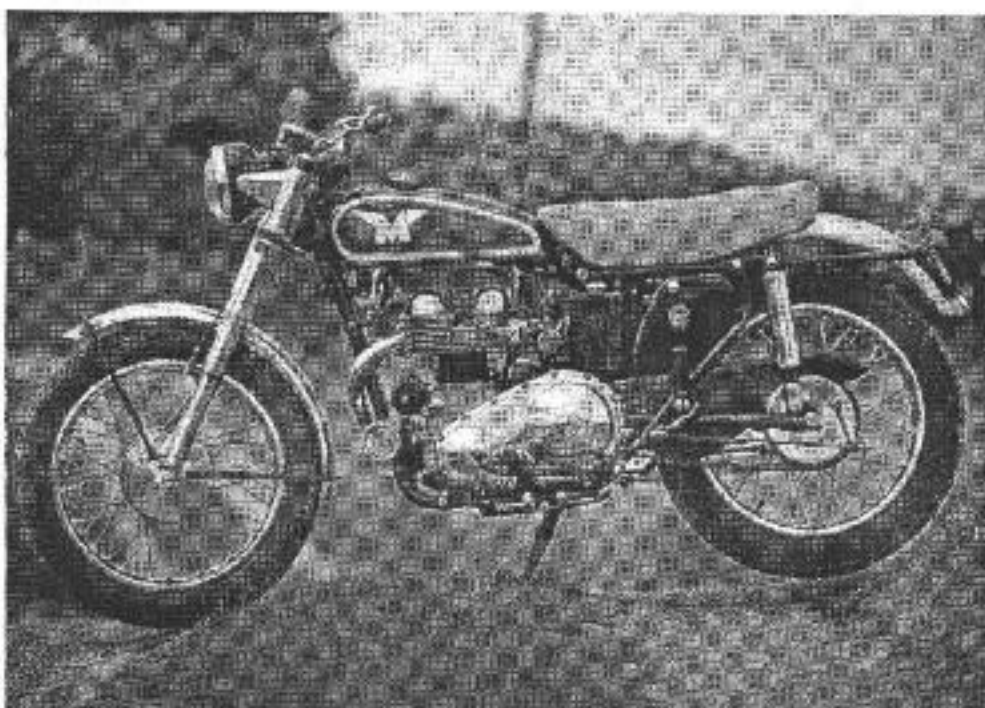
Het is waar, onder een stoflaag is een BSA verborgen, maar de rest van de verzameling draagt trots de namen AJS, Matchless of Norton op hun tanks. John Hattersley is duidelijk iemand die weet wat hij wil. De achterdeur van de garage leidt naar een volgende ruimte die, net als de garage, volgestouwd is met motorfietsen en reserveonderdelen. Van daaruit kom je in een grote, speciaal gebouwde werkplaats, waarop menig dealer jaloers kan zijn. Vier montagetafels, elk met een machine die onder handen genomen wordt, worden omringd door gereedschap, onderdelen en vaste werkbanken. Ook hier is het AMC wat de klok slaat. Tussen al zijn AMC machines is de G11CS van John wellicht de zeldzaamste. Eigenlijk staat er nog een merkwaardiger fiets in zijn stal, maar omdat we daar binnenkort op mogen rijden, zeggen we daar nu niets over. Het is voldoende te zeggen dat het

Ajs/Matchless vereniging

ortwaarschijnlijk is veel exemplaren van dit scheurijzer in het wild tegen te komen.

De G11CS werd in Engeland gelanceerd als een onderdeel van de modellenreeks van Matchless voor 1985.

De off-road kwaliteiten van de Matchless twin waren tot dan toe alleen maar in de VS aan de man gebracht. In 1975, het jaar voordat het scheurijzer in Engeland werd gelanceerd, hadden meer dan 150 AMC machines meegedaan in de Big Bear Run, de voornaamste woestijnrace in de VS, waarover de weekbladen hier regelmatig berichtten.



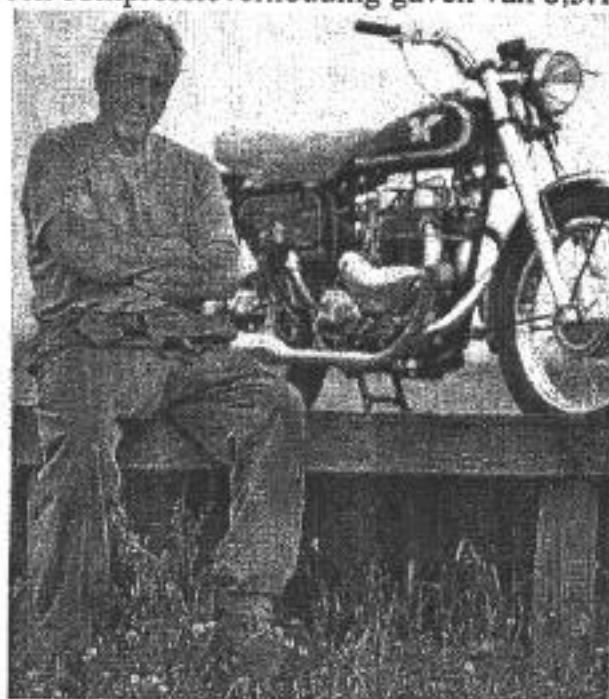
Het verslag van de race meldt niet hoeveel van die AMC deelnemers tweecilinders waren.

Het is aannemelijk te veronderstellen dat de twins het leeuwendeel van de AMC afvaardiging vormden in deze race, die met hoge snelheid 150 mijl door ruig terrein en kale bergen in de Mojave-woestijn voert. In Engeland waren de éénpitters meer geschikt voor

de traditionele Britse crosses met diepe modder, scherpe bochten en korte rechte stukken.

MOTOR CYCLE beschrijft de G11CS (en zijn AJS-broertje, de 30CS) als "... in principe een ruim inzetbare crosser".

Dat is niet helemaal verbazingwekkend, want het (voor Engeland) nieuwe model was in feite het oude cross-model, voorzien van een licht opgevoerde versie van het tweecilinderblok van het straatmodel. De cilinders en de koppen waren apart gegoten en het CS-blok was voorzien van zuigers die een compressieverhouding gaven van 8,5:1 tegenover 7,5:1 bij het standaardblok. In plaats van de twee uitlaten van de straatversie heeft de CS een twee-in-één uitlaat, die een bescheiden, maar toch eigen geluid laat horen. Er waren maar kleine aanpassingen nodig om het compacte tweecilinderblok te kunnen monteren in het voor 1958 versterkte en verbeterde crossframe met de enkele voorste buis.



Het onderste deel van het G11CS blok was gelijk aan het standaardmodel met een drievoudig gelagerde krukas. Ondanks de extra centrale lagering, in een gegoten aluminium lager, hebben de AMC twins een beetje een reputatie wat betreft krukasproblemen, zelfs nadat ze op een betere kwaliteit staal daarvoor waren overgestapt. Hoe dan ook, John Hattersley vertelt dat hij een dikke

86.000 mijl heeft afgelegd op een 650 cc CRS die hij vroeger had. Ze kunnen dus niet zo erg slecht zijn.

Het opgegeven vermogen voor de twin was een bescheiden 32 pk bij 6700 toeren.

Bij zorgvuldig onderhoud zou er geen reden kunnen zijn waarom John Hattersley's machine niet nog het volgende millennium zou halen. De straatversie van deze 592 cc parallelle twin (die verwarrend genoeg ook G11CS genoemd werd) had nog de magneetontsteking die bij de ééncilinder-modellen in de Matchless-lijn al vervangen was. De twin van 1958 was voorzien van een aluminium primaire kettingkast die crop ingericht was plaats te bieden aan de stator van de wisselstroomdynamo op de ééncilinders. De kettingkast van de twins heeft een minder forse bult aan het krukaseinde. Het was een geweldige verbetering ten opzichte van het om zijn lekken bekend staande plaatstalen voorganger. Men kon kiezen uit een 19 of een 21 inch voorwiel en een tank van 9 of 17 liter inhoud. Andere mogelijke extra's waren QD-verlichting, accu, claxon en snelheidsmeter. Na amper een jaar op de markt te zijn geweest werd de G11CS vervangen door de 650 cc G12CS met een

langere slag.

Ondanks zijn achtergrond als wegracer - hij stuurde een AJS 7R van 1968 tot 1971 en een Seeley G50 totdat zijn pak aan de haak hing in 1992 - is John al lang verliefd op het smalle off-road smoel van zijn machine. Zijn schitterend gerestaureerde CS



heeft alle kenmerken van het door de VS beïnvloede "export"-model, zoals het hoge stuur en de kleine 9-liter tank, die deel uitmaken van de gewenste uitstraling als woestijnracer.

John kocht zijn CS bij *Clarke's Classics* in Kent. In feite kocht hij twee machines tegelijk. De andere is een Norton ES2 Mark II. John rechtvaardigt dit met de opmerking dat Norton ook onder de AMC paraplu was gekomen. De Matchless was incompleet, dus werd die na aankomst in de werkplaats van Hattersley compleet gestript en opnieuw opgebouwd.

John is Matchless-eigenaar sinds de zestiger jaren. Het opnieuw opbouwen leverde hem weinig problemen op, omdat hij lid is van een vereniging van eigenaren die er een eigen onderdelenvoorraad op na houdt.

Voor iedereen die een AMC wil restaureren vindt hij het lidmaatschap een must. De meeste onderdelen van een Matchless

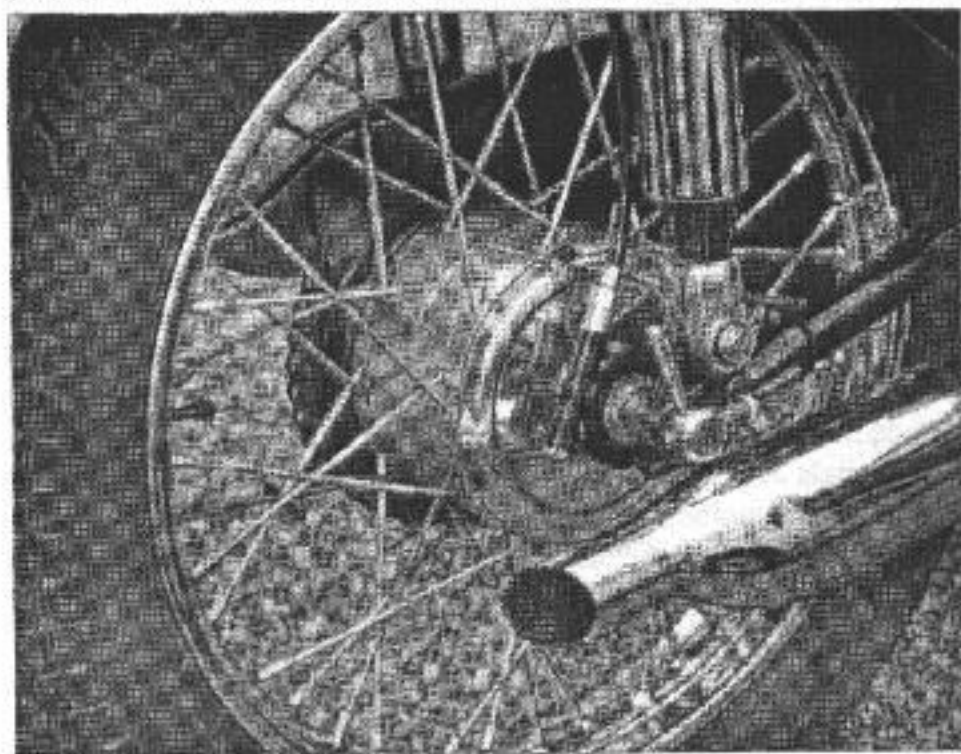
zijn gemakkelijk op te sporen. Alleen sommige metalen onderdelen zijn wat moeilijker te pakken te krijgen. "Over het algemeen", zegt hij, "is het voor de meer populaire ééncilinders makkelijker dan voor de twins, maar ijverig



helm opzet en handschoenen aantrek op John's oprit, werp ik nog maar eens een blik op het resultaat van al zijn nijvere arbeid. De grondspeling is minimaal vergeleken bij meer traditionele Britse off-road machines en de twee-in-één uitlaat aan de rechterkant lijkt gevaarlijk dicht bij de grond. De slanke tank en het hoge, brede stuur lijken beter te passen bij het bedoelde gebruik. De dikke, lichtbruine buddyseat lijkt een aangename verblijfplaats te bieden tijdens een lange ramtocht door de woestijn.

Ongebruikelijk genoeg heeft de enkele Amal Monobloc geen luchtfilter. Een korte glimmende kelk is alles wat er op de inlaatopening van de carburateur zit.

Voor het gebruik in landen "...waar de atmosfeer erg stoffig is...", zoals het instructieboekje vriendelijk zegt, is een geolied luchtfilter als extra verkrijgbaar. Op verschillende plekken op de machine zijn echter handige snufjes te vinden. De as van het achterwiel heeft een



uitsteeksel voor een pijpsleutel om demontage langs de kant van de weg te vergemakkelijken. Het achterwiel is van het snel uitneembare type. De voor en achter identieke volnaafsremmen zijn niet van het lichtste type, maar ze lijken wel op hun taak berekend. De vering voor wordt verzorgd door een Teledraulic vork van AMC en achter zijn Girling schokbrekers gemonteerd. John's machine heeft wat extra chroom: de koplampsteunen en de achtervering zien er anders uit dan op de plaatjes uit de catalogus. Voor de rest zou hij regelrecht bij een Matchless dealer uit de vijftiger jaren vandaan kunnen komen.

Met de brandstofkraan open en wat gevlotter komt de twin tot leven na een stevige trap op de inklapbare kickstarter. Hoewel de compressie van het CS blok opgevoerd is, gaat starten zonder problemen.

Het beperkte uitlaatgeluid terwijl het blok opwarmt, zal je geen ruzie met de burens bezorgen. De eerste versnelling inschakelen gaat al even gemakkelijk. De AMC versnellingsbak levert in geen enkel opzicht problemen op. Ik herinner me dat veel bouwers van specials deze 4-bak jaren lang gebruikt hebben. Bij het optrekken blijkt de koppeling van een zelfde kwaliteit te zijn.

Eenmaal op weg houd ik mij aan John's verzoek het toerental van de nieuweling laag te houden. Maar het blok wil best en ik moet mij stevig in bedwang houden om de Matchless niet de sporen te geven. Snel opschakelen met de soepele versnellingsbak is de beste manier om de machine kort te houden. Elke opwaartse klik gaat gepaard met een soepele acceleratie. Als het crop aan komt te vertragen dan voldoen de remmen aan hun uiterlijk: effectief, maar niet te gretig. Voor een machine die bedoeld was voor de eindeloze Amerikaanse woestijnvlaktes is de G11CS een openbaring in de vriendelijker omgeving van de Lincolnshire Wolds. Het brede stuur is ideaal om de CS door het doolhof van landweggetjes te sturen. Die weggetjes zijn uiterst geschikt om te genieten van het rijden op een klassieke

motor. Bij matige snelheid is de zit heel aangenaam. Doordat je vrij rechtop zit, heb je een mooie kijk over de heggen die er vanuit je lagere positie in een auto uitzien als een groene muur.

Terwijl de grondspeling voor een off-road wat krap lijkt, levert die geen problemen op als je op verharde wegen een bocht door moet. Omdat ik geen ervaring had met Matchless twins, wist ik niet wat ik kon verwachten van de G11CS van John Hattersley. Als een van de criteria voor het goed-zijn van een motorfiets is, dat je er prettig op kunt rijden, dan is de Matchless twin een hele goede. Voor het off-road werk zou ik liever een van de éencilinders hebben, maar op de weg weet ik dat zo nog niet.. Net zoals John ben ik weg van het supereenvoudige off-road uiterlijk, maar de roffel van de twin vind ik ook best fijn.

Er zijn heel wat goede motorfietsen. Dat maakt onze hobby een blijvende pret. Wil je echt met plezier rijden dan zijn een zonnige middag, kronkelende achteraf-weggetjes en John Hattersley's geweldige G11CS bijna onverslaanbaar.

Specificaties 1958 Matchless G11CS

Blok	parallelle tweecilinder kopklepper
Boring x slag	72 mm x 72,8 mm
Inhoud	592 cc
Carburateur	Amal Monobloc
Remmen	volnaafs trommelremmen voor en achter
Bandenmaat	voor 3,50 x 19 inch, achter 3,50 x 19 inch
Smerring	wet sump, olietank 2,5 liter
Ontsteking	Lucas K2F magneet
Gewicht	ca. 180 kg

Vertaling: Jaap Wiegers

Sport Twin

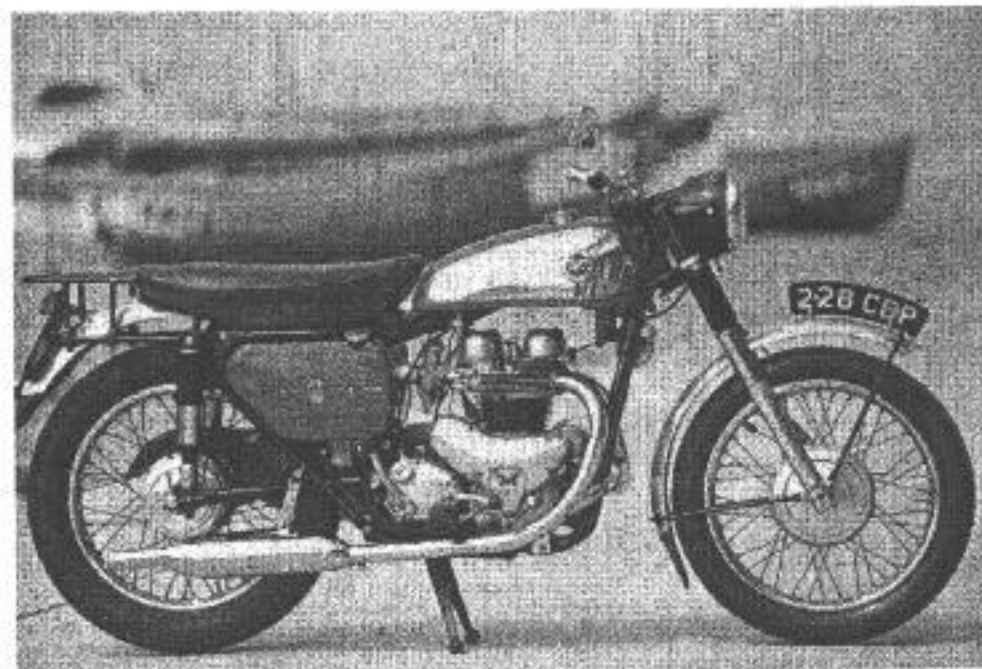
Malcolm Graham heeft zijn 650cc Matchless G12CSR uit 1961 zo afgesteld dat de parallelle twin zijdezacht loopt, zegt Dennis Frost

Als je een afspraak maakt met een vreemde spreek dan als herkenningsteken een rode anjer af. Voor de oorlog was het plein voor de winkel van Swam & Edgar aan het Picadilly Circus een geliefkoosde ontmoetingsplek. Het wemelde er van bloemen op revers en opvallend opgevouwen kranten voor afspraken.

Een medemotorrijder ontmoeten bij een servicestation langs de snelweg lijkt nauwelijks iets anders, maar Malcolm Graham had geen bloem nodig. Wanneer je een Matchless met een blauw en chroom benzinetank in het oog krijgt, weet je dat dit de man is die op zoek is naar een onbekende.



"Toen ik een gesloopte Matchless CSR uit 1961 kocht in oktober 1962, zat daar een mooie drie-gallon tank bij", zegt Malcolm. Hij was altijd al van mening dat het sportieve uiterlijk van de CSR werd bedorven door de bulkige viereneenhalve-gallon tank. Toen hij bijna klaar was met de tweede restauratie realiseerde hij zich dat de fraaie tank niet paste. Malcolm denkt dat die



afkomstig was van een Apache-model, bedoeld voor export naar de Verenigde Staten, en daarom passend was voor een frame met een enkele frontbuis. In 1960 had AMC, de fabrikant van Matchless machines, een duplex frame op de markt gebracht.

Hij realiseerde zich dat het vandalisme zou zijn zo'n zeldzaam en waardevol onderdeel passend te gaan maken en zette daarom een advertentie in Jampot, het lijfblad van de vereniging van AJS & Matchless bezitters. Hij bood de tank niet te koop aan, maar wilde hem ruilen voor een passende tank voor het CS-model. De reacties waren massaal - iedereen wilde de tank kopen. Maar Malcolm hield voet bij stuk. Uiteindelijk ging hij in op de reactie van een lid in Manchester die het gezochte voorwerp had. De opbeller zegde toe de tank te laten repareren en opnieuw verchromen. Later belde hij Malcolm weer om een afspraak te maken om de ruil te doen plaatsvinden.

Stel je voor: twee kerels op de parkeerplaats van een servicestation langs de snelweg, elk met een bijzondere benzinetank onder de arm. Met zulke herkenningstekens zouden ze elkaar ook in het Wembley Stadion op de dag van de cupfinale gevonden hebben.



Malcolm kocht zijn eerste motorfiets - een Triumph Tiger Kub - in maart 1960. Hij was 16 en al zijn vrienden waren motorrijders. "Hij kostte £150 bij Goodall in Epsom", zegt hij. "Dat was gezien vanuit Arthur Wheelers winkel helemaal aan de andere kant van de stad."

Vier jaar later, toen hij een baantje voor drie maanden aannam in Newhaven aan de zuidkust, bezat hij vijf machines - waaronder drie naoorlogse AMC-producten. Waarom AMC? "Ik vond ze er goed uitzien," antwoordt Malcolm openhartig. "De technische kant van

motorfietsen was toen voor mij niet zo belangrijk".

Toen zijn ouders verhuisden was Malcolm gedwongen zijn verzameling te verkopen. Maar hij hield een 350cc AJS trial type, dat hij meenam naar hun huis in Sussex. Die motorfiets, die tegenwoordig heel wat waard is, verdween toen hij weg was voor een training voor een nieuwe baan bij de brandweer. "Toen ik belde om te zeggen dat ik hem op kwam halen, zeiden ze dat hij allang weg was," zegt Malcolm. "Ze dachten dat ik hem al opgehaald had", voegt hij er aan toe.

Koopje

Een klassieke motorfiets kwijttraken - ook al kost die misschien maar tien Pond - is een akelige tegenvaller. Pas in 1979 had



Malcolm genoeg vrije tijd om eens aan vervanging te gaan denken. Het werd een 500cc AJS type 18S uit 1952, die in een plaatselijke krant werd aangeboden. De AJS kostte £150 en Malcolm restaureerde hem in vijf maanden.. Hij rijdt er nog steeds op.

De 650cc Matchless G12CSR kwam uit Shoreham in Sussex. Een vriend die iets was gaan bekijken wat aangeduid was als een Triumph Bonneville kwam teleurgesteld terug. Die Triumph bleek een Matchless te zijn.

Malcolm kreeg een tip. "Hij lag helemaal uit elkaar, maar de onderdelen waren niet in slechte staat, in aanmerking genomen dat hij in het midden van de zestiger jaren uit elkaar was gehaald nadat het blok was opgeblazen," zegt hij.

De Matchless had niet veel gereden. De eigenaar, John Edwards, had hem tweedehands gekocht in maart 1962 van zijn plaatselijke dealer in Shoreham, Gray Rowsell & Baker (plaatselijk bekend als Gray & Rowsell). Uit de papieren bleek dat zij de Matchless in oktober 1961 als nieuw verkocht hadden, nadat ze hem vanaf juni in de belasting hadden gedaan. Misschien was dit topmodel toerfiets hun showroom exemplaar. Dertig jaar later verkocht John hen niet graag, maar Malcolm was vastbesloten. Hij reed naar Shoreham op zijn AJS en beloofde de Matchless te restaureren om er op te rijden. Zijn overredingskracht werd beloond. De koop werd gesloten. Voor £700 had Malcolm er een koopje aan.

Het frame was flink verroest. Malcolm had wat lak van de bovenbuis gekrabd en gezien dat het metaal flink wat corrosie vertoonde. Malcolm maakte het volledig blank en verborg de rode menie onder zwarte lak. De meeste onderdelen van het rijwielgedeelte waren in goede staat, maar ze moesten allemaal opnieuw gelakt worden. "Ik had geluk," zegt Malcolm, "dat zeldzame onderdelen zoals de gepolijste lichtmetalen spatborden er nog bij waren". De onderdelenfonds van de club kon ontbrekende handvatten en knoppen leveren.

De motorpech was veroorzaakt door een gebroken krukas. John had ander exemplaar gevonden, gegoten in de speciale ijzerlegering die AMC had toegepast na een stortvloed aan breuken. Malcolm nam de krukas mee naar de specialisten Basset Down. "Zij balanceerden hem tot 65%," zegt hij. "Toen ik hem terugkreeg zaten er in elke krukvang drie tot vier extra gaten van een halve inch in, bovenop degene die AMC er in aangebracht had. Hij zette het blok in elkaar, met behulp van de nieuwe lagers en bussen die er

bij zaten. De mijlenteller stond op 31.436 toen hij de Matchless kocht. De conditie van het blok overtuigde Malcolm ervan dat dat wel klopte. De AJS type 31 en de Matchless G12 646cc CSR sporttwin werden op de markt gebracht in 1958, en werden in beperkte aantallen naar de VS verkocht. Het daaropvolgende jaar waren ze ook in Engeland verkrijgbaar. De boring van 72 mm van het blok dat oorspronkelijk 592cc mat was het maximaal haalbare in dit ontwerp. De ontwikkelingstechnicus van AMC, Jack Williams, vergrootte de inhoud door de slag te verlengen van 72,8 mm naar 79,3 mm. Het grotere blok heeft hogere cilinders met acht in plaats van zeven koelribben.

Fiets voor een liefhebber

In de Sporttwin waren de beste elementen van de weg- en de wedstrijd machines bij elkaar gebracht. - een crossframe, maar gewone handvatten. De lichtmetalen spathorden, ook van de crossers, waren oorspronkelijk bedoeld voor 21 inch wielen. Ze laten dus heel wat ruimte vrij boven de 19 inch banden van de CSR. Motor Cycling testte een G12CSR in mei 1961. Zij noemden het "een fiets voor een liefhebber". Motor Cycling klokte 108,5 mph op de testbaan van de Motor Industry Research Association, en suggereerde dat dat met een hogere gearing nog wel wat meer kon worden. Testrijders vonden dat de handelbaarheid van het duplex-frame zijn afkomst uit de wedstrijd sport liet blijken.

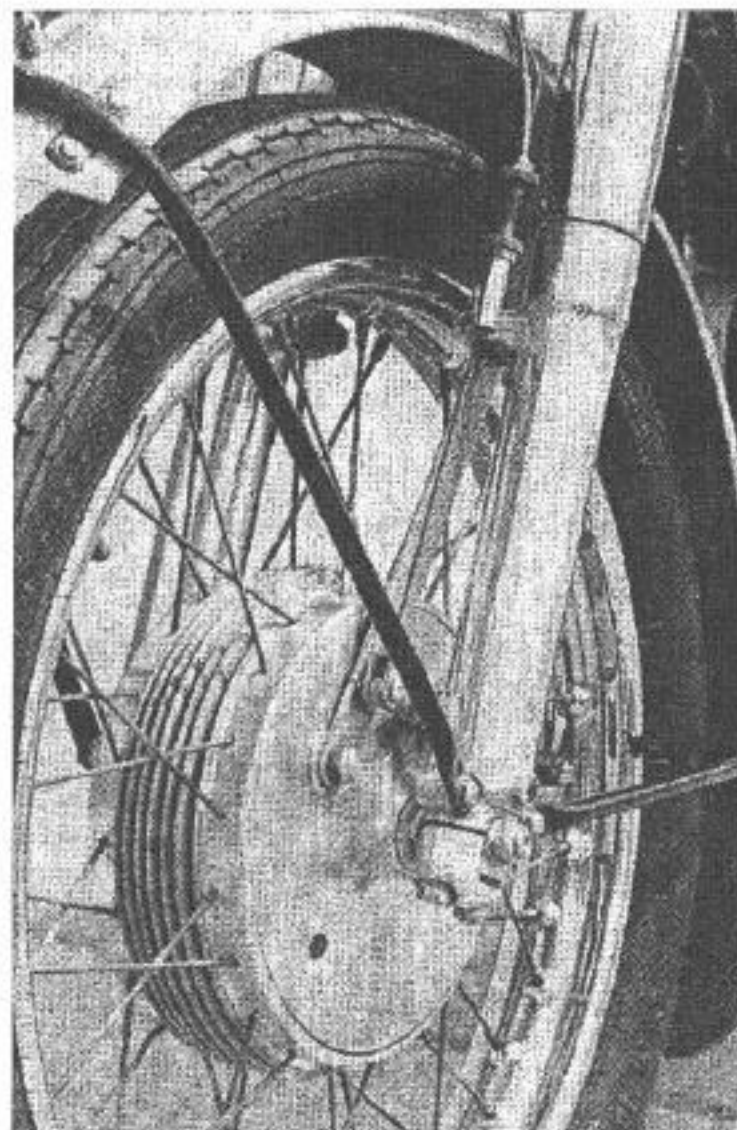
MOTORCYCLE SHOP

LEO

British Bikes

DIJNVEG 75 - 2062 BB ALBLASSERBAAN - TEL/FAX 078 - 69 19 916
 OESPEND VAN DINSDAG T/M ZATERDAG VAN 9.00 - 17.00 UUR

VOOR ONDERHOUD, REPARATIE EN REVISIE



De versnellingsbak was toen Malcolm de machine kocht niet uit elkaar gehaald. "Ik haalde hem helemaal uit elkaar, en toen er geen bijzondere slijtage bleek, heb ik hem maar weer in elkaar geschroefd," zegt hij. Onder de roest was het moeilijk een merknaam op de velgen te ontdekken, maar hij slaagde er met zorgvuldig werk in het originele Dunlop-chroom weer te laten glanzen. Ook de oorspronkelijke remvoeringen konden nog

gebruikt worden. Malcolm had twee doelen voor ogen met de restauratie. "Ik vond het belangrijk hem niet te over-restaureren," zegt hij, "en ik wilde een handelbare motorfiets - de topsnelheid was daarbij niet belangrijk. Het balanceren van de krukas hoorde bij het tweede doel, het hergebruik van de originele velgen en spaken hoorde bij het eerste. Het blok had oorspronkelijk zuigers met een compressie van 8,5 : 1. Op advies van

clubleden monteerte hij zuigers met een lagere compressie - 7,5 : 1 - in een stel overmaatse (0,20 inch) cilinders.

400 woeste mijlen

Het doel van de handelbaarheid werd bereikt door een 18-tands versnellingsbaktandwiel te monteren. Bij 70 mph maakt een standaard CSR-krukas 4100 toeren per minuut. Malcolm schat dat de hogere gearing dit terug brengt tot 3800 toeren. "Het is niet veel," zegt hij, "maar tussen 50 en 70 mph loopt de machine heel soepel".

Na 400 woeste mijlen stuurde Malcolm de Matchless naar de Saundersfoot Run in zuidwest Wales in 1993.

Toen hij de A40 bij Ross on Wye verliet, brak de selectorveer van de versnellingsbak. Met hulp van medemotorrijders kwam hij bij het plaatselijke lid van de veteranenclub, Len Ore, die een nieuw veer voor hem maakte. Omdat hij zich niet had laten ontmoedigen door de pech kreeg Malcolm dat jaar de trofee van verdienste - en ook de beloning voor degene die naar het treffen de grootste afstand had afgelegd.

Malcolm gebruikt zijn Matchless flink. Sinds de restauratie heeft hij er al zo'n 4500 mijl mee gereden en hij gaat er in 1995 mee naar de Jampot rally in Rodvig in Denemarken.

Ook al was hij in zijn jeugd niet zo technisch, nu weet Malcolm hoe hij een snelle, prettige motor moet bouwen. Hij heeft er een heel handelbare machine van gemaakt.

Ondanks de zuigers met de lagere compressie heb je voor het starten nog wel een stevige trap nodig.. Ik moest Malcolm vragen de juiste kracht te doseren. Ik kon de Matchless flink door de bochten gooien en op een recht stuk vlot versnellen. Een lichtwerkende koppeling en een goed werkende schakelwals lieten mij de mogelijkheid mij te concentreren op de handelbaarheid en de prestaties. Als er al sprake was van Matchless-trillingen, dan heb ik die niet kunnen ontdekken.

AMC prees de Matchless G12CSR aan als de enige volledig standaard uitgeruste motor die meer dan 100 mijl in een uur had afgelegd. Malcolm Graham zal nog vele honderden mijlen op deze Matchless zitten. Ik vroeg hem of de koppelingsveer nog in de versnellingsbak zat. "Zeker," zei hij, "Hij heeft me ook nog een reserve meegegeven."

Kom bij de club

Malcolm restaureerde zijn CSR met hulp van de AJS & Matchless Owners' Club.

In 1993 blies hij de ingeslapen afdeling is Sussex nieuw leven in. Zeventien rijders reageerden, en nu heeft de afdeling weer een volle kalender met evenementen. Je vindt ze in de Thatched Inn pub, Ockley Lane, Keymer, West Sussex, op de tweede woensdagavond van elke maand.

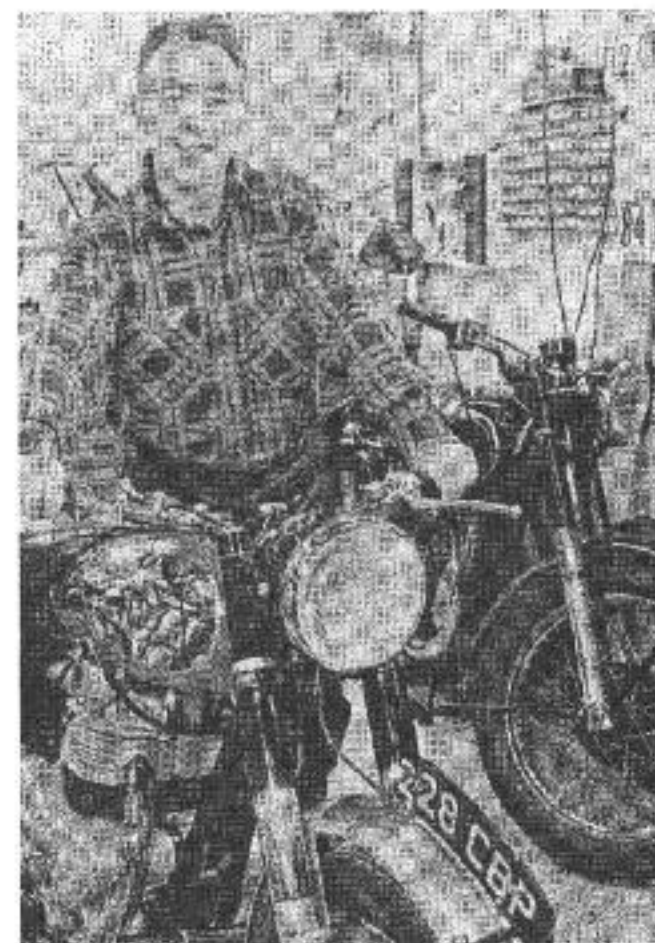
De club heeft een goed werkend onderdelenfonds in Northamptonshire. Clublid Trevor Bailey houdt zich bezig met het dateren van machines. Aan de hand

van de originele AMC verkooplijsten bevestigt hij dat Malcolms CSR in het bezit is van het originele blok, frame en versnellingsbak.

Zijn gegevens melden ook dat de machine gereden is door een testrijder op 5 januari 1961 en verkocht aan Gray & Rowsell op 15 februari.

De club werd opgericht in 1952 en secretaris Roger Norman legt uit dat er nu 3500 leden zijn in 29 clubs in Engeland en 14 in andere landen.

Vertaling: Frans Wiegiers

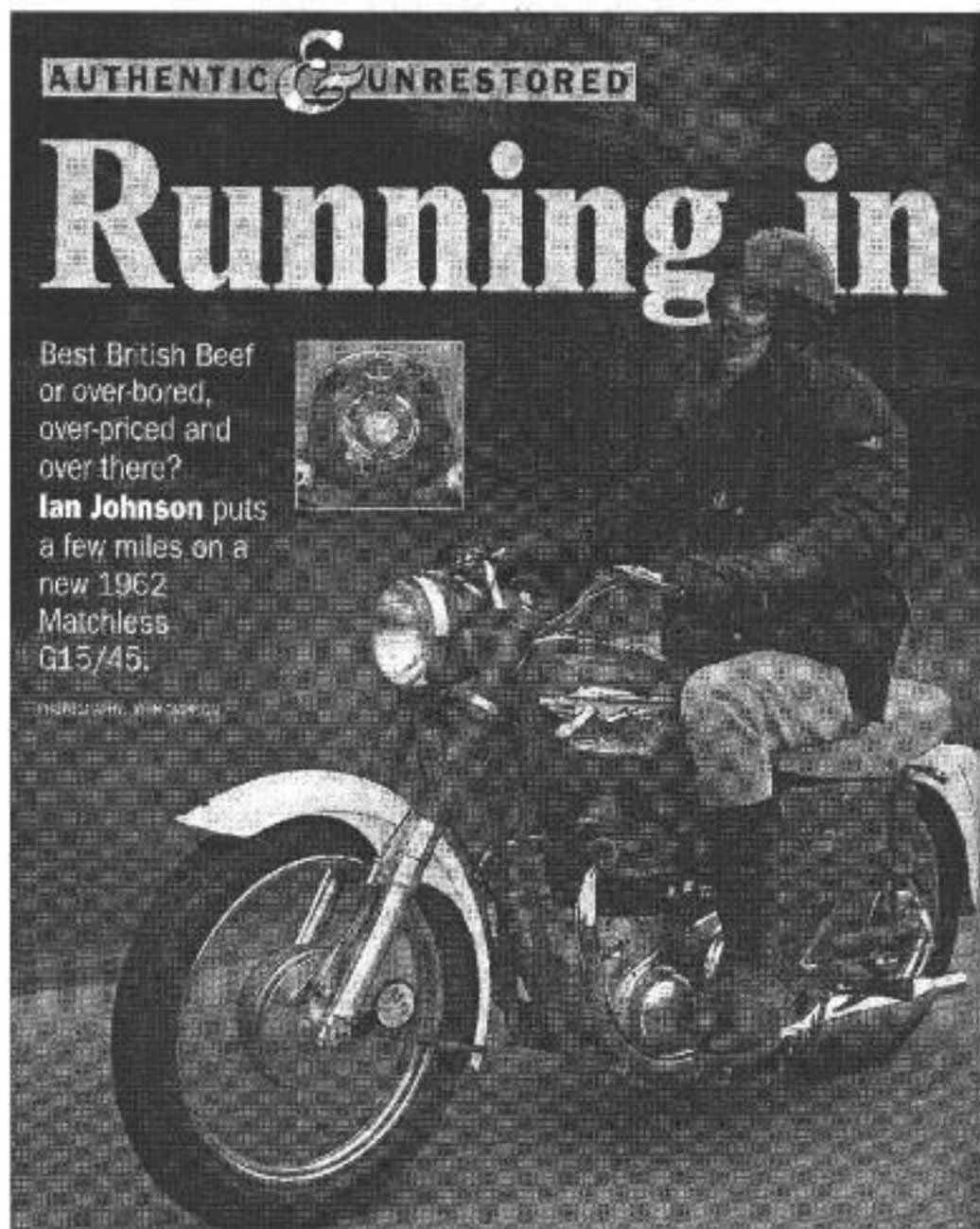


AUTHENTIC & UNRESTORED

Running in

Best British Beef or over-bored, over-priced and over there?

Ian Johnson puts a few miles on a new 1962 Matchless G15/45.



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^e serie.

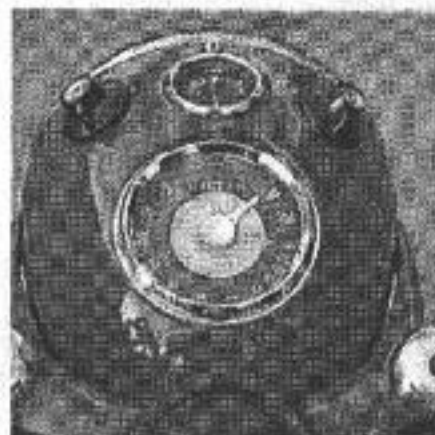
De overlevering vertelt dat de eerste eigenaar, twee dagen nadat hij de Matchless had opgehaald, stierf en slechts 43 mijl had afgelegd. Zijn ouders bewaarden de originele machine in een warme droge schuur meer dan 20 jaar lang, waarna hij uiteindelijk werd verkocht en terugkeerde naar het land van herkomst.

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?

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.

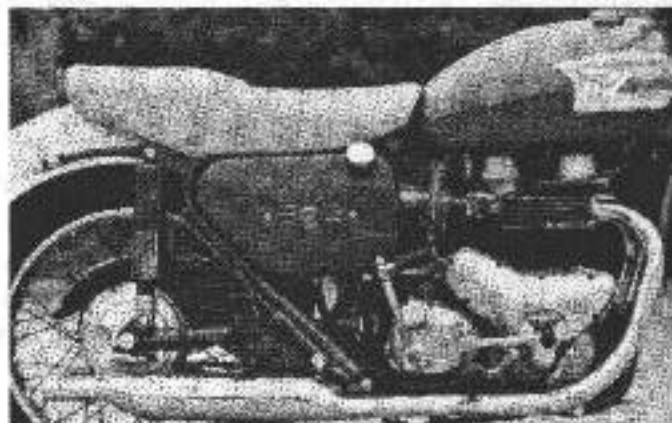
Druppels zijn zichtbaar daar waar het plaatwerk uit het dompelbad kwam, gebarsten luchtblaasjes en lopers ontsieren diverse delen. Nu eens horen we geen herinneringen uit de spuiterij, we kijken er naar.

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 veronderstelt sportiviteit. De 45 refereert zonder twijfel aan 45 kubieke inches cilinderinhoud (dit is de wijze waarop de inhoud van de motor in Amerika wordt 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 bol 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 zwogers 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.



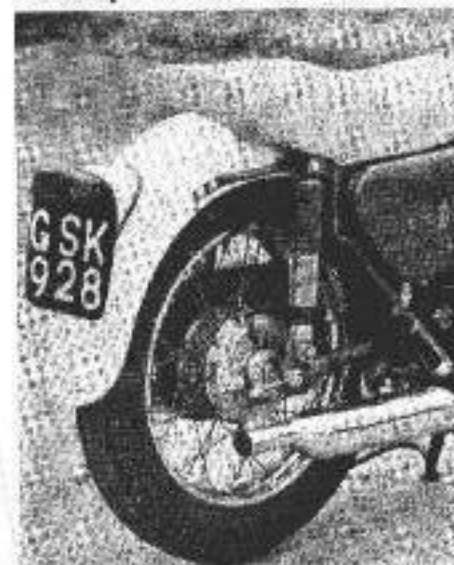
De G12 serie, waarvan dit model is afgeleid, leed aan hetzelfde identiteits gebrek. In het geheel bezien vanaf de zijkant, is de voorzijde groot sterk en zeker modern,

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 onttrekken. Is dit een niet goed gebalanceerde verschijning, met zoals gewoonlijk achteraf gezien, 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.

'Maar een boring met enkele millimeters overmaat en zuigers bestellen die wat groter in diameter waren kostte maar weinig meer. Doe vooral geen dure technische modificaties, en je kunt een veel grotere winst boeken op het grotere, en krachtiger model.'

Het resultaat was voorspelbaar. De tapeinden die door de cilinder heenliepen waren van een kleinere diameter dan die van de motoren met



een kleinere inhoud, het gevolg van het feit dat er te weinig materiaal in de gietstukken overbleef. Hieruit vloeide voort dat de voet en koppakking een kort leven beschoren waren.

De 600 AMC – de G11 serie – was echt fijn, maar hoe groter zij werden, hoe minder soepel ze werden.

De G15/45 was een verkoopstunt om de afzet te vergroten met minimale uitgaven.

Zelfs zonder het nuttige (onofficiële) fabrieksoordeel, steven ik af op Schotland als zijnde een ideaal thuisland voor de dikke Matchless, vanwege zijn eigenschap met elk soort

plavcisel overweg te kunnen, zelfs de snelle rijder in ongebaand terrein: "De CSR voelt zich net zo lekker bij "de Schotse", als op de grote weg, waar hij kan genieten van de eigenschappen in de bochten, zijn wegligging, zijn soepel schakelende versnellingsbak en zijn geweldige vermogen". Dat klinkt wel goed, maar hoe zou een exportversie zich gedragen?

Ik ben geen liefhebber van hoge sturen, een ritje kortgeleden op een Triumph X75 Hurricane had mijn vooroordeel versterkt. Maar dit stuur was geen opzichtig apenmodel, en makkelijk zittend op de G15/45 voelde het weinig hoge aan dan de Europese modellen. Inderdaad, de zitpositie was over het algemeen comfortabel, deze zit maakte het mogelijk om de oneindige Amerikaanse mijlen op brede rechte wegen te weerstaan. Zelfs de tank verloor wat van zijn kolossaliteit.

Met de verminderde snelheid waartoe ik mezelf bij het inrijden beperkte, was de handelbaarheid goed. Het duplexframe maakte haar belofte waar en de Teledraulic vork voldeed zo dat hij niet opviel. De achterhand van de eencilinder uit de vijftiger jaren gedroeg zich ook goed, en ontkrachtte zo zijn uitzien en mijn vooroordeel.

De remmen waren niet zo geweldig. Ondanks de 7 inch naven, met het in totaal 23,5 vierkante inches grote remoppervlak, was de voorrem duidelijk zwak. Bedenk wel, dat met zo weinig mijlen op de teller, hij zich waarschijnlijk alleen moet zetten.

Zoals ik verwachtte, voelde de motor wat stug aan in het begin, en hoewel aanmerkelijk soepeler aan het eind, moet er nog 1000 mijl op de klok bij om zijn kwaliteiten op een eerlijke wijze te beoordelen.



De G12CSR werd geklokt op 108,5 mijl (174,5 km) op het MIRA test circuit. Ik betwifel of de G15/45 langzamer zal zijn, maar ik verwacht dat hij ook niet veel sneller zal zijn.

Aan het eind van de eerste rit voelde ik me opgelucht, hij liep goed voor een 650. Maar toen herinnerde ik me dat hij in feite een 750 was.

Teveel jaren op een Trident zullen me verwend hebben, maar het gevoel van extra vermogen was er niet.

Natuurlijk, kostenbesparende onderdelen

als de enkele carburateur zullen niet geholpen hebben, maar het gedrag op lage snelheid was onberispelijk.

Mijn gebruikelijke weloverwogen uitstapje in het verkeer van een nabij gelegen stad werd genomen met een rustig lopende Matchless. Het verhoogde stuur hielp bij het manoeuvreren bij lage snelheid en verminderde met zijn genereuze stuuruitslag het gewicht van zijn 430 lbs op mijn armen. In de stad kon ik de koppeling ongemoeid laten en het schakelen ging soepel.

Weer buiten de stad hielden de vier versnellingen en de wide ratio bak in dat ik zelden uit de vier kwam.

Tegen de tijd dat we bij de rivier de Spey waren er 100 mijl op de teller en draaiden we om, richting huiswaarts.

Terug in de showroom en onderhandelend met de dealer, kon ik snel een lijst met plus en minpunten opmaken.

De middenstandaard is een echte roll on, roll off, en vermindert het worstelen bij parkeren aanzienlijk: **plus**.

Ontsteking is met een bobine met een in de koplamp gemonteerde schakelaar, moeiteloos en betrouwbaar starten: **plus**.

Gemakkelijk te vergeten waardoor de accu leegloopt, hopeloos in betrouwbaarheid: **min**.



Het snel uitneembare achterwiel heeft een as met een ingebouwd dwars stangetje om het demonteren te vergemakkelijken. Leuk idee maar het lijkt te slap om effectief te zijn, een **plus** als het werkt.

Het uitlaatgeluid is te hard, doeltreffend beschreven door MotorCycling alsof je een reus een stuk katoen hoort scheuren (a giant tearing calico), hard genoeg om de koeien van de Hooglanden

in alle richtingen weg te zien galloperen, **min - nee, plus**. Het heeft er mee te maken hoe goed je het met je burens kunt vinden.

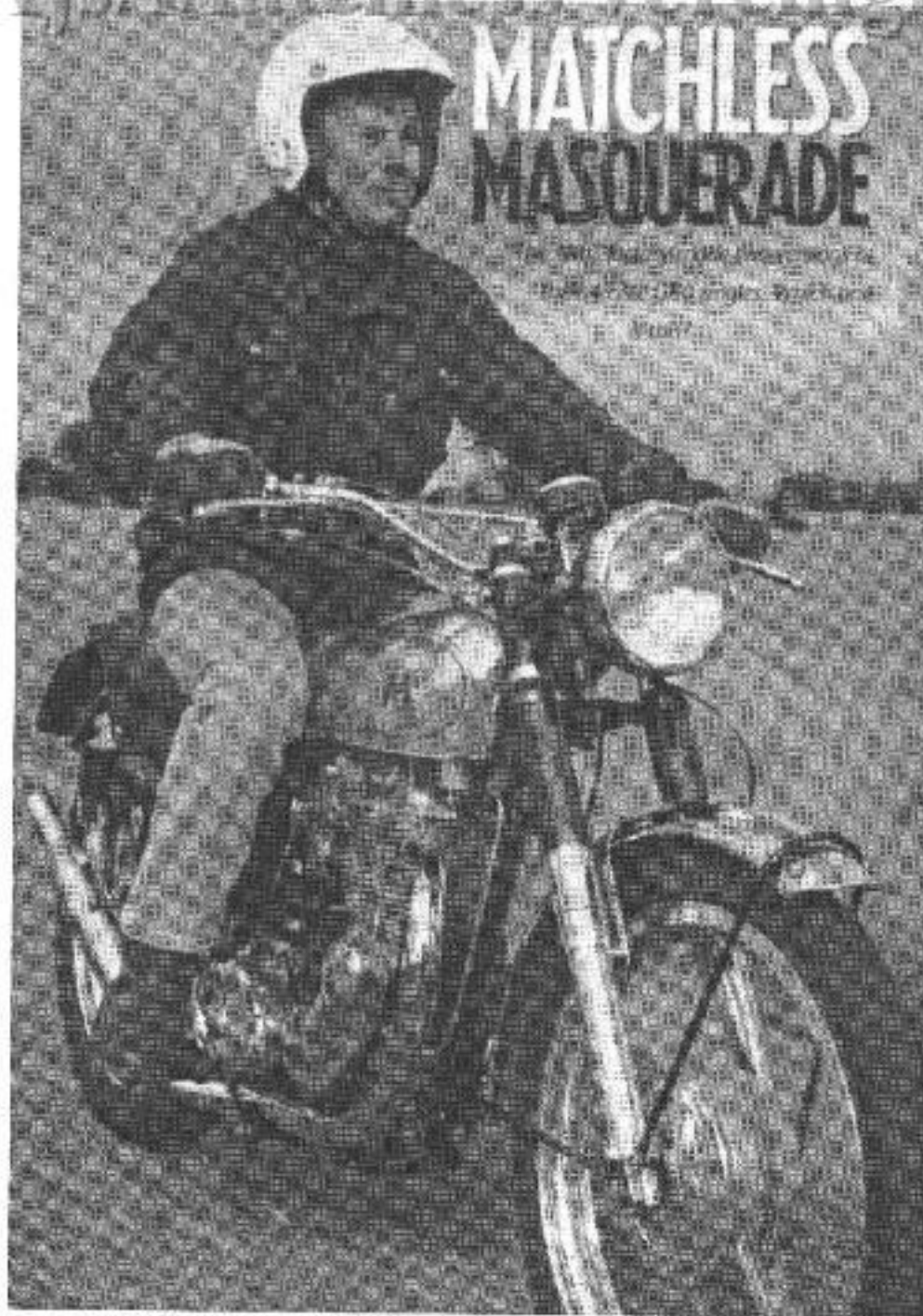
Als we de balans opmaken zijn er dan voldoende plussen om hier mijn moeizaam verdiende contanten aan te besteden?

Nee, niet als ik de schoonheid van een Bonneville zie, of de betrouwbaarheid van een A10, zelfs ondanks dat deze 100 cc minder hebben

Het extra laagje vermogen is te minnetjes verdeeld over de G15/45 om te overtuigen.

En, oordelende met het feit dat er slechts 200 werden gemaakt, dacht AMC er ook zo over.

Vertaling: Carl Kuipers



MATCHLESS MASKERADE

Sg stuurde z'n speciale verslaggever G.E. Jat weer op pad. Hij kwam terug met het volgende verhaal.

Toen Paul Daniels, een loodgieter uit het plaatje Wigan in Engeland in zijn eerste motorcross-seizoen in 1977 zijn been brak besloot hij dat zijn pas gestarte competitiecarrière maar moest eindigen. Tijdens zijn herstelperiode begon hij te denken aan een rustiger manier om zijn vrije tijd door te brengen. Een vriend attandeerde hem op een te koop staande Matchless G80 uit 1954. De eigenaar ervan was ermee onderuit gegaan en hand de motor daarna uit elkaar gesleuteld, maar had de interesse eraan verloren. De restantanten hadden gedurende een aantal jaren in de hoek van een garage gestaan en Paul besloot het geheel dat hij omschrijft als "een zootje oud roest" te kopen. Omdat hij zondags niet meer behoefde te crossen begon hij de fiets weer op te bouwen. Hij stoorde zich niet al te veel aan het begrip "origineel" hij wilde gewoon een goede fiets.

Hij begon met een motorblokrevisie. De hoofdligers en het Big-end bleek ok, maar de rest viel zwaar tegen. Er werden een nieuwe zuiger, kleppen, klepgeleiders etc aangeschaft, alsmede een nieuwe cilinder want van de oude waren een aantal finnen afgebroken. Toen de nieuwe cilinder werd bezorgd bleek dat er tijdens het vervoer, je raad het al, een aantal finnen waren afgebroken, precies dezelfde die ook van de oude cilinder afwaren. De stukken werden er weer aangelast en de cilinder werd met aluminiumverf behandeld om zodoende een CS uiterlijk te verkrijgen. De CS was namelijk de fiets die in z'n hoofd rondspookte. Tevens werd er een Concentric carburateur gemonteerd omdat de originele "Beyond repair" bleek te zijn.

Vervolgens kwam de versnellingsbak, een Burman B 52 die vanaf 1951 op alle modellen zat, aan de beurt. Om aan alle onzekerheid een eind te maken werden er nieuwe lagers gemonteerd en werden alle keerringen vervangen. Ook de magneet werd innerlijk geheel vernieuwd. Een vriend van Paul werkte bij een chromerij en er werd van alles en nog wat verchromd, de rest werd niet lettend op enige vorm van originaliteit in fel blauw gespoten. Met dit blinkende gevaarte ging hij in 1977 de weg weer op. Niet voor lang echter. Paul kocht na ongeveer 3000km een Triumph TR 7 sportwagen en de Matchless verdween in een hoek van de garage. Het had goed gekund dat het ding daar was

Ajs/Matchless vereniging

blijven staan zoals zo vele motorfietsen dat tot ondergingen, maar Paul bleek toch diep in z'n hart een echte Biker te zijn.



Weer een echte HP-fiets

Na 14 jaar werd de Matchless weer van de spinnewebben ontdaan en begon Paul met de tweede restauratie. Zoals reeds eerder gezegd, Paul was altijd al zeer gecharmeerd geweest van de

Matchless G 80 CS. Volgens hem moest het mogelijk zijn om van het gebakje in zijn schuur stond een goede replica te bouwen. Toch had hij moeite met het idee om de matchless, waarvan alle nummers klopten en waar alle originele papieren ook nog bij waren te verbouwen. De oplossing was om alle originele onderdelen te bewaren zodat als, hij ooit eens wat anders wilde, hij zijn "lookalike" zo weer naar de oorspronkelijke staat kan terugbrengen.

Hoewel het motorblok en de bak slecht weinig hadden gedraaid na de eerste restauratie, besloot Paul toch alles nog een dunnetjes over te doen.

Ook werd de magneer weer nagekeken en werd er een nieuwe regelaar gemonteerd. Paul maakte tijdens de restauratie veelvuldig gebruik van Roy Bacons boek "Matchless en AJS Restoration". Er werd een nieuwe buddyseat besteld die iets vermaakt diende te worden om een goede aansluiting te krijgen bij de Aluminium Lyta 2 gallon tank. Toen Paul de tank kocht vertelde hij de firma dat hij absoluut een tank wilde hebben van hetzelfde formaat als die die de Fabrieksfietsen gebruikten. De verkoper bij Lyta antwoordde daarop, "Mijn vader maakt ze en hij heeft sinds hij ze voor de fabriek maakte in de jaren 50 nog niets aan het productieproces veranderd". Kijk dat is nu het voordeel van een familiebedrijf !!



Lek vrije kast m.b.v. siliconen(kit)

Koper gesoldeerde handles, trialbanden, roestvast stalen spatborden en al het rubberwerk werden geleverd door Armours. De meeste andere kleine onderdelen werden geleverd door Andrew Engineering. Er werd zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de originele bouten en moeren welke werden vernikkeld door de vriend die nog steeds bij hetzelfde chroombedrijf werkte.

Paul besloot het lakwerk zelf ter hand te nemen en niet door een spuitsier te laten doen. Het ziet er werkelijk prima uit zeker als je bedenkt dat een en ander is gedaan met een kamelenharen kwast. Het frame werd gestraald, daarna behandeld met een filler en vervolgens met de hand zo glad geschuurd als een babyhuidje (je

mag ook het vergelijk met Peter Weenk maken). Vervolgens werd de zaak met de kwast afgelakt. De overige delen werden op dezelfde wijze behandeld. De foto's van de SG fotograaf geven goed aan welk een liefdewerk hier is verricht. Tijdens het schilderwerk werden de wielen behandeld door Rossendale Wheels. Er werden aluminium velgen

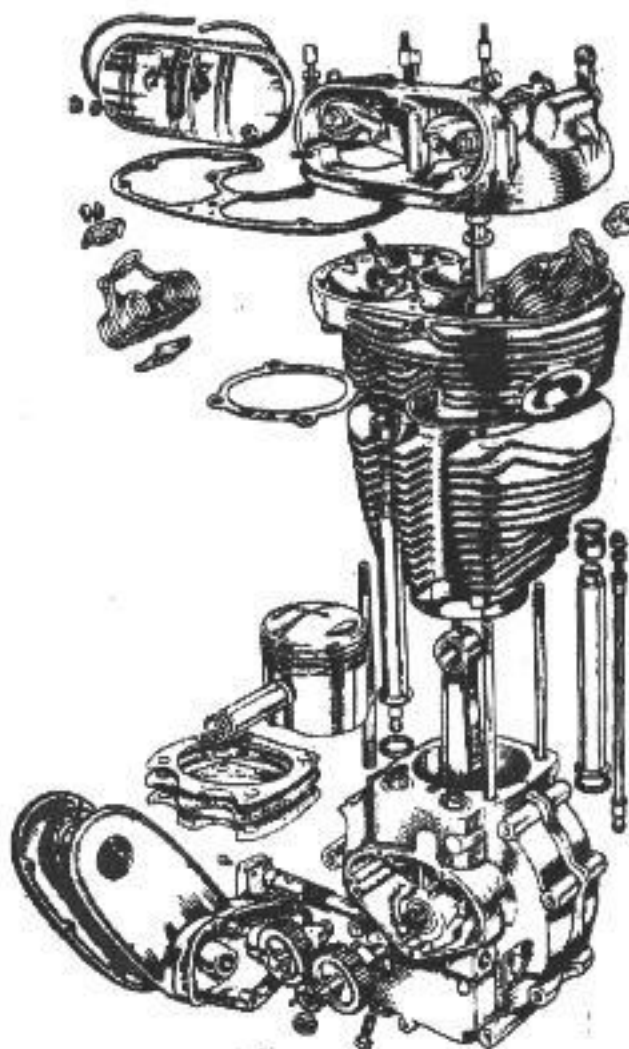
Ajs/Matchless vereniging

gemonteerd met roestvrijstalen spaken. Paul koos voor een 18 inch wiel omdat daar gemakkelijker trialbanden voor te vinden zijn. Op de originele fietsen zij uiteraard 19 inch wielen gemonteerd. De wielen zien er perfect uit en zijn goed te onderhouden omdat er weinig aan roest. Het voorwiel heeft een volle voornaaf die afkomstig is van een 650 twin. De achterste spatbordsteun kon niemand leveren en werd zelf gemaakt. Daarnaast werden de Jampots geheel gereviseerd Paul heeft nog steeds problemen met de olie erin, of

beter gezegd met de olie die eruit loopt. Daar moet dus nog wat aan gebeuren. De miles-teller was al in '77 geheel nagezien dus die kon er zo weer op. Via de club werden de transfers besteld.

De gehele restauratie duurde zo ongeveer een jaar en Paul is best tevreden over het resultaat.

Hij is niet de enige. Zijn motor werd tentoongesteld op de stand van de club tijdens de International



Classic Bike show in Stafford. Toen hij na het bezoek op zaterdag aan de show thuis kwam werd hij gebeld door een vriend die hem vertelde dat hij de prijs voor de "Best Classic" had gekregen. Vlak voordat de volgende dag de prijzen werden uitgereikt werd er nog wat gewijzigd. Waarschijnlijk had iemand in de gaten gekregen dat de Matchless van Paul geen "Genuine G 80" was en dus werd de betiteling van de prijs gewijzigd in "Highly Commended". Hoe dan ook het maakt wel duidelijk met welk soort van restauratie we te doen hebben. Uiteraard is het geen echte CS maar het plezier is er niet minder om. Voordat SG de motor ging berijden werden we nog gewaarschuwd door Paul omdat de banden niet bepaald je dat zijn voor op de weg en dat tevens de achtervering nog niet optimaal is. Het rijplezier is er niet minder om, volop power onderin en een lekkere gooi en smijfciets. De remmen zijn ook prima hetgeen mede te danken is aan de gemonteerde zachte voering en het gebruik van de volle trommel van de 650. Het is een genot om de ferme klappen achter je te horen en de toevallige passanten met een verbaasde blik achter je te laten. Nadat we nog even hebben nagepraat lopen we terug naar de motor voor een laatste blik. Het valt op dat er geen "markeringsplek" is achtergebleven. De primaire kast kun je prima dicht krijgen met siliconen kit. Als een loodgieter dat zegt wie zijn wij dan om daaraan te twijfelen?

G.E. Jai.

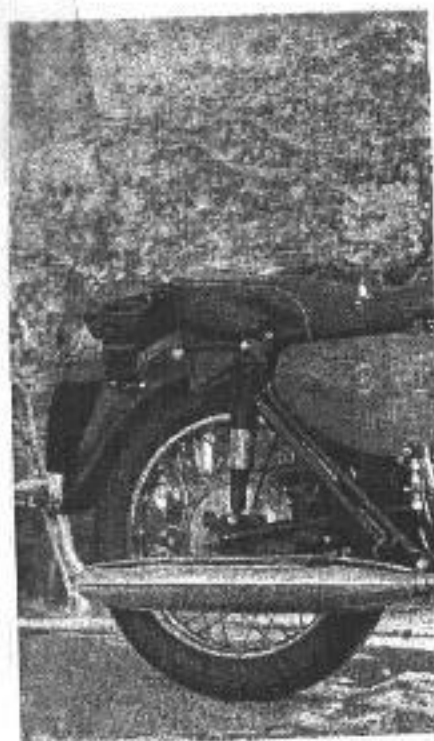
MOTORCYCLE SHOP
LEO
British Bikes

OHMVEG 75 - 2852 BB ALBLASSERDAM - TEL/FAX 078 - 69 19 816
GEOPEND VAN DINSDAG T/M ZATERDAG VAN 9.00 - 17.00 UUR

VOOR ONDERHOUD, REPARATIE EN REVISIE



1964 Matchless G80 Major



fungeerde, kwam ik erachter dat er in 1964 slechts 4 stuks G80 machines in het toenmalige Tsjecho-Slowakije geïmporteerd werden en dat "Frank" in het bezit is van één van hen.

De eerste eigenaar monteerde een gereedschapkastje op het achterspatbord, alsook een rooster over het achterlicht om het te beschermen bij het opstappen.

Werkelijk overal op de wereld vind je mensen die gek zijn van Engelse motoren. Hieronder het verhaal van een liefdevol verzorgde, originele Tsjechische Matchless 500cc G80 van bouwjaar 1964.

Tijdens een trip naar de Krivonoska rally voor klassieke auto's en motoren in Ceske Budejovice bleek eens te meer de heersende trots wat betreft de nationale merken Jawa en CZ.

In het geval van Frantisek Stech gaat deze trots echter gepaard met een liefde voor Engelse machines die hij als de fijnste van de wereld beschouwt.

Dankzij zijn 16-jarige zoon die als tolk



Ais/Matchless vereniging

Frank is de tweede eigenaar en heeft de machine heel netjes gehouden, ook al door alleen met droog weer te rijden en de motor in steeds in een garage te stallen. Alle lak is nog origineel.



Frantisek Stech koestert zijn Matchless, in het bijzonder op die zonnige dagen, wanneer het rijden op een heavyweight Engelse eenplutter in de Tsjechische Republiek hem een hemels gevoel bezorgt.

De motor in de praktijk

Het rijden met de Matchless is puur genieten. Het krachtige karakter komt voort uit het momentum waarmee de machine zich voortbeweegt. In de lange eerste versnelling jaagt elke klap van het blok de motor al met lange stappen naar voren.

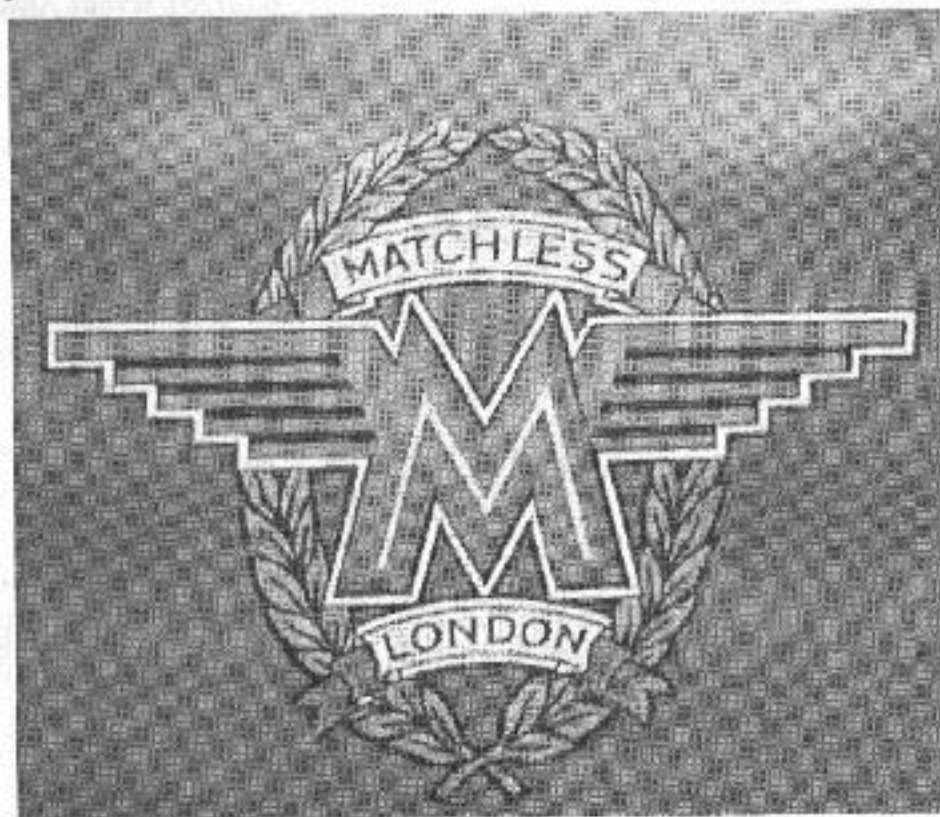
In zijn vier spoedt het blok met zijn zware vliegwiel de machine in grootse stijl voort, je voelt je waarachtig onoverwinnelijk.

Het uitlaatgeluid van de Matchless is een diepe toon maar steeds als van een heer op stand, en klinkt krachtig maar waardig bij het opschakelen. Een snelheid van 130 kilometer per uur wordt vlot gehaald, nog sneller gaat daarna wat moeizamer.

Zou koning Wenceslas nog leven, dan zou hij zijn ros vast even willen ruilen voor een rit met de Matchless!

De rijhouding is het perfecte compromis tussen toeren en sportief rijden. Door de vorm van zadel en tank voelt de rijder met welk postuur dan ook zich snel één met de motor.

Zoals de Matchless zich vastberaden en berekenend voordoet, zo accelereert en schakelt hij ongejaagd en zeker. Sturen doet ie niet snel, maar geeft je wel vertrouwen door de manier waarop hij de aangesneden lijn in de bocht vasthoudt.



De remmen voelen zeker aan, alhoewel de voorrem ietwat grijpt vlak voor de motor tot stilstand komt. De koppeling komt vloeiend en geleidelijk in, zo is ook het blok soepel bij elk toerental.

Je voelt de motor wel in het frame en de handvaten, maar het komt meer over als het prettig ervaren van het vermogen dan als hinderlijk trillen. Door de grote stuuruitslag moet je wel opletten in korte bochtjes. Kwaliteit is ook in het gewicht tot uiting gekomen, iets te ver overhellen is moeilijk te herstellen.



Hieronder het oordeel over dit model van Ernie Merryweather van Nothants Classic Bike Centre (0031-1933-652155), tevens AMC expert en onderdelen goeroe.

"De G80 serie bestond uit goede, betrouwbare en eenvoudige modellen die tienduizenden kilometers afleggen met minimaal onderhoud", zegt Ernie.

"De eerste exemplaren waren langeslag werkpaarden, maar het 1964 model is een heel ander apparaat. Het blok is in feite een scrambles blok met gietijzeren cilinder, met een boring en slag van 86

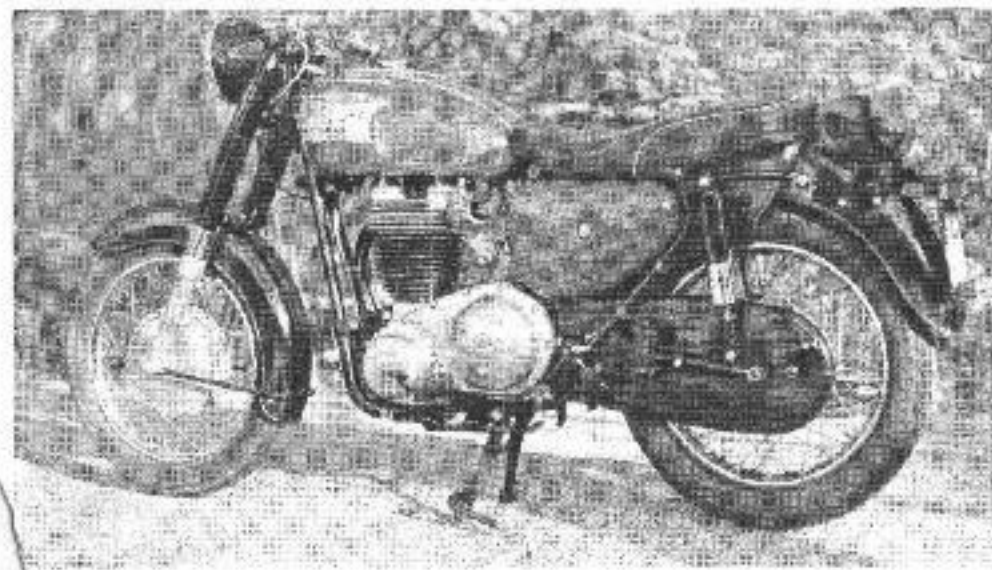
bij 86 mm, en met de oliepomp, voorvork en wielen van Norton. Het 1964 model is het beste. De vierkante boring-slag scrambles motor komt sneller op toeren en legt gemakkelijker langere afstanden af. Dit is het model dat je moet hebben, alhoewel puristen gaan voor het bouwjaar 1956: het laatste jaar van de Jumpot schokdempers. Het 1956 model is ook geliefd vanwege de nog voor de cilinders gemonteerde magneet. Bij afwezigheid hiervan ontstaat een gat".
"De AMC voorvork is te prefereren boven de Norton vork van het 1964 model omdat de vering van de AMC vork langer en soepeler was".
"Maar het 1964 model laat de andere ver achter zich. Het laatste productiejaar was 1966, sommige zijn nog geregistreerd in 1967, en het CS (Competition Scramble) model werd nog tot 1968 gemaakt. Dit was de laatste van een lijn die in 1936 begonnen was.



Een paar G80 modellen werden met Norton emblemen uitgevoerd, dit werd de Norton ES MkII. Natuurlijk hadden de Norton boys daar een hekel aan. Ik heb er al die tijd maar 2 van gezien. De 1964-er is erg moeilijk te vinden. Hij is wel een van de beste van de 500-ééncylinders van de naoorlogse motorfietsindustrie. Als je er al één kan vinden zal ie ongeveer 2500 Engelse ponden (in 1997) op moeten brengen."
 Tot zover Ernie.

Interessant is dat in het Haynes Super Profile (1984) over de G3L en G80 machines het 1964-er model er bekaaid afkomt.

Hierin staat onder andere: '1963 was het laatste jaar van de echte Matchless blokken met de 93mm slag. In 1964 werden alle modellen voorzien van het 85.5mm blok dat vanaf 1956 toegepast werd in de scramble machines.



Ajs/Matchless vereniging

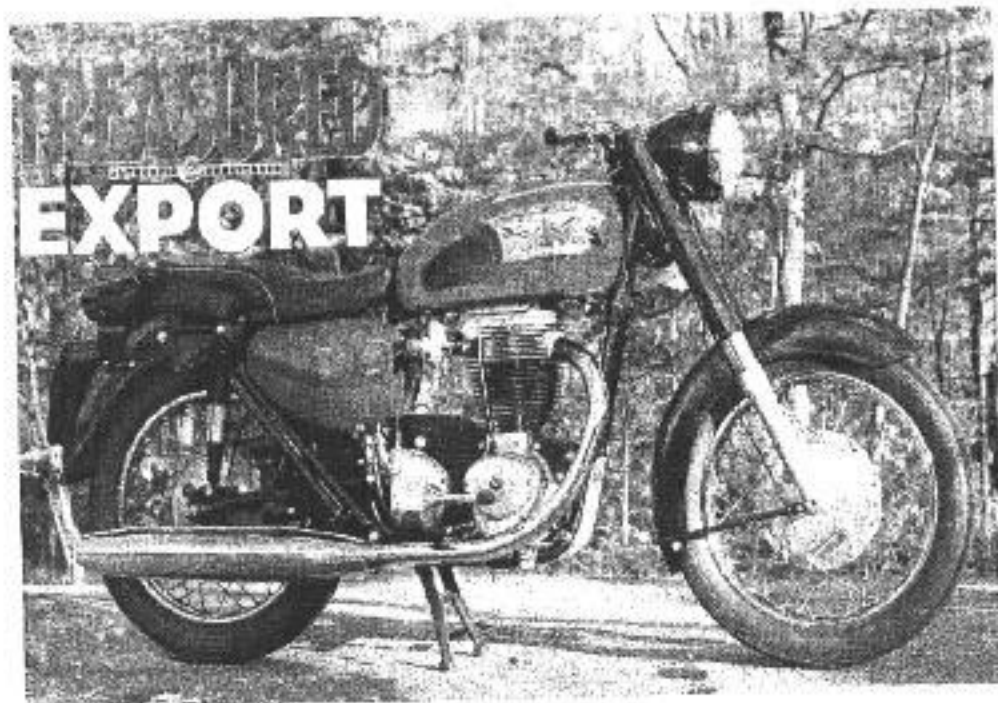
Het was in feite een hybride model. De modellen waren niet populair, AMC verkeerde in ernstige financiële moeilijkheden

De 'Major'

Deze modellenreeks werd nog twee en een half jaar doorgezet, maar het was niet meer de eens zo beroemde Matchless'.

En zo probeerde de Major, zo luidde de door de liefhebbers weinig gebruikte naam voor dit model, destijds in de gunst bij het publiek te komen, met zijn grote verchroomde M-embleem op de tank en zijn zigzagstrepen.

Vandaag de dag wordt de laatste van zijn soort een stuk serieuzer genomen. In Tsjechië, waar dit model nieuw ook nog eens erg duur was, daar is in ieder geval nog één exemplaar dat nooit uit de gratie is geweest.



Wist u dat...

In 1964 kondigde de Woolwich fabriek een verbetering van de onderdelenlevering naar dealers aan evenals de volgende wijzigingen in de organisatie: Fred Nell (service manager), Jack Chekly (spares and stores), Hugh Viney (factory organisation), Ernie Wiffen (competitions manager)

De 1964 editie van het technisch bulletin van de fabriek vermeldt het volgende over de G80

- nieuwe blokken op basis van de scramblers voor een robuuster bottom end
- 5/16 inch kruktaf van de scramblers
- stalen vliegwielen in plaats van gietijzer
- één-rijig rollager, dezelfde als in de scramblers en de 7R wegracer vervangt drie-rijig rollager in het big-end
- de robuustere stalen drijfstaaf uit de scramblers
- krukasglijlager aan de timing-zijde wordt vervangen door een rol- en een glijlager
- Norton tandwiel-oliepomp vervangt de plunjer pomp
- Olietoevoer naar bigend verbeterd. Olie wordt nu via het vliegwiel direct naar de zijkant van het rollager gevoerd in plaats van via de kruktaf naar het midden van het rollagerloopvlak
- Tuimelaarsmering nu afgetakt van de retourleiding naar de olietank. Vond voorheen plaats vanaf de voorkant van de distributiezijde.
- Distributiezijde optisch verbeterd door vervallen van tuimelaarsmeerleiding en door gladde vormgeving.
- Cilinder en kop zijn nu met lange bouten op het carter bevestigd, de 500 is nu op één lijn met andere singles.
- Alle singles hebben nu in de cilinder opgenomen toterstangtunnels.
- Het was een Matchless die de eerste Isle of Man TT 90 jaar terug won. Carl Collier won de éencilinderklasse met een gemiddelde snelheid van 38,22 mph.

Ajs/Matchless vereniging

De Major in het kort...

Motor

497cc viertakt kopklepper ééncilinder. Separate olietank. Boring x slag 86 x 85,5 mm. Compressie 7,3 : 1. Amal 1-5/32" Monobloc carburateur. Aluminium kop met ingegoten klepzetels, kleppen met uiteinde van stelliet, uitlaatkleplichter, dubbele haarnaald klepveren, hiduminium stoterstangen, opgebouwde krukas, individueel gebalanceerde stalen vliegwielen, krukas uit twee delen, draaiend in kogel-, rol- en glijlagers, direct gesmeerd bigend aslager met duraluminium kooi, smeedstalen drijfstang, aluminium zuiger, gietijzeren cilinder met geïntegreerde stoterstangtunnel, tandwieloliepomp aan distributiezijde, 6-volt accu en bobine-ontsteking, noodstart-circuit.

Transmissie

4-versnellingsbak, natte meerplatenkoppeling, Kettingeind-overbrenging

Verlichting

6-volt, 60 watt dynamo op de krukas, 11Ah accu, 7 inch koplamp

Frame

Duplex wiegframe, gesoldeerd en gebout. Roadholder voorvork en 8 en 7 inch remnaven.

Kleurstelling

Zwart en chroom. Metallic rood als optie voor de tank, olietank en gereedschapskastjes

Opties

Kuipen, gesloten kettingkast, luchtfILTER, sturtemper, voor- en achtervalbeugels

Gewicht en afmetingen

394 lbs droog, zithoogte 29,5 inch, bandmaat 3.23/3.5 x 18, grondspeling 5,5 inch

Topsnelheid en brandstofverbruik

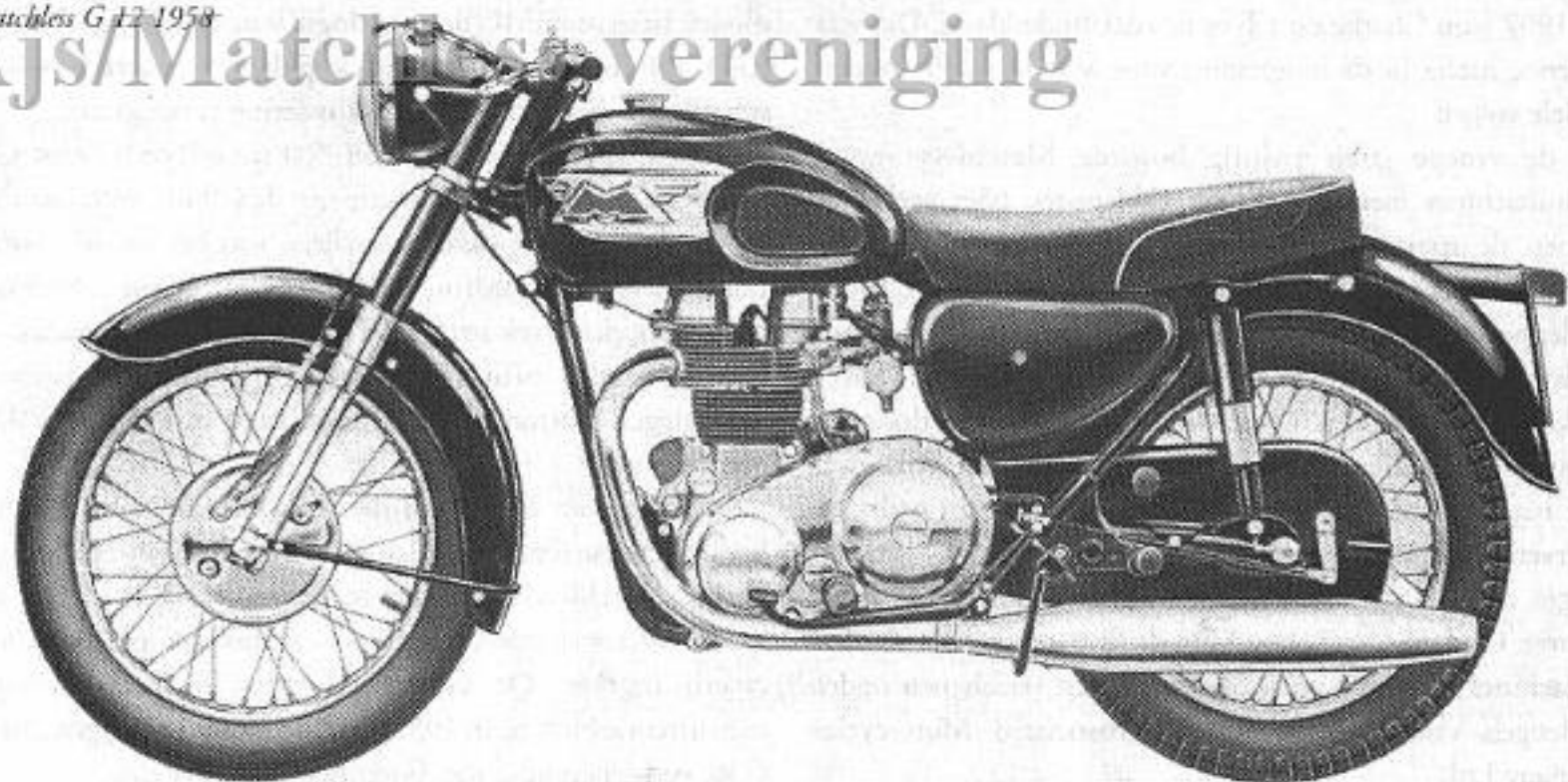
circa 95 mph, verbruik 22 mpg

Richtprijs (1997)

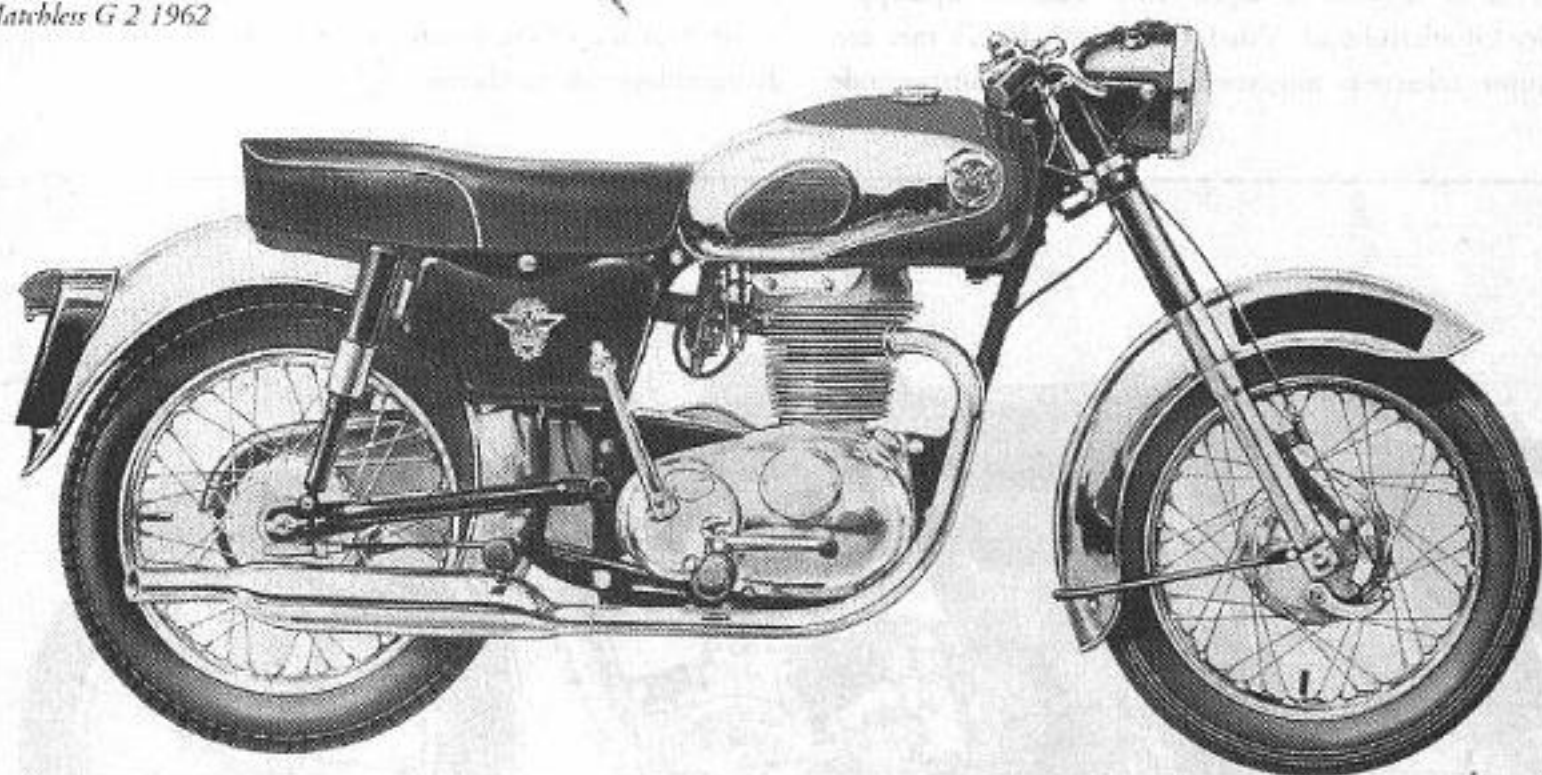
2200 tot 2500 Engelse ponden.

Vertaling: Ben Hulshof

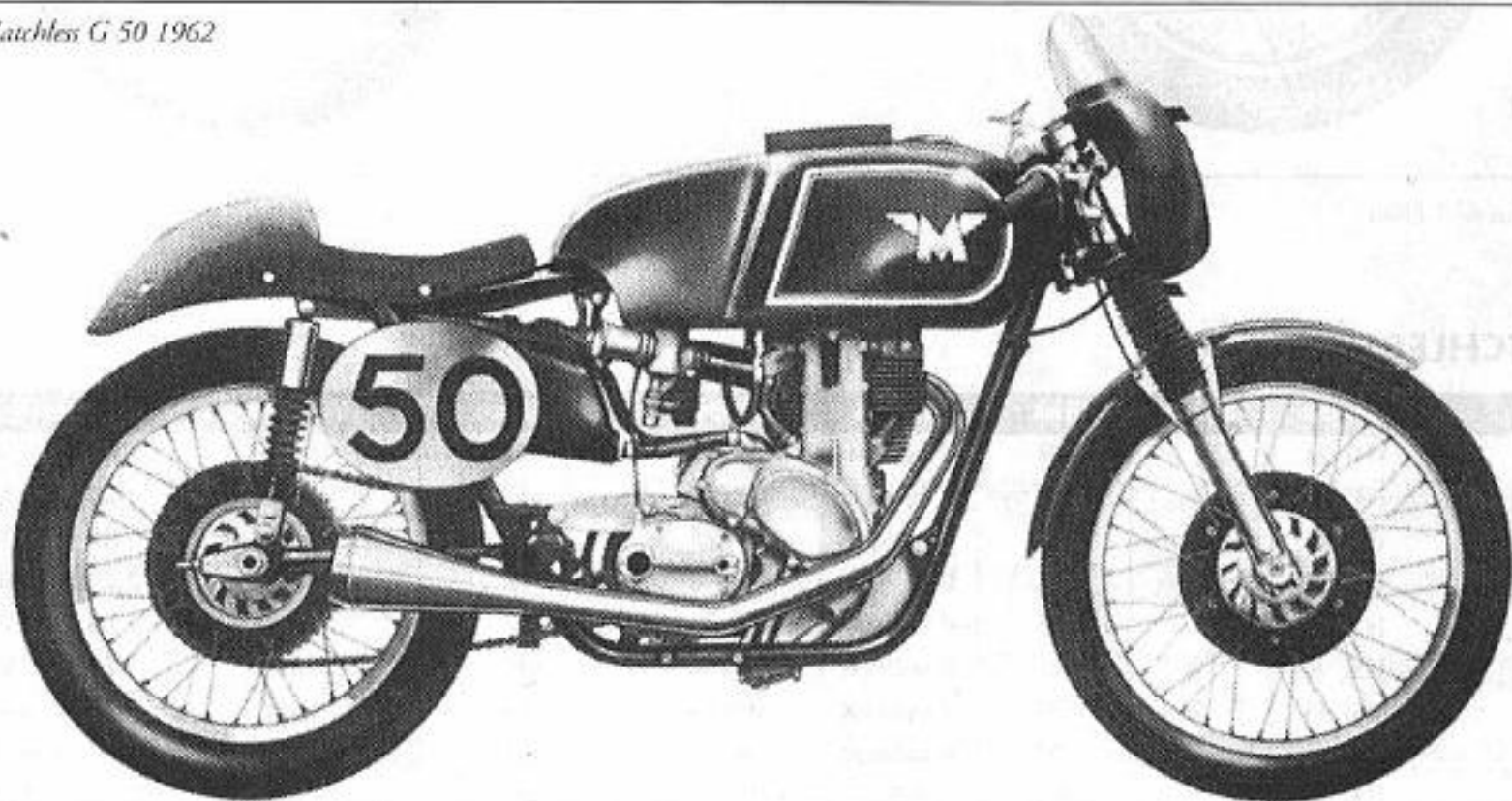
Ajs/Matchless vereniging



Matchless G 2 1962



Matchless G 50 1962



In 1907 won Charlie de TT in de ééncilinderklasse. Dat was het eerste succes in de motorsport voor Matchless. Er zouden nog vele volgen.

In de vroege jaren twintig bouwde Matchless vooral zijspanmachines met tweecilinder zijkleppers. Niet veel later kwamen de sportieve modellen met 350cc ééncilinder met koningsas en een V-twin van eigen productie. 250 En 500cc kopkleppers maakten het programma compleet. In 1929 kwam de Silver Arrow, een V-twin zijklepper en een jaar later de Silver Hawk. Voorzien van een 600cc V-viercilinder met een door een koningsas aangedreven bovenliggende nokkenas. Alhoewel beide machines zeer modern waren en voorzien van voor- en achtervering, werden ze geen succes.

Begin dertiger jaren nam Matchless het noodlijdende merk AJS over. Ondanks het behoud van de firmanaam AJS, werden de machines technisch gelijk. Beide namen verschenen onder de vleugels van de firma AMC - Associated Motorcycles Company Ltd.

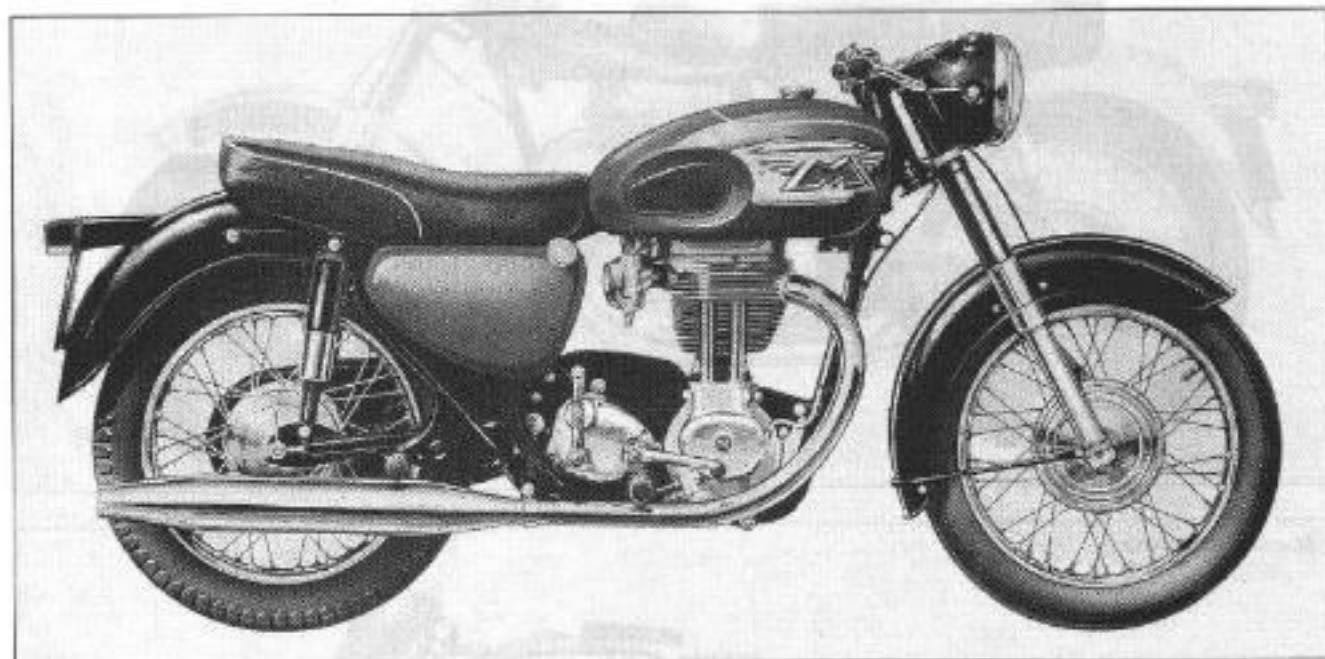
Met het uitbreken van de oorlog produceerde Matchless grote aantallen van de G3 voor het leger, een ééncilinder kopklepper met 350cc cilinderinhoud. Vanaf 1941 werd de G3 met een oliegedempte telescoop uitgevoerd. Op dit vooruitstrevende

model baseerde AMC de naoorlogse serie ééncilinders. De 250 (G2), 350 (G3) en 500cc (G50) kopkleppers, waren behalve als straatfiets ook als trial- en crossuitvoering verkrijgbaar.

Niet als de tweecilinders vanaf 500 tot 650cc (G9 tot G12) trouwens. Tijdens de introductie van de G9 in 1949, baarde de motor de nodige opzien. Niet alleen was het model voorzien van achterwiel swingarm, maar met haar aparte cilinders en cilinderkoppen week het model ook sterk af van de traditionele Engelse parallel twin-motorbouw. De laatste 750 twin had daarentegen Norton genen. Norton werd in 1952 door AMC overgenomen.

De racers van Matchless, die zelfs met de Norton Manxes konden concurreren, speelden een bijzondere rol. Na de oorlog boekte Matchless weer haar eerste successen in de off-road sport. Later werd de G45, een tweecilinder kopklepper, in de racerij ingezet. De G45 bleef zelfs in de jaren vijftig concurrentie bieden. In 1958 werd de motor vervangen door de G50, een ééncilinder met bovenliggende nokkenas.

Uit de AJS 7R Boy Racer, een 350cc, schiep chefconstructeur Phillip Walker later een 500cc variant. Zowel de AJS Boy Racer als de Matchless G50 hadden dezelfde kettingaandrijving van de bovenliggende nokkenas.



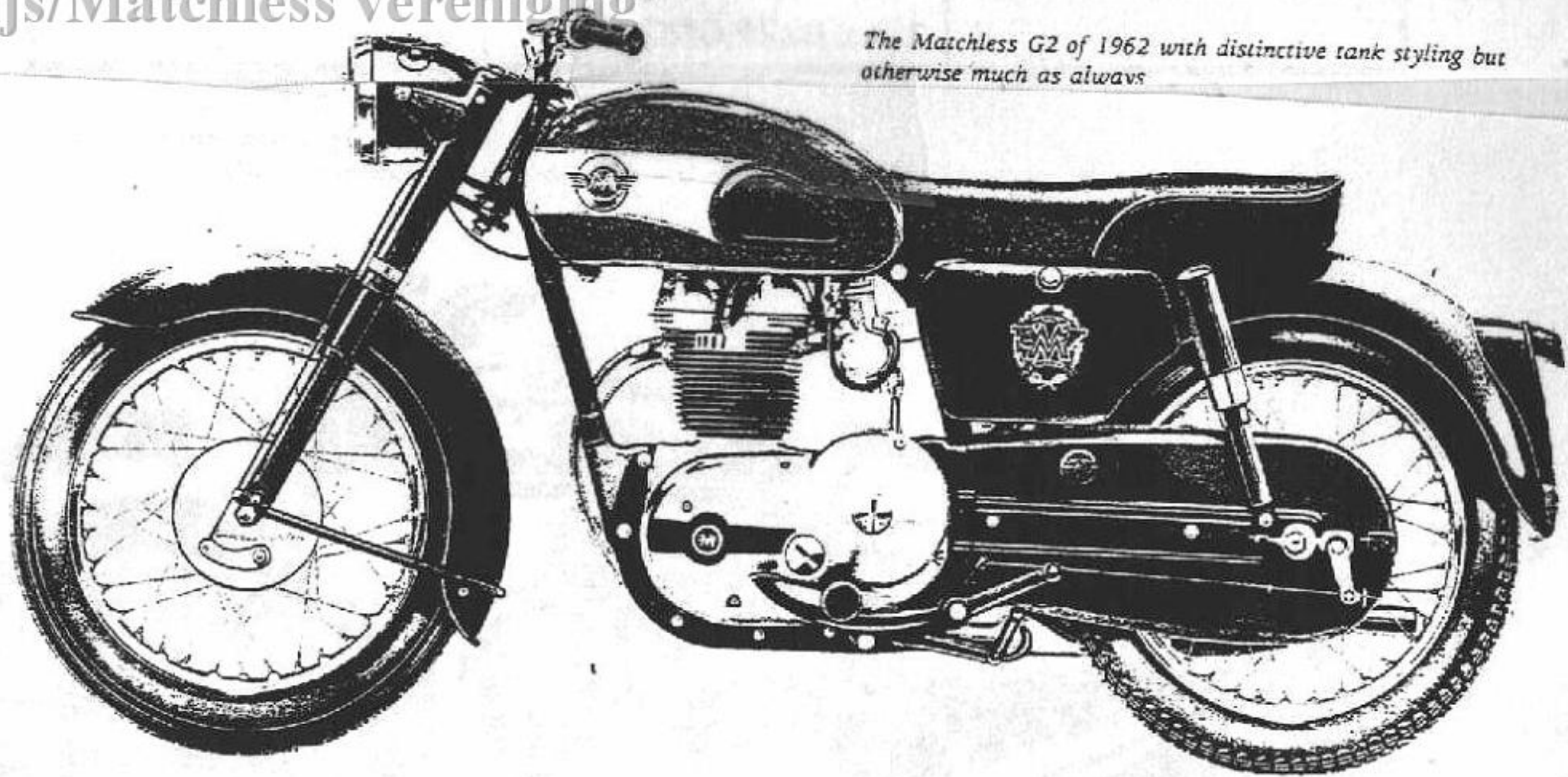
Matchless G3 1963

MATCHLESS

Type	Bouwjaar	Aant.cil.	Cilind.	Motor type	PK/tm	Onderdelenverz.	Markttrend	Waarde (f)
G3	1941-46	1	348	4T Kopklepper	16/5400	redelijk	stabiel	2.500 tot 7.000
G30	1945-46	1	497	4T Kopklepper	23/5400	redelijk	stabiel	2.500 tot 9.000
G2	1958-66	1	245	4T Kopklepper	18/7000	slecht	stabiel	600 tot 3.000
G9	1949-61	2	498	4T Kopklepper	29/6800	slecht	stabiel	2.000 tot 7.500
G11	1956-58	2	593	4T Kopklepper	33/6800	slecht	stabiel	2.000 tot 7.000
G12	1958-66	2	546	4T Kopklepper	36/6500	slecht	stabiel	2.000 tot 7.000
G15	1964-69	2	745	4T Kopklepper	49/6400	redelijk	stabiel	2.500 tot 8.000
G45	1953-57	2	498	4T Kopklepper	48-52	slecht	licht stijgend	20.000 tot 45.000
G50	1958-83	1	496	4T DRC	48-51	goed	stabiel	25.000 tot 45.000

Ajs/Matchless vereniging

The Matchless G2 of 1962 with distinctive tank styling but otherwise much as always

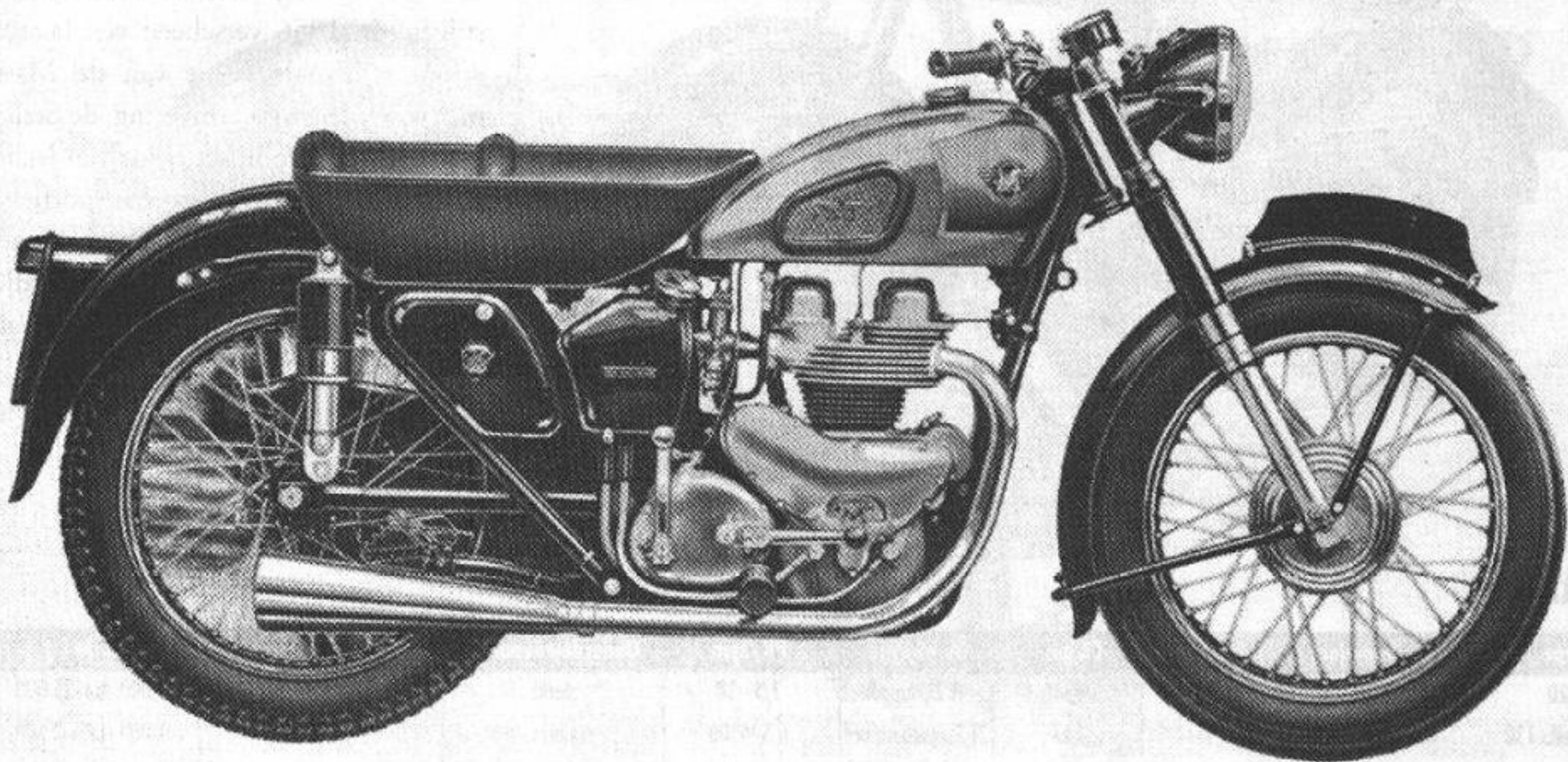


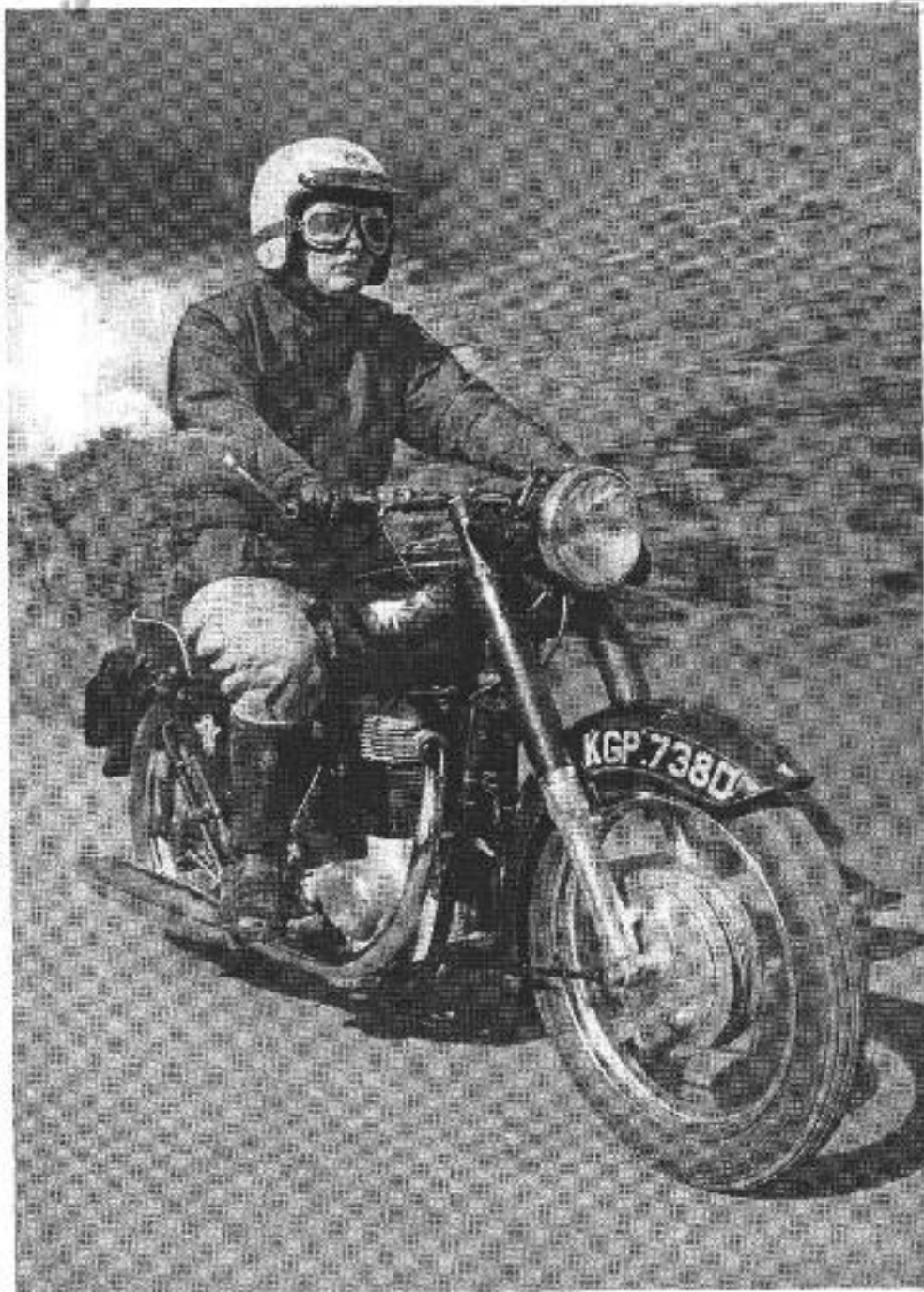
Ajs/Matchless **MATCHLESS (GB) 1941-1969**

Henry Herbert Collier woonde en werkte in Plumstead, een voorstadje van Londen. Vanaf 1891 voorzag hij zelf geproduceerde fietsen al van de merknaam Matchless. In 1899 begon Collier samen met zijn zonen Harry en Charlie fietsen

met hulpmotor te bouwen. Het eerste gemotoriseerde vervoer met de naam Matchless. Vanaf 1905 kwamen de Matchless V-twin modellen, voorzien van JAP motoren. Eencilinders volgden al spoedig.

Matchless G 9 1954





De laatste Matchless G3

Verward of juist verwarrend?

Een motorcross motorblok, Norton naven en voorvorkis de laatste G3 warrig of gewoon verwarrend? Peter Watson zet vraagtekens.

Had iedereen maar een oom Ted. Toen Graham Curtis pas negen jaar oud was en op vakantie bij zijn oom Ted, haalden ze de nieuwe Matchless G3 tevoorschijn en trokken er een dagje op uit met de 350 1-cilinder.

Ted Hobby woonde vlakbij Chippenham in Wiltshire, waar hij werkte als schilder en decorateur in het Prinses Margaret ziekenhuis in Swindon. Hij gebruikte de Matchless alleen in de zomer. Hij redeneerde dat het in de winter veel makkelijker was om op de fiets tussen de vele kopstaartbotsingen door te manoeuvreren. Maar op de lange zomerdagen nam hij Graham mee naar Stonehenge, Avebury of Longleat. Later, toen Graham een tiener was, gingen ze twee weken toeren door Europa op een 750 Norton Commando.

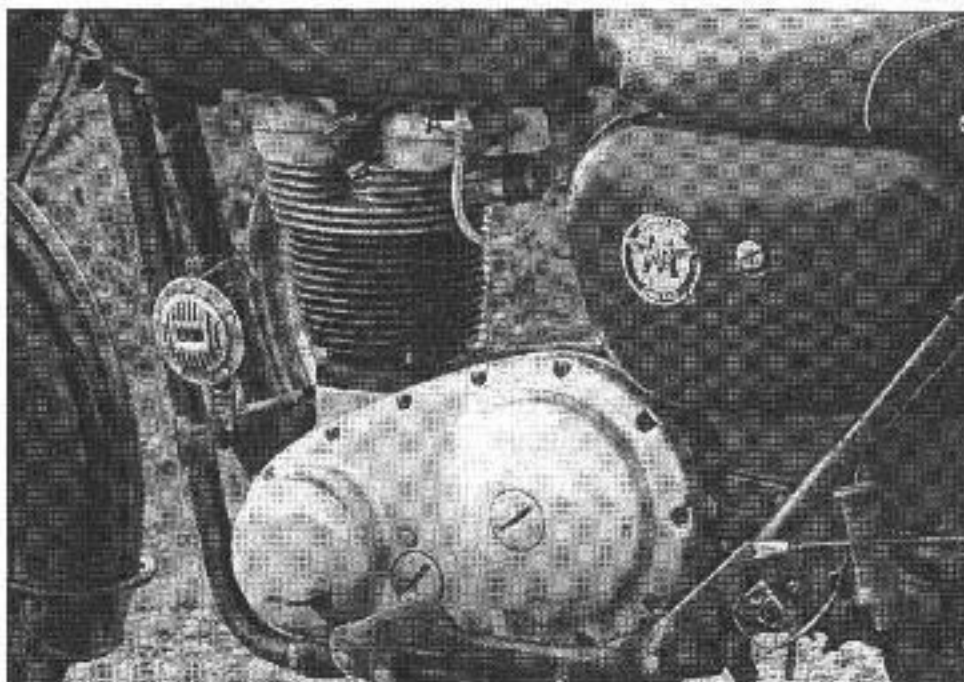
Oom Ted had altijd minstens twee motorfietsen rijklaar, maar die nieuwe Fastback Norton van 1971 heeft hem voorgoed genezen van Britse producten. Toen het duo op de twin München bereikte, bezochten ze de fabriek van Robert Bosch. "Het kreng verstookte gewoon liters smeerolie", zegt Graham. "We gingen naar de Bosch fabriek om te kijken of ze misschien bougies hadden die zichzelf in de Commando droog konden stoken."

Norton nam de klachten van Oom Ted pas serieus, toen de garantietermijn was afgelopen. Toen ook de Matchless het begaf, besloot hij beide machines te verkopen en een BMW aan te schaffen.

Graham vroeg meteen of hij de Matchless, die in 15 jaar slechts 30.000 km had gelopen, van zijn oom mocht kopen. "Te goed voor deze wereld als hij was, zei hij dat ik hem direct mee mocht nemen", vertelt Graham. "Na een snelle ontkolingsbeurt om de vastgekoekte uitlaatklep weer los te krijgen, liep het blokje weer zo soepel als altijd."

Deze G3 uit 1966 is in opmerkelijk originele staat. Ted was lid geweest van de International Motorcycle Touring Club en voor zijn toertochten door Europa monteerde hij vaak zijtassen met daarbij een scherm of Avonaire stroomlijnkuijs. Alleen een vervangingsclaxon, die er net zo goedkoop uitziet als de originele van AMC, een stuureind achteruitkijkspiegel en een kelk op de Monobloc carburateur verraden een afwijking van de catalogus specificaties. Op buitenlandse reizen monteerde oom Ted het luchtfilter, dat volgens AMC bij rijden in Engeland niet nodig was. De aantekening dat een hoofdsproeier van 250 i.p.v. 260 gemonteerd moet worden bij gebruik van het luchtfilter, staat in de notities die hij voor Graham over de Matchless schreef.

De laatste AJS, Matchless en Norton 1-cilinder wegmotoren zijn een aparte mengelmoes van onderdelen uit de magazijnen van Associated Motor Cycles. Wat je ook bestelde, iedereen kreeg dezelfde motorfiets, met alleen een bordje van je lievelingsmerk op de tank.

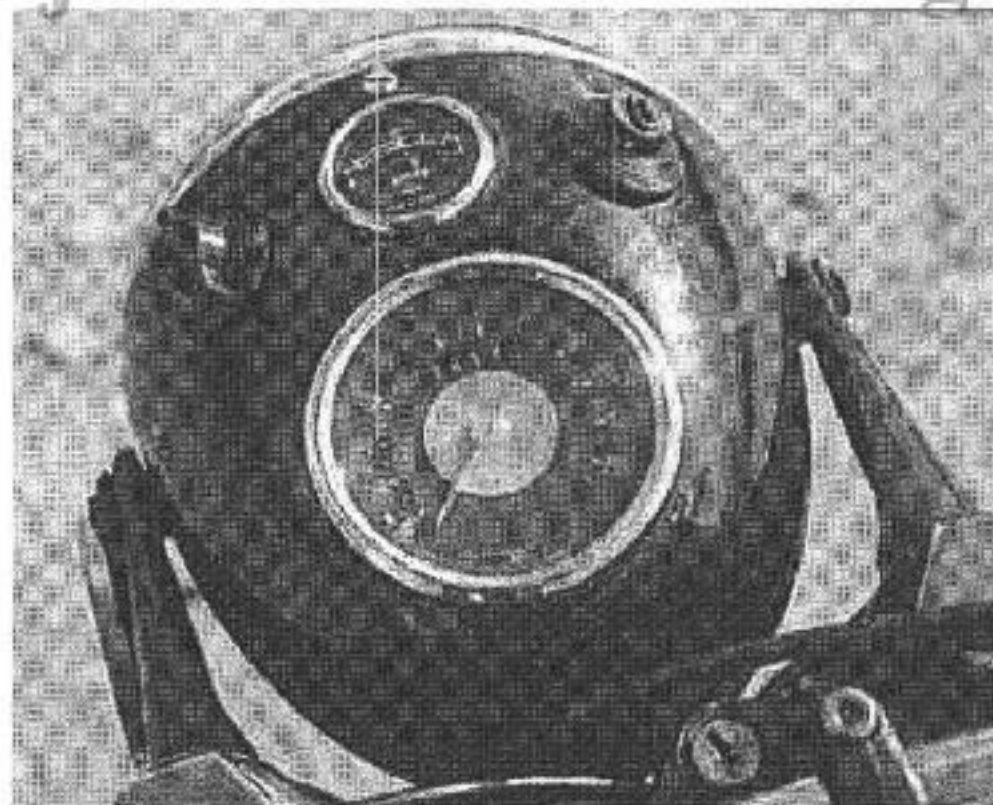


Een 1-cilinder toerblok met een crosser carter, gehangen in een duplex frame dat voor twins was ontwikkeld. De vervangen claxon ziet er net zo goedkoop uit als de originele

Oom Ted kocht de Matchless-uitvoering van postorderbedrijf Pride&Clark, Zuid-Londen, omdat de prijs hem wel aanstond. Voor het bedrag van £218 16s 2d kon hij rijden, met nog zo'n £85 in de knip. Afgeleverd op 23 juli 1966, twee maanden voordat de deurwaarder bij het hoofdkantoor van AMC op de stoep stond, is de G3 uitgerust met een



tandwielpomp van Norton en, iets meer in het oog springend, een Roadholder voorvork evenals Norton remnaven in 18in wielen. AMC had in 1963 de productie van Nortons verhuisd van Birmingham naar zuidoost Londen en de laatste veranderingen in het AJS en Matchless gamma werden in juli van dat jaar aan de pers doorgegeven. Grootverbruik praktijken, erop gericht om de productie te vereenvoudigen en de kosten te beperken, zorgden voor vreemde taferelen. Samen met de Norton onderdelen werd de nederige G3 getrakteerd op een geheel herontworpen blok, met een krukas/carter dat gebaseerd was op de fabriekscrosser. De slag van de 348cc stoterstangmotor werd vergroot tot 85,5mm. Smeedstalen vliegwielen vervingen het gietijzer. Er werd een dikkere krukpen gemonteerd, terwijl een enkele rij rollen de drie rijen van weleer in het kruktafplager ging vervangen. De stalen drijfstaag werd van de crosser overgenomen en het bronzen krukasglijlager aan de nokkenaszijde vervangen door rollen (zie G3 van ± 1940 - vert.). De olietoevoer naar het grote drijfstaagoo werd verbeterd, doordat de olie nu via het vliegwiel naar één zijde van de kruktafplagerrollen ging, in plaats van via de krukpen naar het midden van het rollenloopvlak. In tegenstelling tot eerder werd het kleppengedeelte nu niet gesmeerd via een pijp uit de voorkant van het nokkenashuis, maar vanaf de schooipomp (die het carter steeds leegzuigt - vert.). Dit was een nettere oplossing voor een blok dat altijd nogal last had van overstroming op zolder, omdat de olietoevoer geregeld kan worden met een naaldklepje dat uit de cilinderkop steekt.



Oom Ted klokte ± 30.000 km voordat hij de G3 aan zijn neef schonk

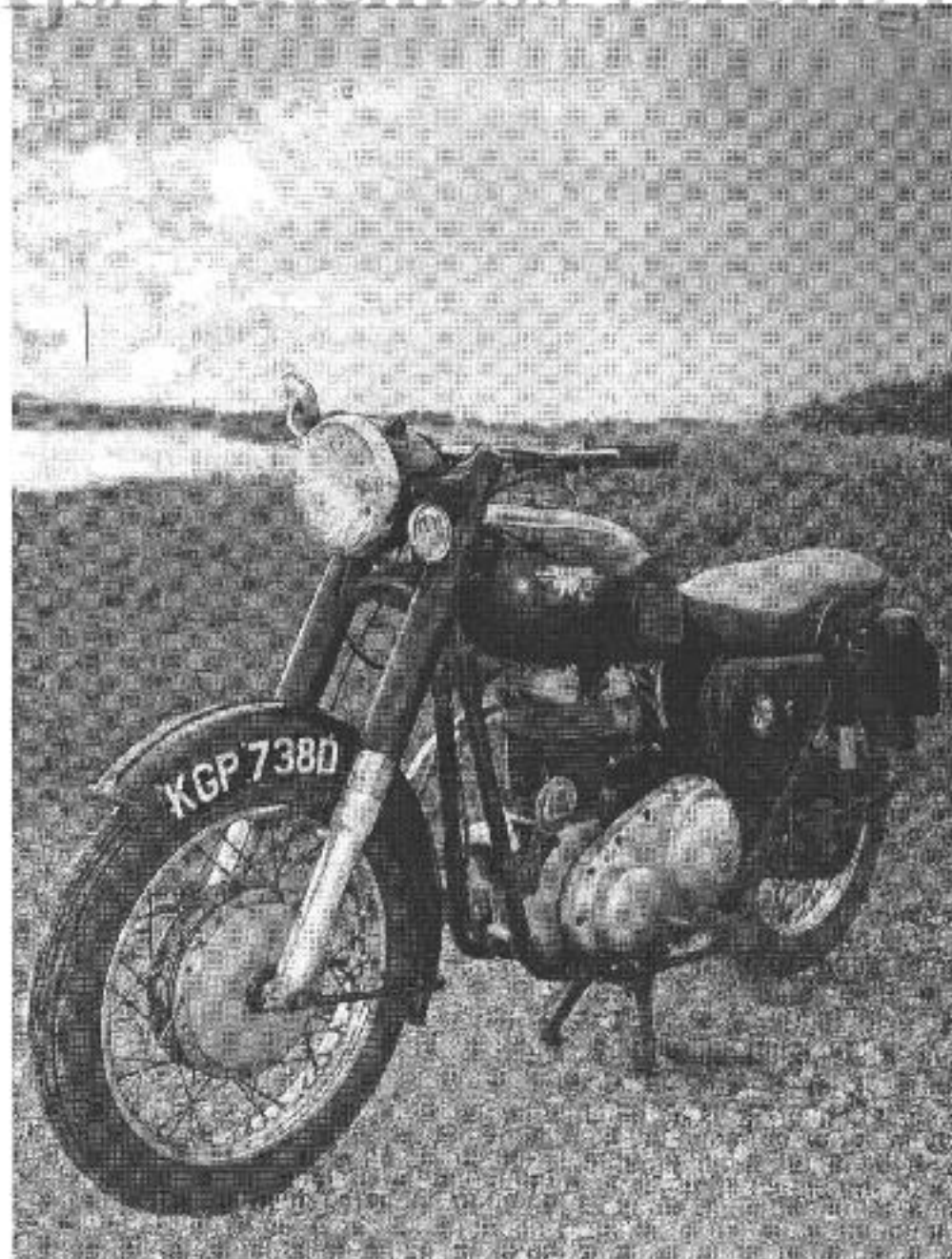
Een halve slag los is de juiste afstelling (in mijn boekje uit 1949 staat 1/6 slag: hij mag niet roken, maar ook niet kraken - vert.), maar rijders die bang zijn voor te weinig smering, draaien het naaldje verder uit, waardoor er olie aankomt op de uitlaatklepsteel, totdat de uitlaatklep vastzit (in mijn boekje uit 1949 staat dat de naaldklep alleen de inlaatklepsmering regelt en in mijn werkplaatsboekje voor 1958-1967 staat dat je voor het regelen van de uitlaatklepsmering een klein pijpje of een afgevijld stukje rond in het smeergaatje kunt slaan, natuurlijk voor eigen risico - vert.) Met een compressieverhouding van 9:1, kleppen met fatsoenlijke afmetingen en een 1 1/8in carburateur, zien de specificaties van de G3 er veelbelovend uit.

Voeg daar nog bij de terecht beroemde Norton-AMC versnellingsbak met drievierskoppeling, een 18 liter benzinetank en een 2 1/4 liter olietank, dan heb je een goed toegeruste 350cc toermotor. Helaas gooit het overtollige vet roet in het eten; het geheel weegt 173 kg.

Daar de stotertunnels zowel in de cilinder als in de kop zijn meegegoten, en het geheel met vier lange bouten op het carter is gemonteerd, ziet het blok er heel strak en opgeruimd uit. Achter een groot ovaal deksel op het nokkenashuis bevinden zich de puntjes t.b.v. het zes volt bobine-ontstekingssysteem. Aan de andere kant bevindt zich de wisselstroomdynamo in een primaire kettingkast van aluminium. Eigenaren van oudere Matchless 1-cilinders zullen de voordelen van een later model al hebben aangestreept, maar in de aantekeningen van oom Ted staan enkele valse noten. Die dubbele Norton tandwieloliepomp is vast efficiënter dan het roterende en heen- en weerschuivende ontwerp van Matchless, maar hij introduceerde bij Matchless eigenaren het rampscenario van carteroverstroming (zolder mooi droog, kelder verzopen - vert.). "wanneer de motor veertien dagen stilstaat loopt er zelfs olie in de primaire kast", schreef oom Ted. Hij voegt eraan toe dat zijn neef ook de wisselstroomgeneratorrotor in de peiling moet houden. "Wanneer de motor bij het starten terugslaat, kan de borgmoer loslopen."

Deze notitie verbaasde mij, omdat de G3 de hele dag feilloos startte. Hij liep steeds na één trap prachtig regelmatig stationair en sloeg nooit terug, vlotteren was niet nodig. Met de hoge kompressie in het achterhoofd gaf ik in het begin een flinke zwieperd aan de kickstarter, maar ik hield deze energieverspilling al snel voor gezien.

Ondanks het goedkope uiterlijk (grote 'Italiaanse' flens aan de buitenkant - vert.) laat de demper een gezond, diep geluid horen. In tegenstelling tot zijn langeslag voorganger loopt het toerental rap op. Geholpen door een lichtbedienbare koppeling en uitmuntende versnellingswissel, verloopt het schakelen zó vlot en soepel, dat ik soms twijfelde of hij wel goed in de volgende versnelling zat en twee keer het pedaal beroerde. Al gauw toerend in z'n vier met een vaartje van 90 km/u belandde ik op slecht wegdek en dankte AMC voor de comfortabele duozit en de knierubbers op de goedgevormde tank. Die Roadholder voorvork betekende een stap, of liever gezegd een snelmars, achteruit. De stijve vering geeft niks mee bij kleine hobbels en kuiltjes. De ongevoelige demping weet geen raad met diepe geulen of opeenvolgende richels.



Norton oliepomp laat aluminium primaire kast lekker met motorolie vollopen



Graham is vastbesloten de 1-pitter van Oom Ted niet te restaureren

De Matchless Teledraulic voorvork aan mijn G3 uit 1943 laat van dit Norton-ontwerp een hopeloos onderontwikkelde indruk achter.

Al zig-zaggend door het spitsverkeer op de rondweg van Derby kwamen ook de 'kwaliteiten' van de redelijk forse - 8in en 7in - remmen van Norton tevoorschijn. Ze deden weinig bij hoge snelheid en hapten venijnig bij stapvoets rijden. Het enige voordeel dat ik bij deze Norton wielen zag, was het 3-bouts ontwerp van het snel-uitneembare achterwiel.

Het frame is zo fors uitgevoerd, dat er met gerust hart een 650cc twin in kan worden gehangen; hierdoor voelde de G3 zeer koervast aan bij hoge snelheid en erg veilig in de bochten. Het stuurgedrag is absoluut neutraal; de berijder heeft het heft geheel in handen. Geschoeid op Avon SM en Supreme gaf de machine mij vanaf het begin zekerheid op elk wegdek. Jammer genoeg beperkt het hoge gewicht wel de prestaties, die evenwel vergelijkbaar zijn met de meeste Britse 350 kopkleppers. Boven de 90 km/u laat het blok merken dat er hard gewerkt wordt door steeds meer trillingen naar de berijder te zenden via handen, knieën en voeten. Karakteristiek voor elke

1-cilinder Matchless met originele zuiger, heeft ook deze G3 een blok dat weinig mechanische bijgeluiden laat horen.

Ajs/Matchless vereniging

Oom Ted stuurde een kaartje uit Bretagne waarin hij opschepte over een verbruik van slechts 85mpg ($\pm 1:30$), daar kun je inderdaad beter naar streven, dan naar 85 mph (± 136 km/u).

Graham Curtis gebruikte de Matchless om naar zijn werk bij British Rail Research te pendelen. Hij is leider van een software groep die slimme computerprogramma's ontwerpt om de levenstekenen van een loc-bestuurder in de gaten te kunnen houden. Wanneer machinist Piet, Henk of Klaas zich niet helemaal lekker of zelfs een beetje vermoeid voelt, wordt dit meteen via radiosignalen doorgegeven aan de Grote Controleur op het Hoofdkantoor.



Graham Curtis heeft alle documenten bij de G3 bewaard inclusief de foto van een opgewonden joch aan boord van de Matchless

Deze BR (British Rail) technologie is zo geavanceerd dat Graham's collega's al Formule-1 teams hebben geadviseerd. Denk daar maar eens aan wanneer je weer in een stuk rollend materieel zit dat zo uit het spoorwegmuseum lijkt te zijn geplukt. De kloof tussen wat mogelijk is en wat Engeland nogal eens aflevert wordt duidelijk door bepaalde aspecten van de G3. Die ranzige plastic tankemblemen vallen regelmatig uit elkaar.

De zilveren zig-zag strepen bovenop de zwarte tank zullen vast een geheimzinnige betekenis hebben die mij ontgaat, want het één voegt niets toe aan het ander. Graham geeft toe dat hij de Matchless als aandenken heeft gehouden. En langzaam maar zeker begint het tot hem door te dringen dat hij een vrijwel originele zeldzaamheid bezit. Door een van mijn uitspraken op z'n kop te zetten stelde hij vast, dat de G3 erg goed is in het nergens echt goed in zijn.

Dat klinkt als een hard oordeel. Maar als je kijkt naar wat AMC bereikte door bakken met geld en veel tijd te steken in al die wijzigingen aan bestaande modellen, lijkt dat net zo zinvol als het rechtzetten van de dekstoelen op de 'Titanic'. Het resultaat zou nooit iets anders opgeleverd hebben dan: een erg verwar(ren)de Matchless.

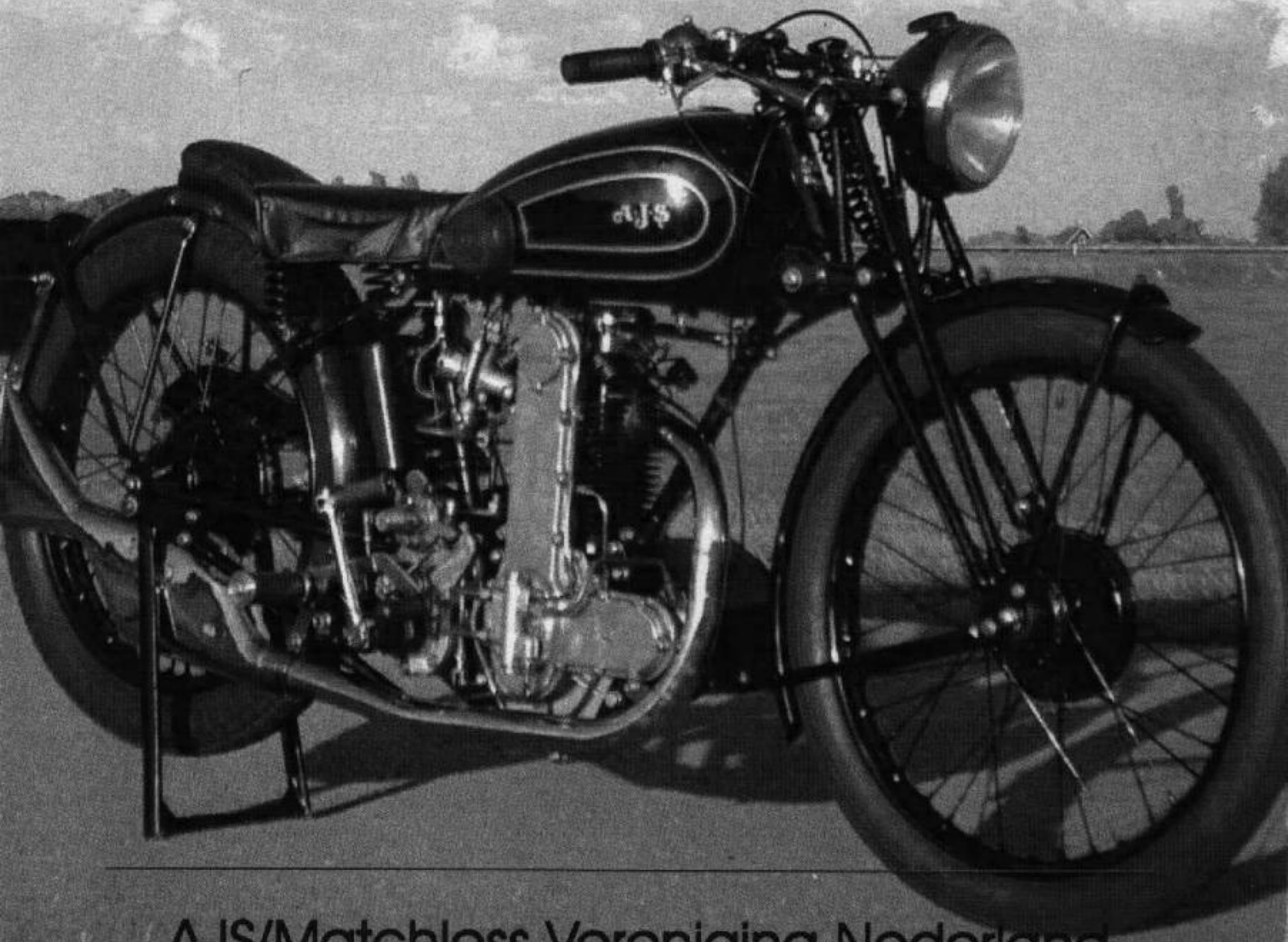


Van Utrechtweg 30
2921 LN Krimpen a/d IJssel
Tel. 0180 - 518848
Fax 0180 - 510364

www.ftr-classic-motorsports.nl FTR@planet.nl

Onderhoud, reparatie, revisie en tuning van straat, race, off road en trial motoren. Standaard of specials. Bigend revisie, bronzen bus krukas lijnhonen, krukas balanceren, cilinder boren/honen. Trommelremrevisie. Framebouw, ook reparatie/aanpassingen van frames. Draai en freeswerk, laswerk (ook alu en RVS), straalwerk. Leveringen van o.a. olie, (trial)banden, remmen, kettingen, etc. Ook voor spuiten en poedercoaten, verchromen, polijsten etc.

Ajs/Matchless vereniging

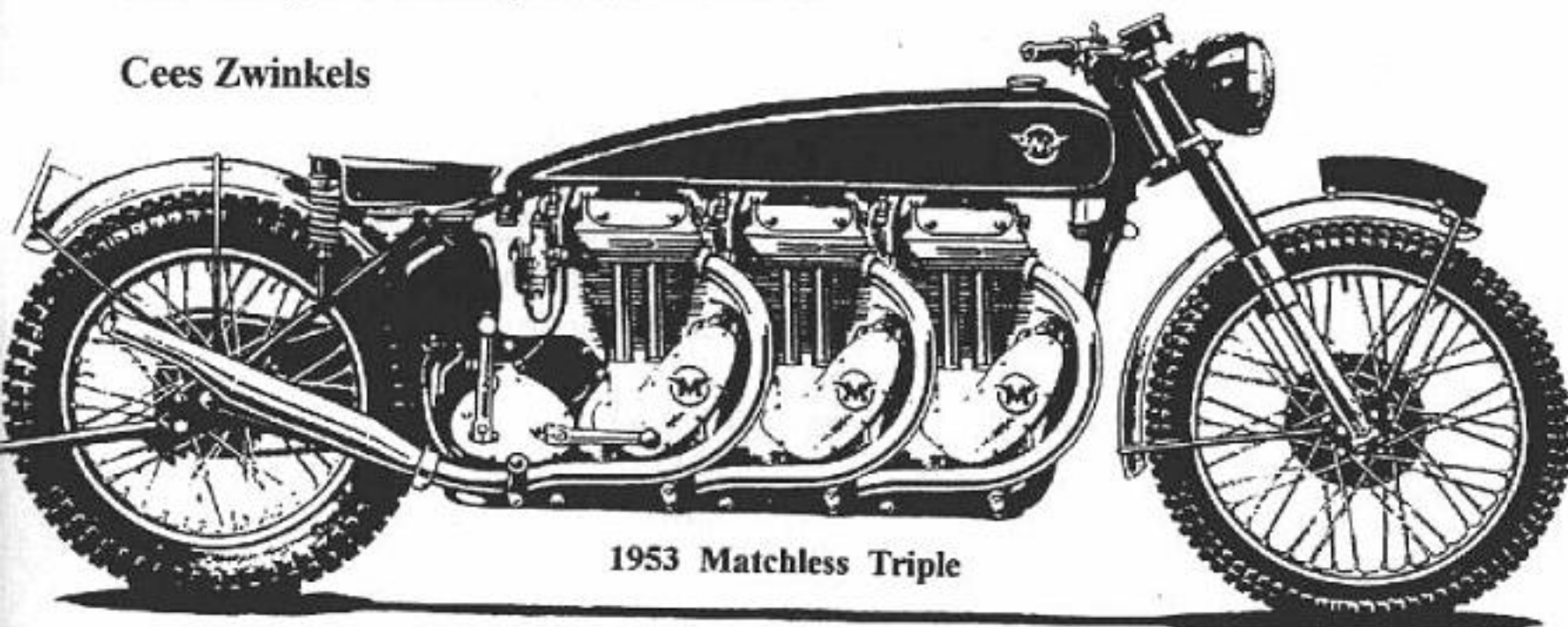


AJS/Matchless Vereniging Nederland

In het begin van de jaren vijftig was er op en rond de circuits allereerste sprake van competitie. Uiteraard was er ook concurrentie vanuit Duitsland en Italië, maar Britannia ruled the waves. De Britse fabrikanten onderling trachtten elkaar de loef af te steken met steeds grotere motorvermogens. De na-oorlogse schaarste dwong ontwerpers daarentegen uiterst creatief te zijn en zoveel mogelijk gebruik te maken van dezelfde onderdelen voor verschillende toepassingen. Dit gold voor kleine onderdelen als bouten en moeren, maar ook voor- en achterwielen waren uitwisselbaar. Een typisch Engels trekje: wanneer een onderdeel werkelijk goed bleek te zijn ontworpen wilde men het zoveel mogelijk gebruiken. Een bijzonder voorbeeld hiervan is de Matchless Triple uit 1953. Technici van AMC wilden de concurrentie van HRD Vincent en Ariel op listige wijze aftroeven door tegenover respectievelijk de 1000 cc V-twin en de 1000 cc Square Four een krachtpatser van 1500 cc te zetten zonder een geheel nieuwe machine te hoeven ontwikkelen. Drie G 80 blokken achter elkaar gezet, dat was de Matchless-toverformule.

De Triple wilde best hard vooruit maar realiseerde voor de fabriek toch niet het succes dat er van verwacht werd. Hij ging niet zo soepel de hoek om. En coureurs moesten worden uitgezocht op de aanwezigheid van lange armen. Voor zover bekend is er geen enkel exemplaar behouden gebleven. Wat rest is een toevallig plaatje als herinnering aan een episode uit de Britse motorhistorie die gekenmerkt werd door een ietwat 'narrow minded' benadering van de ontwerpopgave. Achteraf kunnen we zeggen: een vergeeflijke dwaling ten opzichte van al het moois dat de Engelse fabrieken aan de motorgeschiedenis hebben bijgedragen. Volgens critici, die spraken van het 'Triple-effect', ging het hier echter niet om een op zichzelf staande miskleun maar is dit voorval illustratief voor de teloorgang van de motorindustrie van Groot Brittannië. De moraal van dit verhaal: groot, groter, grootst heeft al gauw tot gevolg dat de verhoudingen uit het oog worden verloren.

Cees Zwinkels



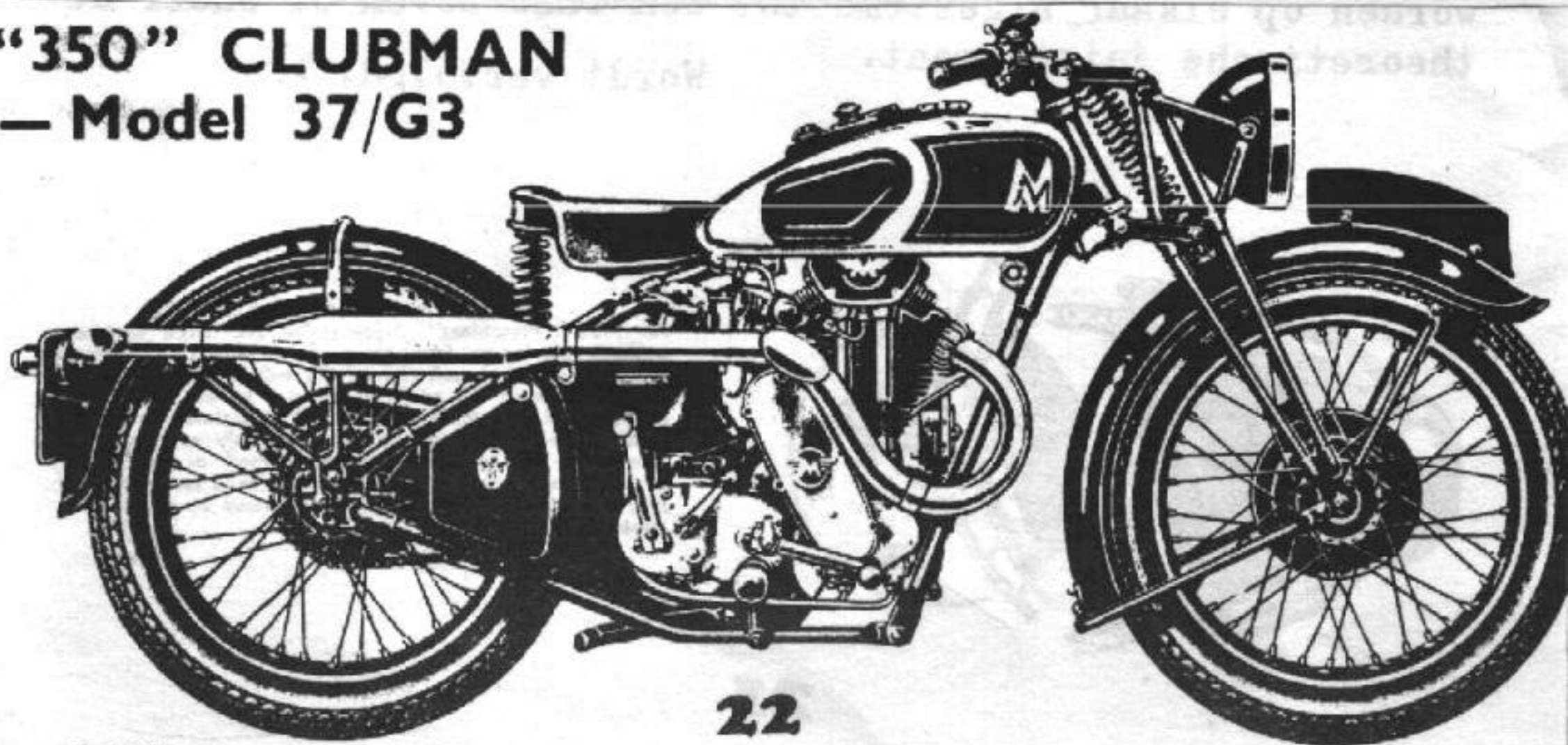
1953 Matchless Triple



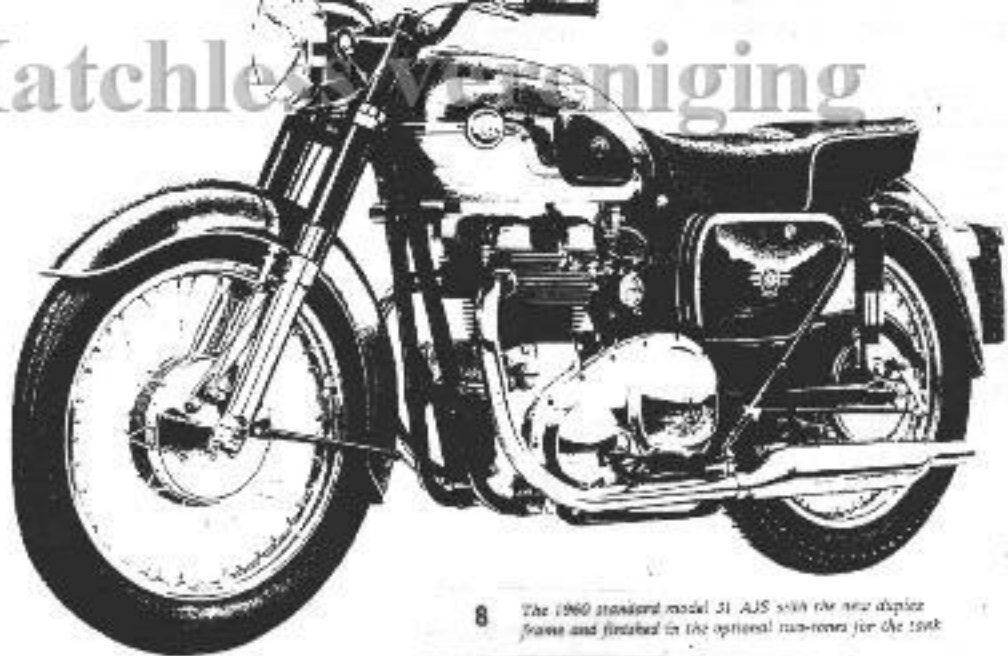


GELUIDEN VAN HET B.A.F.-FRONT.

"350" CLUBMAN — Model 37/G3

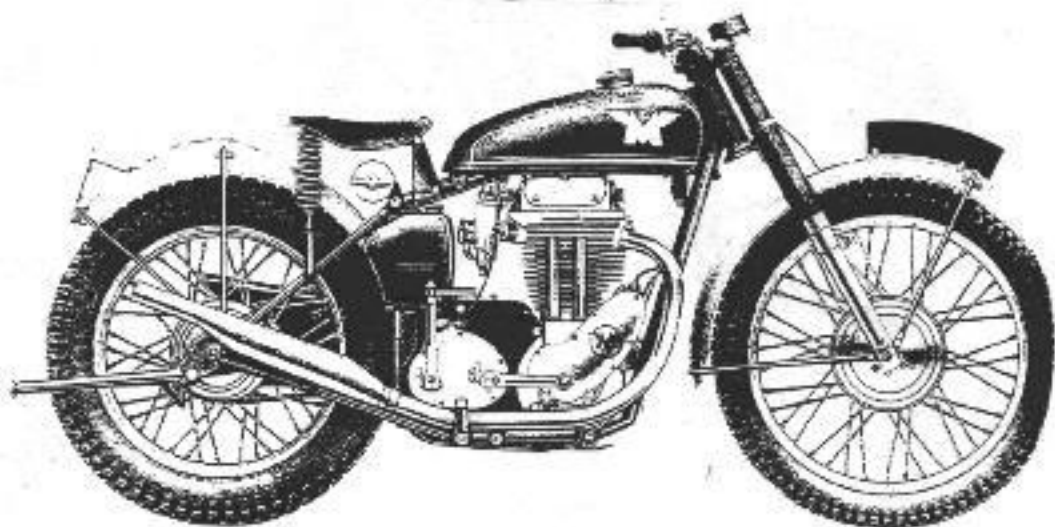


Ajs/Matchless Twinigning

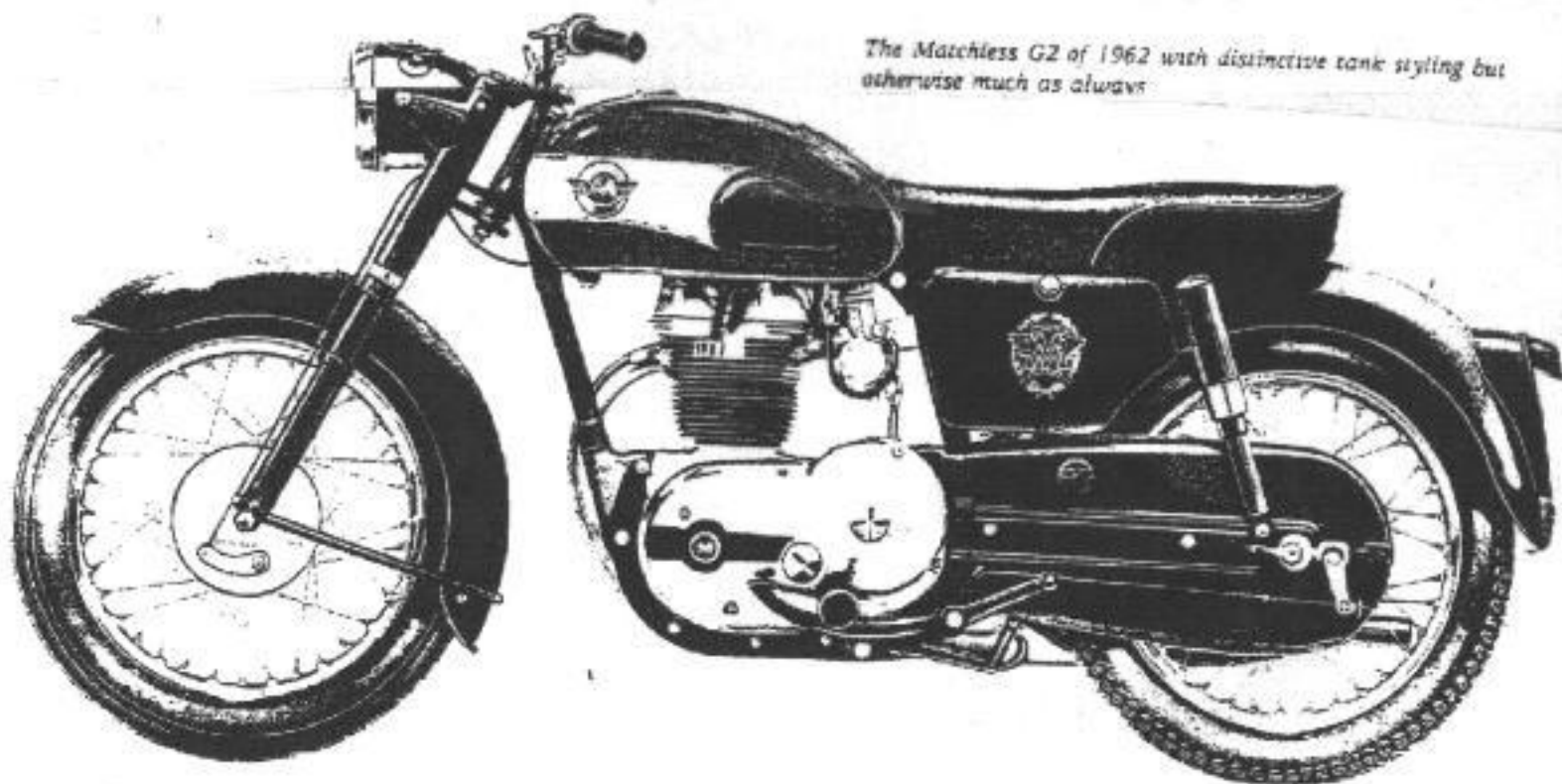


8 The 1960 standard model 31 AJS with the new duplex frame and finished in the optional run-runs for the tank

The rigid 1955 G2LC with revised frame and small cylindrical restbox under the saddle



9



The Matchless G2 of 1962 with distinctive tank styling but otherwise much as always

Ajs/Matchless vereniging

De Lange en de Korte

Road test: AMC 350cc eencylinders

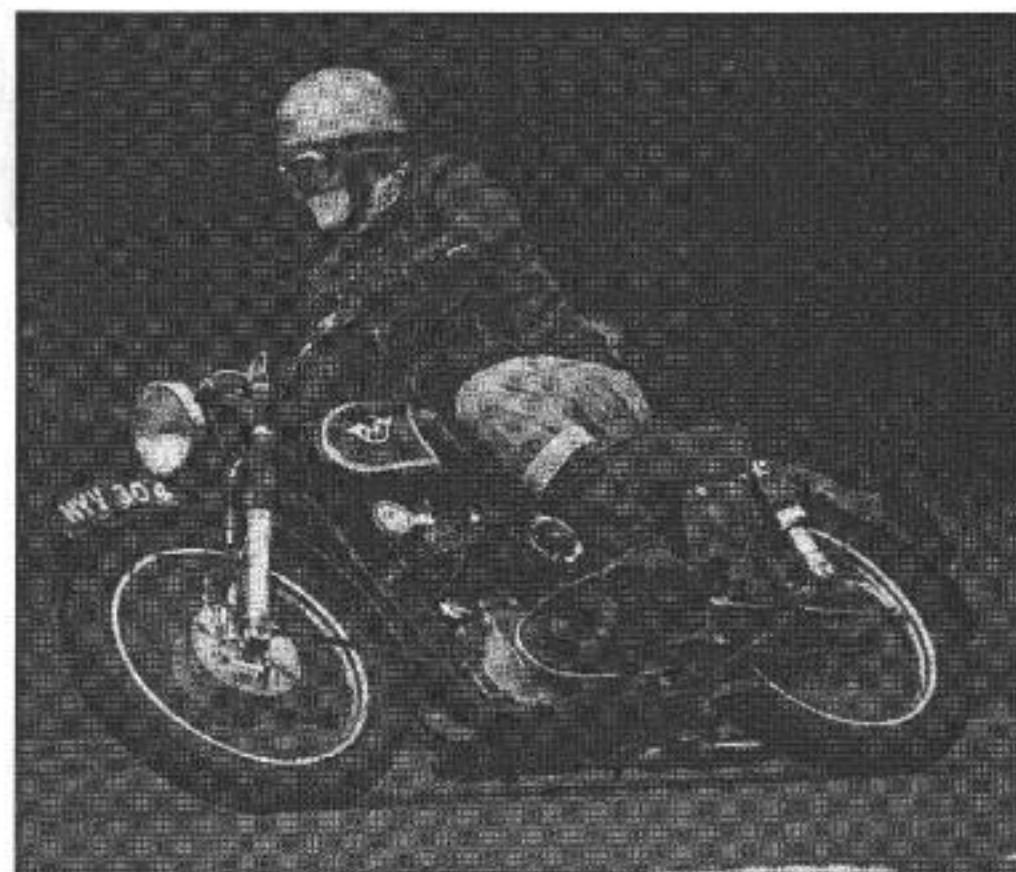
Laagtoerige langeslag Matchless 350cc G3LS eencylinders uit de vijftiger jaren nemen het op tegen een pittige korteslag G3 van de zestiger generatie.

Tegenwoordig neigen we ertoe te denken dat alle 350cc AJS en Matchless wegmotoren wel stevig en betrouwbaar waren, maar bepaald niet opwindend. Dat waren ze ook tot de introductie door de AMC fabriek van korteslag versies in 1962. Deze latere modellen zien er niet erg flitsend uit: de opvallende merksymbolen op de tank steken nogal af tegen de verder saaie vormgeving. Maar de niet veel voorkomende Matchless G3 Mercury en de AJS 16S Sceptre eencylinders combineren traditionele sterke eigenschappen met een verrassende snelheid. Ongetwijfeld zijn dit de meest over het hoofd geziene en onbegrepen wegmotoren van na de oorlog. Op de typisch Britse manier waren de AMC 350-ers de stiefkindjes van de modellenreeks, met een rijwielgedeelte dat leek op een afdankertje van de grotere en krachtiger modellen. Maar ze werden net zo precies gemaakt en netjes afgewerkt als de grotere fietsen en hebben een eigen aantrekkingskracht.

We kregen drie 350cc Matchless eencylinders te leen van Ken Smith voor een vergelijkende test. Hij is een van de prominenten van de British Owners Club uit Essex. De machines waren G3LS modellen uit 1954 en 1958 en een Mercury korteslag uit 1962. Alle drie waren ze door hem zorgvuldig tot bijna nieuw gerestaureerd.

Prestaties

De 'S' in G3LS staat voor 'Springer', d.w.z. geveerd, en dat klopt wel, maar de 'L' stond oorspronkelijk voor 'lichtgewicht' en dat is kort gezegd kletsboek. Ze zijn te zwaar en hebben te weinig vermogen: de geclaimde top van 19,3 pk bij 5750 tpm hebben de meeste machines nooit gehaald. Deze 350-jes moeten ruim 172 kg metaal voortsleuren plus een berijder en misschien ook nog een passagier en bagage. Maar om eerlijk te zijn, spetterende prestaties waren niet het eerste doel van de fabrikant van een gemiddelde gebruiksfiets voor binnenlandse verkoop in de vijftiger jaren.



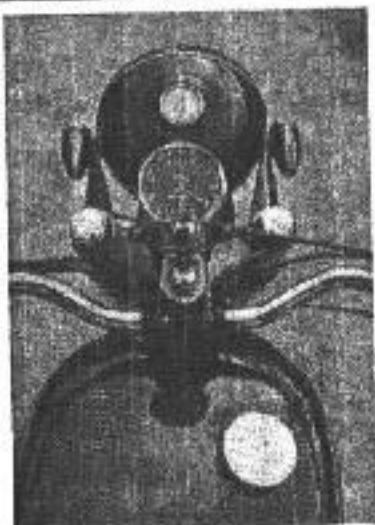
1954 G3LS De vering is het soepelst bij het oudste model, maar de voorvork duikt aardig als je remt

Je kunt erop vertrouwen dat beide G3LS modellen bij de eerste of tweede trap starten als je de juiste volgorde van handelingen aanhoudt. Even vlotteren, de kleplichter van de uitlaatklep openen om de zuiger makkelijker over de compressie te krijgen en een beslissende trap op de kickstarter. De latere wisselstroommachines met condensator-ontsteking waren nauwelijks makkelijker te starten.

Het langeslag blokken, 69 x 93 mm, hebben onderin een berg van een koppel: de 54-er kan je in de hoogste versnelling met gemak laten zakken tot 30 km/u met de ontstekingsvervroeger in zijn uiterste stand. Het latere model was daar niet zo happy mee.

Ajs/Matchless vereniging

De twee parkeerlichtjes aan weerszijden van de koplamp zijn meer een stylistisch grapje dan praktisch. De snelheidsmeter is een type van Smith



De langeslag blokken met hun zware gietijzeren vliegwielen op de krukas hielden niet van hoge toerentallen en waren maar langzaam, hoewel wel regelmatig, door de versnellingen te trekken. Elke arbeidsslag werd gekenmerkt door een duidelijke uitlaatplop. De snelheid waarbij het blok zich het meest op zijn gemak voelt en de minste trillingen produceert, ligt rond de 65 tot 75 km/u in de hoogste versnelling. Vanaf dat moment beginnen de trillingen en die worden met toenemende snelheid erger. De eigenaar meldt dat bij langere tijd volhouden van een snelheid van rond de 100 km/u de bouten

eruit beginnen te trillen. Toch is zelfs voor de G3LS een top van tegen de 130 km/u geclaimd.

Bij het schakelen met de Burman B52 vierversnellingsbak moet je geen haast hebben. Als je toerental genoeg laat zakken, werkt hij best goed. Op dit punt presteert het latere model met de eigen AMC-bak beter, wel kraakvrij, maar met die bonken van vliegwielen die van binnen doormalen schakelt ook die bepaald niet als boter. De koppelingen grijpen goed aan, zonder haken of slipperigheid en ze zijn soepel te bedienen.

De korteslag machine is een katje om met heel andere handschoenen aan te pakken. Het is nauwelijks te geloven dat 'ie uit dezelfde fabriek komt. Met ruim 23 pk bij 6200 tpm is hij duidelijk levendiger in de acceleratie, houdt ervan goed op toeren te worden gehouden, en hij rijdt alles bij elkaar een stuk lekkerder.



AMC's eigen Jampot achterdempers werden gebruikt tot 1957.
Het oude type buddy-seat was nogal kort

Trillingen treden op rond de 80 km/u in de hoogste versnelling, maar ze verdwijnen weer rond de 100 km/u. Je kunt dus kiezen tussen een wat langzamere of een wat hogere kruissnelheid.

De vierde versnelling in de bak is gelijk aan die in de langeslag machines met een verhouding 5,8:1. Maar waar die lange gewoon tegen de heuvels op stampen, moet de korteslag terug naar drie om de gang erin te houden. Niet dat dat het plezier wegneemt: met toenemend toerental komt er een luide, maar prettig klinkende toon uit de knalpijp. De machine lijkt niet kapot te krijgen, maar hij mist de geweldige soepelheid van de langeslag. Ook voor dit blok zou de topsnelheid tegen de 130 km/u liggen, alleszins aanvaardbaar voor de G3.

Hoewel de koppeling van de G3 hetzelfde AMC-type met drie veren is als op de 58-er, voelt hij heel anders aan. Het aangrijpingsmoment is veel abrupter. De verklaring hiervoor moet liggen in de andere vormgeving van het koppelingshendel. De afstand tussen het draaipunt en het begin van de

kabel is wat groter.

De frames zijn, op kleine verschillen na, nagenoeg gelijk. Op de 54-er zit je er nogal bovenop. De andere bieden een betere zitpositie. De oude G3LS had een vlakker stuur en een hardere buddy. De jongere had een wat hoger stuur en bood een wat zachtere zit. De zitpositie van de G3 is een paar centimeter lager maar het toerstuur is gelijk aan dat van de 58-er. Het 54-er type met de niet-verstelbare eigen jampots van AMC is duidelijk het zachtst afgeveerd. De voorvork duikt vervaarlijk bij sterk remmen - je hoort hem gewoon zwoegen.



Het met een magneet uitgeruste blok ziet er knap uit, maar de Burman B52 versnellingsbak vraagt om slow-motion bediening

Ajs/Matchless vereniging

Matchless G3LS 1954

voor : gemakkelijke stamper met eenvoudige bediening en een traditioneel uiterlijk
 tegen : weke vering en traag werkende versnellingsbak

Met de introductie van zo'n pittig blok - het geluid van de G3 doet toevallig denken aan dat van een AJS 7R met bovenliggende nokkenas - lijkt het jammer dat AMC de korteslag 62-er in hetzelfde grote zware duplex frame heeft gehangen dat ook gebruikt

werd voor de 650cc tweecylinder. Alle drie de machines laten zich op een zekere en veilige manier berijden. Zij sturen nauwkeurig op elk wegdek en kunnen verrassend snel door de bocht gegooid worden, hoewel de 54-er met zijn wekere vering, niet zo rotsvast lag als de andere twee. De bevestigingsbout van de uitlaat was ook makkelijk in de bocht over de grond te schrapen.

De volnaafs voorremmen verschillen enigszins van elkaar, maar ze geven hetzelfde gevoel: voldoende, zonder bijzonder goed te zijn. De achterremmen zijn heel doeltreffend; ze vertragen flink zonder het wiel te blokkeren. Als ze samen met het vooranker gebruikt worden is er voldoende remkracht om met het moderne verkeer mee te kunnen. Aan alle drie de machines moet flink gesjord worden om ze op de middenbok te krijgen; er weer af gaat gemakkelijk genoeg. Ze hebben alle drie een automatisch inklappende zijstandaard, zodat je niet met uitgeklapte standaard weg kunt rijden. Je moet alleen oppassen dat hij niet onverwacht inklapt als je de fiets neerzet.

Tijdens de test hoefden we de verlichting niet te gebruiken, maar de eigenaar beoordeelt die als redelijk, als de zaak tenminste goed onderhouden wordt.

Geschiedenis

Associated Motor Cycles was de eerste massaproducteur in Engeland die standaard telescoop-voorvorken en swing-arm ophangingen achter monteerde op de gewone modellen en dat was een goede greep. De G3LS Matchless en zijn tegenhanger, de AJS 16 MS, werden gebouwd van 1949 tot 1961. Ze waren sterk gebaseerd op de militaire Matchless G3L, die al in 1941 de Teledraulic voorvork van AMC had. Die werd in het



1958 G3LS Het frame met een enkele voorste buis kan betrouwbaar door de bochten gegooid worden

leger beter beoordeeld dan de Webb-voorvork die BSA en Norton toen nog monteerden.

AMC verspilte geen tijd met het experimenteren met plunjers of naafvering achter, maar monteerde meteen een swing-arm met Teledraulic schokbrekers. Deze werden in 1951 vervangen door dikke Jampot-types. De commercieel alerte firma zorgde elk jaar voor een aantal kleine veranderingen. Sommige verbeteringen kwamen voort uit ontwikkelingen in de racerij, zoals de lichtgewicht aluminium cilinderkop op de 51-er wegmotoren.

In 1952 werd de Burman CP versnellingsbak vervangen door de B52. In 1954 kwam er een lichtere en stijvere krukas en volle aluminium

Ajs/Matchless vereniging

De wisselstroom dynamo voor de condensatorontsteking zit met de contactpunten achter een part deksel. De versnellingsbak is die van AMC



wielnaven. In 1956 kregen alle wegmotoren onder de 600cc tweecylinders hetzelfde frame met platte olietank en bijpassende kast voor accu en gereedschap. Vanaf 1957 gebruikte AMC dezelfde ingebouwde versnellingsbak als de dochtermaatschappij Norton. Tegelijkertijd werden de Jampots vervangen door ingekochte Girlings, die aangepast werden aan de AMC swing-arm door aan de onderkant extra bevestigingsogen aan te brengen.

Een grote verandering in 1958 was de 6 volt Lucas wisselstroomdynamo. Daarmee werd het elektrische circuit gemoderniseerd, maar er kwam rond de cylinder zoveel ruimte, dat een vette kat er ook nog wel een plaatsje kon

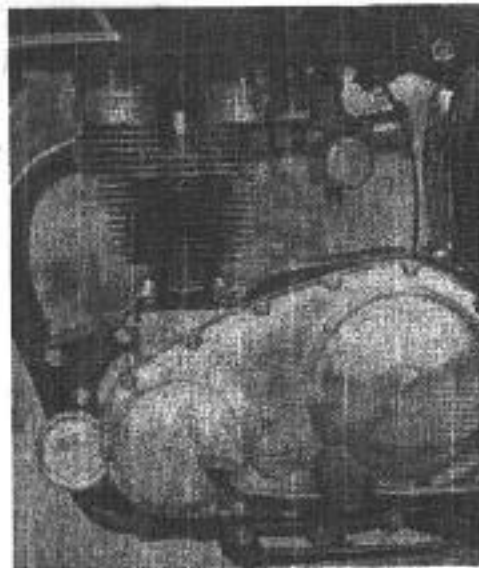
vinden. Volgens velen werd daardoor het uiterlijk van de machine flink verpest. In 1960 werd de G3LS voorzien van het dubbele wiegframe van de AMC meercylinders: het is nog maar de vraag of dat echt nodig was.

Kortslag-blokken - hoewel niet dezelfde als de veelgeprezen crossblokken van AMC- werden op wegmotoren ingevoerd met de modellen Mercury en Sceptre in 1962. Er waren ook sportieve uitvoeringen met de toevoeging 'S' aan de typenaam. Die hadden optische foefjes zoals een naar beneden gebogen stuur en spathorden met dichte zijkanalen. In 1963 werden 18 inch velgen gemonteerd. Dit was de laatste wijziging aan dit model.



De volnaaf 18cm voorrem kan beter omschreven worden als voldoende dan als bijzonder

De aluminium primaire kettingkast lekt meestal wat minder dan het oude plaatstalen type. De Amal Monobloc carburateur werd geïntroduceerd in 1955



Vanaf 1964 ging het snel bergafwaarts met de eens imposante AMC-groep. Er werden nog kortslag-blokken, zowel van 350 als van 500cc, gebruikt, afkomstig van de G80CS wedstrijdmaschine met een slag van 85,5 mm, maar de productie werd stopgezet in 1966.

Uitrusting

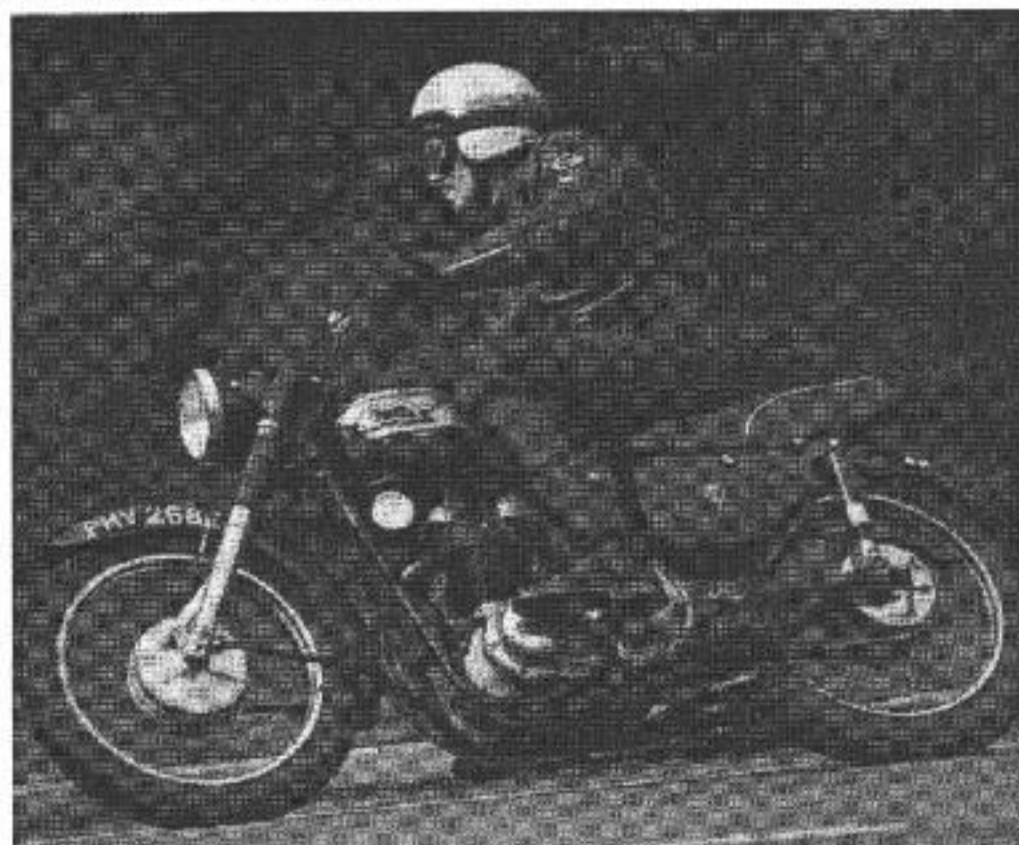
De blokken van de G3LS modellen werden van 1954 tot 1958 nauwelijks gewijzigd. Het zijn eenvoudige robuuste werkpaarden, gebaseerd op vooroorlogse ervaring.

Ze hadden veel onderdelen gemeenschappelijk met de AMC Matchless G80 en de AJS Model 18. Een samengestelde krukas met ijzeren vliegwielen is gelagerd in twee kogelringen aan de aandrijfkant en een enkelvoudige bronzen bus aan de ontstekingskant. Andere kenmerken zijn een big-end met gesloten kogellager, dry-sump smering met een tandwiel-aangedreven pomp, gietijzeren cylinders, aluminium cylinderkoppen en haarspeld-klepveren. De geteste machine uit 1954 was voorzien van een wire-wound zuiger, zoals bij het origineel. Dit ongebruikelijke ontwerp werd spoedig verlaten, maar het slaagde er goed in het zuigergeklapper bij de eencylinders te onderdrukken. Amal carburateurs met gescheiden kamers (op de 54-er zat een vooroorlogse versie van het juiste Type 76) werden in 1955 vervangen door Monoblocs. De maat van de doorlaat bleef onveranderd op 27 mm.

Matchless G3LS 1958

voor : Als de 54-er, maar
betere wegligging en
een makkelijker
bedienbare
versnellingsbak
tegen : Trillingen beperken
de kruissnelheid

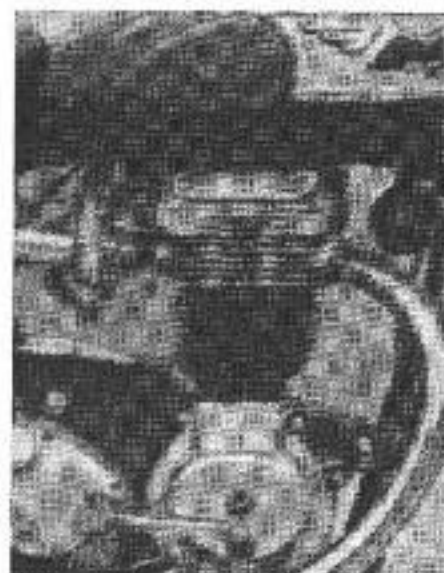
1962 G3 Het dubbele wiegframe laat zich goed sturen, maar het is te zwaar voor het pittige korteslag blok



De plaatstalen primaire kettingkast van de 54-er, die van ver voor de oorlog dateert, staat bekend om zijn lekkage. De 58-er heeft een mooie aluminium kast, die vanaf dat jaar gemonteerd werd. Ironisch genoeg vindt Ken dat de oude kast beter oliedicht is en dat de nieuwere wat drupt. Met moderne afdichtingsmiddelen kan ook het oude type redelijk lekvrij gemaakt worden.

De voorvorken lijken van buiten identiek, maar de 58-er G3LS heeft stijvere poten, zoals al eerder op de wedstrijdmachines gemonteerd, krachtiger veren en een verbeterde damping. In 1956 werd het standaardframe versterkt ter hoogte van de ophanging van de swing-arm, tegelijk met kleine cosmetische wijzigingen aan het achterste subframe.

De nieuw ontworpen cilinderkop had ingesloten stoterstangen. Grote merksymbolen op de tank vinden sommigen foel



Het latere model heeft een iets bredere benzinetank, maar beide typen hebben rubber kniegrips.

In 1954, toen solo-zadels door sommige fabrieken nog standaard werden gemonteerd, kon AMC als optie een duoseat leveren. Die was stevig maar toch comfortabel, maar nogal aan de korte kant om een passagier comfort te bieden. Tegen 1958 was de buddieseat standaard geworden en bijna acht centimeter verlengd.

Het model uit 1954 is het eerste van AMC met een volnaafs remtrommel.

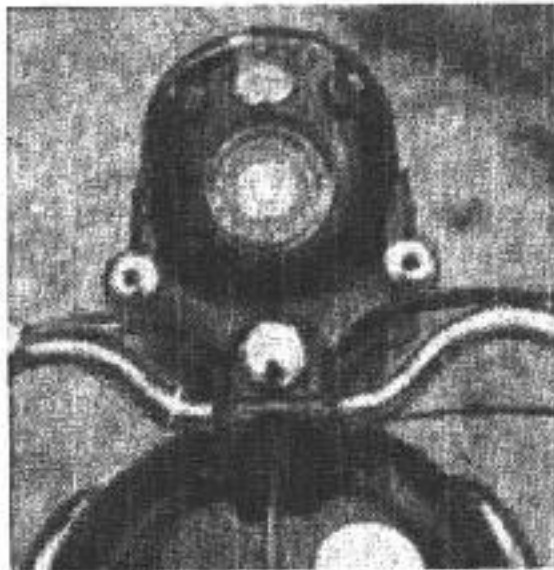
Die werd door rijders al gauw omgedoopt tot 'conservenblik' en vervolgens door AMC onder handen genomen om de vormgeving te verbeteren; Het van ribben voorziene deel tussen de spaken kreeg een bol oppervlak. De eenzijdige achterrem van de 54-ers werd vervangen door een volnaafs-exemplaar in 1955.

Een verschil tussen de langeslag machines is verder dat bij het latere model de voorste spatbordstang weggelaten is. Bij deze was ook het verwijderbare deel van het achterspatbord met één bout bevestigd i.p.v. met twee. Dit soort details kan het restaureren van een AMC



De Girling achterdempers hebben onderaan bevestigingsogen van AMC. Het achterspatbord belemmert het uitnemen van het wiel

De styling was in 1962 eenvoudig maar saai. De minder grove Smiths magnetische teller was in de plaats gekomen van de Chronometric



een hele klus maken voor iemand die geen oog heeft voor detail.

Het korteslag blok uit 1962 is eigenlijk een korteslag cilinder op een carter van de langeslag. Optisch was het gemoderniseerd door de stoterstangen binnen de cilindermantel te verleggen. Cilinder en kop werden vastgezet met lange bouten door het geheel heen, i.p.v. de korte bouten waarmee de cilinder onderaan was

vastgezet bij de langeslag. De compressieverhouding is hoger (8,5:1) en het blok heeft grotere kleppen en een Monobloc met een doorlaat van 28,5 mm. Ons exemplaar had een type met vergrootte vlotterkamer, bekend uit de zestiger jaren.

Het bijgewerkte blok van AMC was in hetzelfde frame gebouwd als zijn G3LS voorganger, met de 19-liter benzinetank en de sterk gebogen spatborden. Het achterspatbord had toen geen verwijderbaar achterstuk meer, wat het snel verwijderen van een wiel om een lekke band te repareren niet bepaald makkelijk maakte. Misschien is dit een kleine aanwijzing dat AMC probeerde de kosten te drukken. Het drooggewicht van de G3 was net als bij de G3LS 172 kg.

Liefhebbers van Engelse machines lijken wel eens te denken dat een AMC eencylinder verkrijgbaar was in elke kleur die een klant wilde - zolang het maar zwart was. In feite werden voor de export verschillende kleuren aangeboden. Het trio van Ken wordt opgefleurd door de rode benzinetank op de 58-er.

Matchless G3 1962

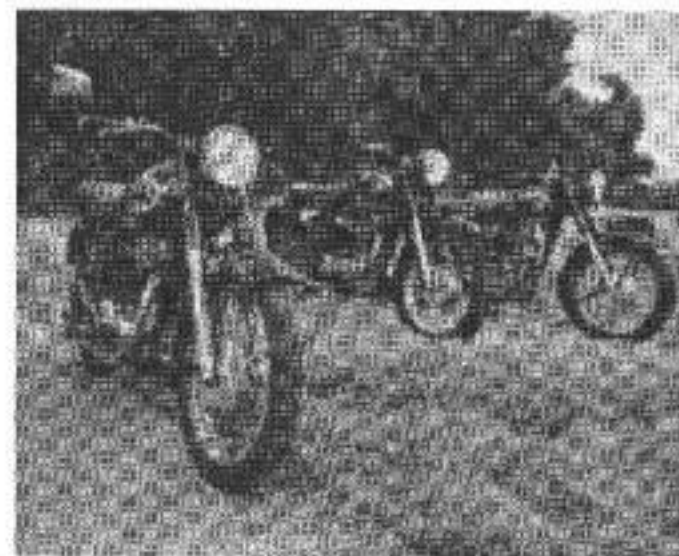
voor : Een soepel en levendig blok, betrouwbare bediening
tegen : Te zwaar, saai uiterlijk

Conclusie

Omdat er in besturing, bediening, duurzaamheid, comfort, gewicht en brandstofverbruik geen noemenswaard verschil is tussen de drie testmachines, wordt de keuze bepaald door de vraag of je tevreden bent met een gematigde kruissnelheid of dat je een fiets met wat meer pit wilt hebben. De G3LS modellen zijn geweldige stampers, terwijl de korteslag G3 er graag vlot vandoor wil, maar geremd wordt door zijn gewicht. De langeslag blokken werken onberispelijk. De G3 zou ook betrouwbaar moeten zijn, maar eigenaren moeten hem zorgvuldig afstellen. Omdat het model zo slecht bekend is, circuleren er foute specificaties. Ken prikte een keer een mooi gaatje in een zuigerbodem met een op een bepaalde lijst aanbevolen bougie. Sindsdien weet hij dat de korteslag een bougie nodig heeft van het type Champion N3 of NGK B8ES.

Lezers die al wat langer op Classic Bike geabonneerd zijn herinneren zich misschien dat testrijder Richard Dames-Longworth in april 1986 niet veel op had met een 62-er Matchless G3. Maar naast haar twee oudere zusters blijkt het een interessante en ondergewaardeerde AMC eencylinder.

Styling kan voor velen belangrijk zijn, maar niemand kan iets tegen de traditionele goede aanblik van de G3LS hebben, vooral het oudere Jampot-model met de magneet. Als je de rare tankversiering van de G3 over het hoofd ziet, biedt elk van deze 350-ers plezier voor een minimale investering, het meest nog wel de korteslag.





En, zijn ze er thuis erg van geschrokken dat u ook aan wedstrijden mee wilt gaan doen? Nee? Nou, dat valt dan mee, want het gebeurt nogal eens, dat mannen die dergelijke ambities koesteren in botsing komen met vrouwelijke idealen van uitpuilende linnenkasten of pas-aan-klap-schuif-tee-weet-ik-veel meubeltjes, om nog maar niet te spreken over angstcomplexen van gebroken benen en dergelijke. Zou dat de moeilijkheid zijn, dan stuurt u heel argeloos op een van uw toertochtes eens langs zo'n trial, want een blik is voldoende om tot de overtuiging te komen dat er niet het minste risico aan verbonden is en het feit dat het K.N.M.V.-reglement zelfs het dragen van een valhelm bij een trial niet verplicht stelt, spreekt toch ook boekdelen!

Maar nu wat die onkosten betreft. Tenslotte moet iedere man z'n liefhebberijen hebben en of dat nu voetballen, duivenhouden, biljarten of zellen is, het kost allemaal geld. Een paar weken geleden vonden we in een groot Nederlands weekblad een aardige kostprijberekening voor verschillende taken van wedstrijdrijden en waarbij men tot bedragen kwam, die men zo op het eerste gezicht niet zou hebben verwacht. Uiteraard was daar de motorsport niet in opgenomen, ook al omdat het door de zeer uiteenlopende prijzen van het wedstrijdmatériel praktisch niet doenlijk zou zijn om tot een gemiddeld bedrag te komen, maar wel is het onze overtuiging dat de onkosten die het trialen me zich meebrengt, daarbij vergeleken helemaal niet ongunstig afsteken. Want afgezien van de kosten van heen- en terugreis en die in doorsnee genomen niet hoger hoeven te zijn dan die van uw normale Zondagse trips, staat of valt de hele zaak met de machine die u denkt te gebruiken.

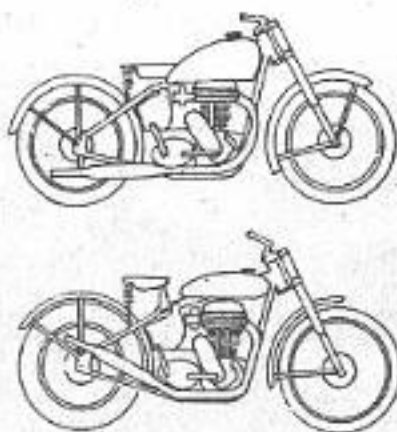
Het eenvoudigste is natuurlijk om naar de importeur te stappen en een speciale fabrieksmachine te kopen of te bestellen, waarvan we in het vorige artikel enkele modellen afbeeldden. Norton heeft inmiddels de productie van dit type gestaakt, maar behalve de toen genoemde James, Matchless en F.N. vermelden ook tal van andere fabrieken in hun catalogi diverse speciale trialmachines, o.m. Ariel (500 cc), B.S.A. (125 cc, 350 cc en 500 cc), A.J.S. (350 en 500 cc), Francis Barnett (200 cc), Norman (200 cc), Royal Enfield (350 cc) en Socovel (200 cc). De prijzen van deze machines liggen weinig hoger of zijn gelijk aan die van de standaard-modellen, maar zullen desondanks toch buiten het bereik van menig

In de kop: Een Francis-Barnett wordt ontmodderd! Rechts: de beroemde Norton 16H in trialversie. A-B 4 cm ingekort en C-D 2 cm langer om wendbaarheid en grondspeling te krijgen.

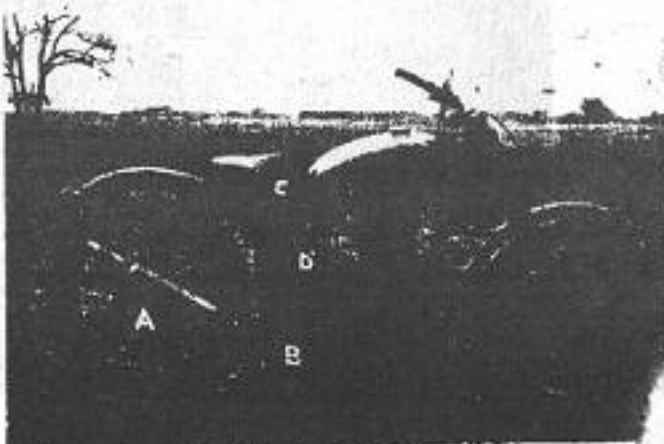
enthousiast vallen en vandaar dan ook, dat we in ons eerste artikel met klem betoogden dat de trial, wil deze sport werkelijk populair worden, voor de beginners zodanig moet worden ingericht, dat ze met vrijwel elke standaardmotor, die qua constructie niet al te zeer afwijkt van het bij trials gebruikelijke type, in staat moeten zijn om de proef te volbrengen, zonder dat het nochtans een soort „speeltuin“ wordt waar de meer gevorderde trialist z'n neus voor ophaalt.

Maar nu de praktische kant van de zaak. Zoals we reeds eerder vaststelden kan de beginner twee kanten op. Of de gewone motor die dagelijks wordt gebruikt zodanig klaarmaken dat hij voor de trial tijdens het weekend, met een paar kunstgrepen in orde kan worden gebracht, of, wat eigenlijk het beste is, een oude, voor normaal gebruik afgedankte motor tot trialisets ombouwen. De man die op z'n gewone motor mee wil doen, zal zich tot niet al ingrijpende veranderingen moeten beperken, maar in beide gevallen zal men een aantal basiseisen in de motor moeten trachten te verenigen, die we, als resultaat van een stevige boom die we met een aantal doorgewinterde trial-experts in diverse delen van het land over dit onderwerp opzetten, als volgt kunnen formuleren.

a. Grote wendbaarheid. Daarvoor moet in de eerste plaats het frame zo kort mogelijk zijn. Bij de Arnhemse trialmotor-tovenaar Joop Morel kliekten we de hierbij afgebeelde dump-Norton (de beroemde 16 H) en een 200 cc Eysink, beide speciaal klaargemaakt voor het non-stop werk, terwijl ook uit de door hem vervaardigde tekening van een ex-leger Matchless, respectievelijk voor en na de trialoperatie, enkele aardige details naar voren komen. Dergelijke frameveranderingen laat men natuurlijk bij een standaardmotor wel uit z'n hoofd, maar toch kan ook daar



Tekeningen: een 350 cc leger Matchless, voor en na de trialtransformatie. Men lette op het verschil in: stuur, zadel, tank, uitlaat, wielen en spatborden. Ook hier werd de wielbasis ingekort. Door het rustige tempo waarin de trial zich ontwikkelt is een vast frame geen handicap en vooral op modderige terreinen vaak zelfs een voordeel.

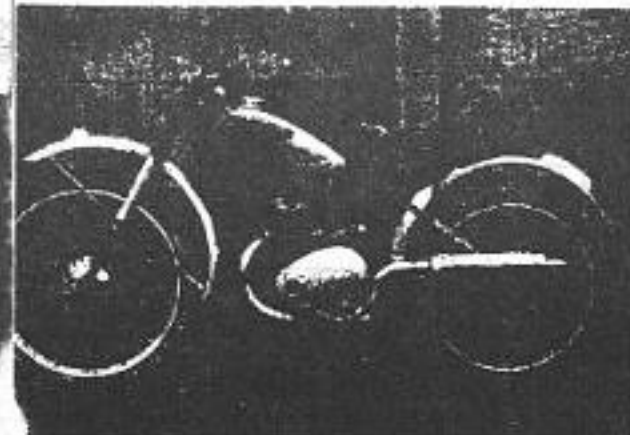


de wendbaarheid nog aanzienlijk worden verbeterd door de originele tank, samen met de koplamp ergens een veilig plaatsje te geven tot de wedstrijd is afgelopen, en zolang een oud, klein tankje te monteren, waardoor de stuuruitslag vaak vergroot kan worden en men zich bovendien niet hoeft te ergeren als er eens een deukje in mocht komen. De voetrusten moeten ongeveer 5 centimeter meer achterwaarts en lager komen en om de kans te verminderen dat men er mee in het zand blijft steken worden ze een weinig ingekort en van de rubbers ontdaan. Om dezelfde reden wordt de kickstarter steeds inklapbaar gemaakt en de smallere tank komt niet alleen de ligging van het zwaartepunt ten goede, maar ook de wendbaarheid, doordat de berijder, ook staande, de knieën beter in de flanken kan drukken. Het zadel gaat behalve 3 tot 5 cm naar achteren, om meer gewicht op het achterwiel te krijgen, ook nog circa 8 cm omhoog, evenals het stuur.

b. Voldoende grondspeling. Reeds bij het voorbeeld van de scooter wazen we op het belang van een flinke bodemvrijheid. Door het frame te veranderen en een grotere wielmaat te nemen kan men in dit opzicht veel bereiken, maar ook met een standaardmotor kunnen goede resultaten bereikt worden, als men maar zorgt dat de onderkant van de machine volkomen glad is, zodat hij nergens mee kan blijven haken. Een middenbok zal men dan ook dienen te verwijderen en vervangen door een achterstandaard of een fifty-stand. Als wielmaat wordt vrij algemeen aanvaard 21 x 2.75" vóór en 19 x 4.00" achter, maar dat het ook anders kan bewijst F.N. De uitlaat moet omhoog gebracht worden om de grond niet te kunnen raken in bepaalde situaties, maar ook om te voorkomen dat hij gaat bellen blazen bij het doorwaden van een ietwat diepe modderpoel!

c. Licht gewicht. De trial Norton weegt 135 kg en dat is maar liefst 35 kg minder dan de overeenkomstige standaarduitvoering! Een vingerwijzing dat men ook bij de „eigenbouw“ alle ballast moet vermijden. Korte aluminium spatborden en een kleine tank zijn daartoe gunstige factoren.

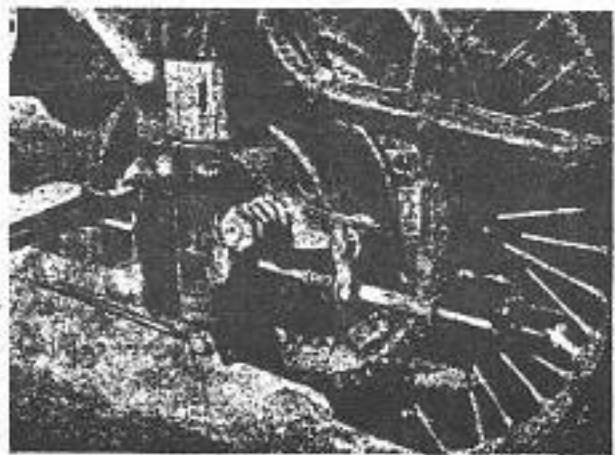
d. Een soepele krachtbron met voldoende trekkracht ook bij lage toerentallen. Hoewel men als beginnend trialrijder gerust met een of ander oud ijzer aan de start kan verschijnen, moet het motoristh gedeelte echter tip-top in orde zijn en voldoende kracht kunnen ontwikkelen om een redelijke stijging te overwinnen, maar evenzeer behoorlijk stationair kunnen draaien. Motoren met een lange slag voldoen hier uitstekend en door een juiste keuze van de kettingwielen kan men, ook met geringe cilinderinhoud, over grote trekkracht beschikken. Om de versnellingsbak te sparen verdient het aanbeveling om het tandwiel op de krukas niet te wijzigen. Blijft over dus het kettingwiel op de versnellingsbak en dat op het achterwiel. Bij de Engelse motoren is eerstgenoemd kettingwiel niet altijd even gemakkelijk bereikbaar, terwijl het bovendien niet goed voor de ketting is om met minder dan 13 à 14 tanden te gaan wer-



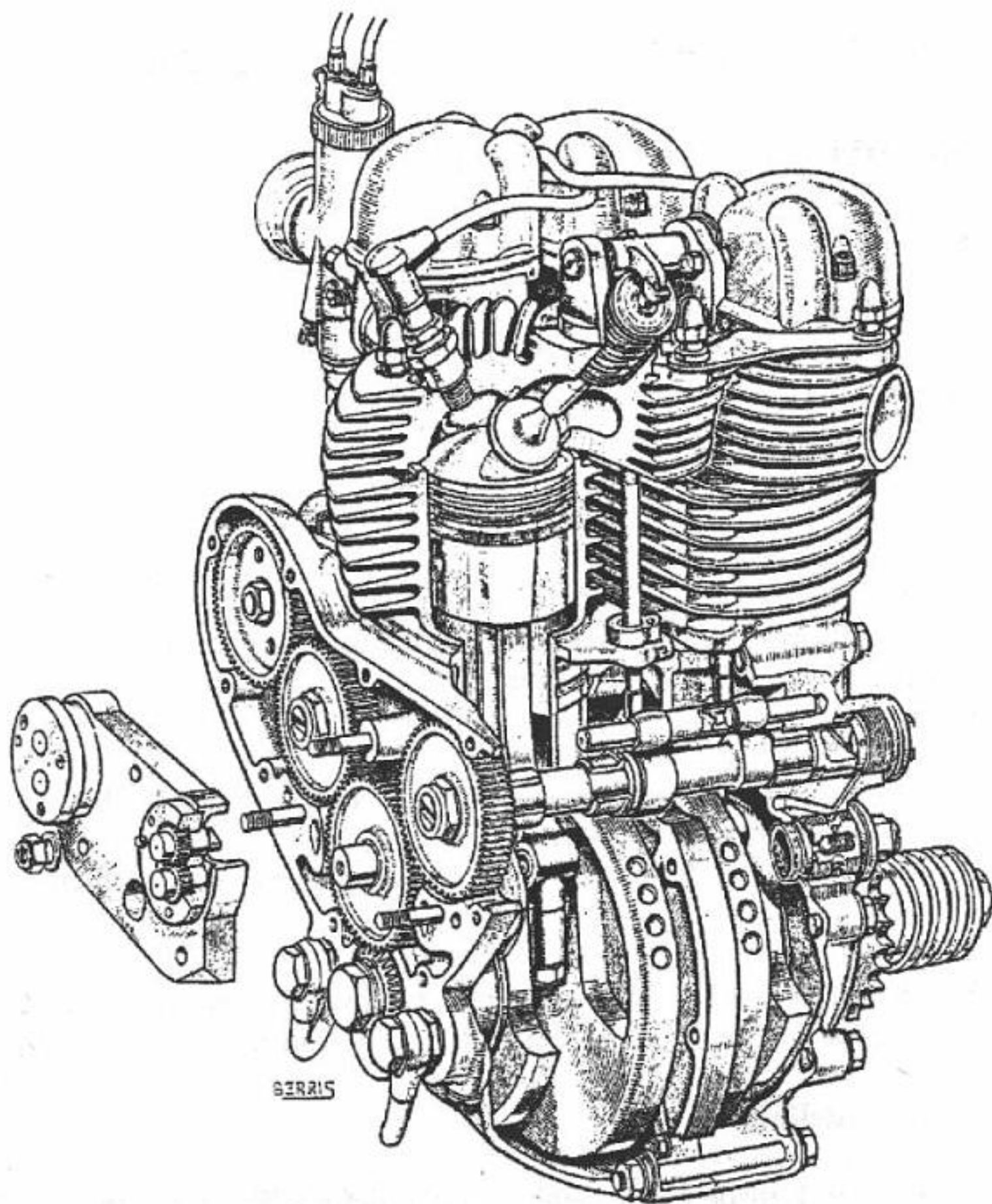
ken en we zullen in het algemeen ons heil dus moeten gaan zoeken bij een vergroting van het kettingwiel op de achteras. Dat is voor de trial inderdaad de oplossing, maar de meeste rijders zullen na afloop op dezelfde machine naar huis moeten en daarom vestigen we hieronder nog eens de aandacht op een handige methode (ook voor zijspangebruik!) om snel van gearing te kunnen veranderen. De Hengelse trialist Brinkman had er o.m. veel succes mee. Hij lasie niet eens plaatjes op de extra tandkrans, maar vijlde daarin aan de binnenkant een zestal halve maantjes uit, zodat de bevestigingsbouten half in het originele tandwiel en half in de extra krans kwamen te zitten en vervolgens met een moer werden vastgezet. Het aantal kettingschakels moet natuurlijk met de helft van het aantal extra tanden worden vermeerderd.

Dit opstelletje is zeker geen complete handleiding om een trialmotor te bouwen, maar dat kan en hoeft ook niet, omdat alleen de praktijk u dit leren kan. Nu nog een startbewijs van de K.N.M.V. (f 0,50) en u kunt de non-stops in! Veel succes!

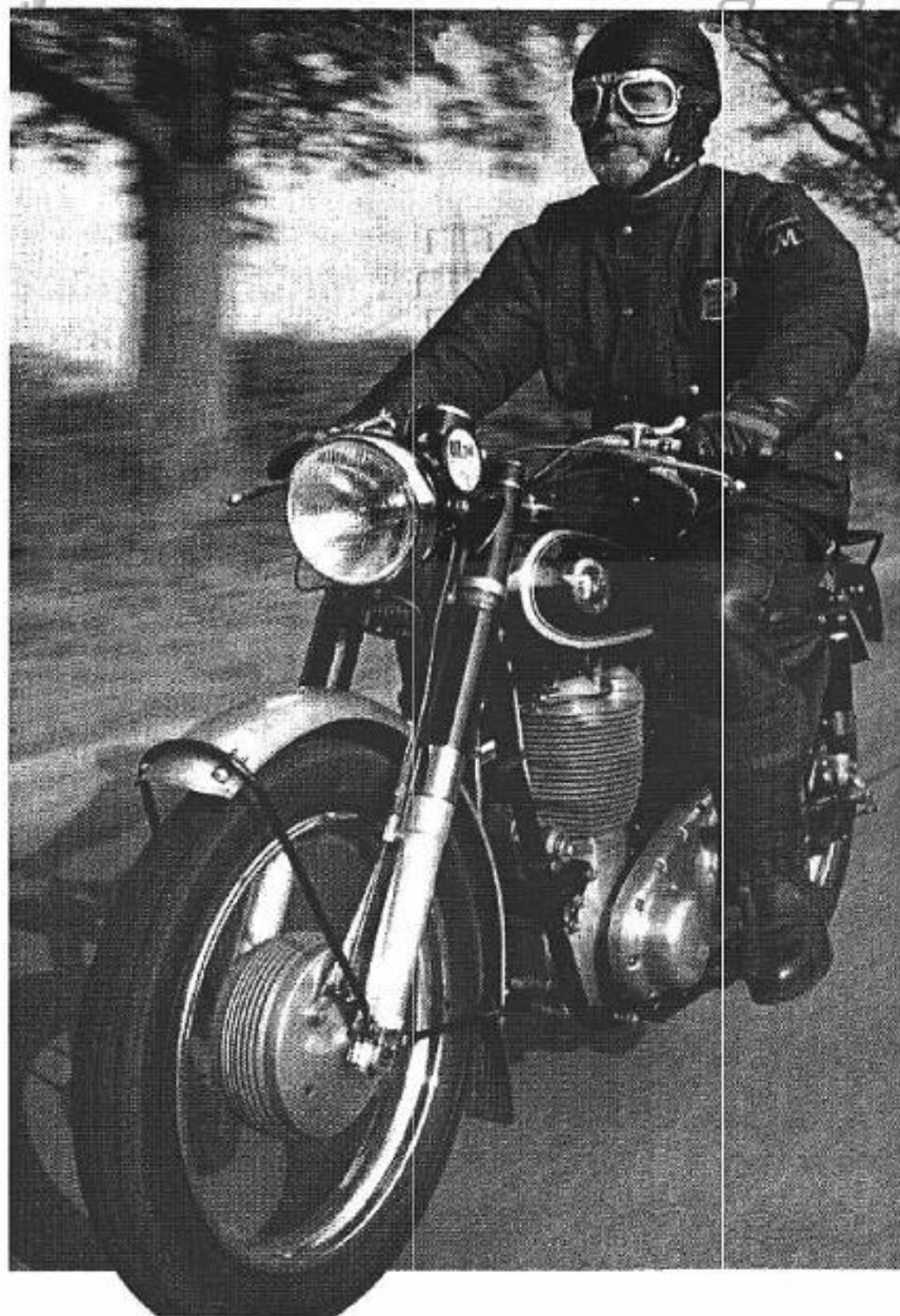
G. K.



Boven: Een aardige methode om snel een andere eindoverbrenging aan te kunnen brengen, zowel voor trial als voor zijspanwerk, is die van de losse tandkrans om het achterste kettingwiel. Links: Een 200 cc Eysink, omgebouwd tot trialmotor. De plusjevering kwam te vervallen, waardoor de wielas circa 3 cm naar voren en 3 cm lager kon komen en een opvallend grote grondspeling kon worden verkregen.



ABOVE *The smallest twin engine in 1956 but much as all the AMC units*



Vertaling van Taming a Typhoon uit the Classic Motorcycle febr. 1996.

Een Typhoon temmen

Verlaging van het vermogen van een Matchless woestijnracer veranderde hem van een monsterlijke spierbundel in een goed gemanierde toermachine, zegt Roy Poynting.

Wat is het? Een Matchless G80TCS Typhoon? Nooit van gehoord. Bedoel je niet een G80CS? De eigenaar van deze zeldzame motorfiets moet het wel zat worden om aan nieuwsgierige omstanders steeds uitleg te geven over zijn oorsprong. Laten we het rechtuit zeggen: je zult in geen van de Engelse brochures van Associated Motor Cycles een 600 cc Matchless Typhoon kopklep eencilinder aantreffen. Maar kijk naar de folders van de USA-Indian Matchless range –AMC kocht in 1959 de verkooporganisatie van Indian te Massachusetts—en daar is de G80TCS Typhoon. Hij wordt er onbescheiden beschreven als "de snelste, best sturende en sterkste eencilinder die ooit werd gemaakt voor terreinrijden of woestijnracer."

Deze G80TCS werd in een container vol motorfietsen met Amerikaanse specificaties terug gebracht naar Engeland door de in Sheffield gevestigde dealer George Pollard. De huidige eigenaar kocht de motor na het zien van een foto. Toen de container werd geopend wachtte hij al op de kade om zijn 'prijs' op te halen. Dit is echt een zeldzame motorfiets. Maar als je kijkt naar foto's uit de tijd dat hij terugkwam in Engeland zou je het bijzondere er zo niet af zien. Veel terreinmotoren verlaten zelden de verharde weg. Maar deze was zichtbaar gebruikt bezijden de weg. Er zat nog een geblokte achterband op. Bijna compleet. De Matchless had nog zijn

competitie-magneet, de QD- verlichtingsset, het cilindervormige gereedschapskastje en – essentieel voor woestijnracers- een luchtfilter van 9 inches lang en 3 inches in diameter (circa 23 x 7,6 cm).

Het zonnige en droge klimaat van de Amerikaanse westkust was de Matchless genadig geweest. Het chroom was nog fabrieksfris en rekening houdend met zijn terrein-geschiedenis, was het originele lakwerk nog ongedeed. Maar de interesse van de nieuwe eigenaar was gericht op het motorblok. De G80TCS heeft een reusachtige 596 cc cilinderinhoud. Zo'n zware motor was het gevolg van de Amerikaanse opvatting dat het enige wat telt is de grootte van de cilinder.

In de jaren vijftig was Frank Cooper importeur voor de westkust. De rijders die hij sponsorde waren prominent vertegenwoordigd in de Californische terreinraces. Bij zijn speurtocht naar meer vermogen vergrootte Cooper een partij van 30 G80CS competitie machines van 497 naar 596 cc. Hij deed dit door de boring en de slag te vergroten van 86 x 85,5 mm naar 89 x 96 mm en het plaatsen van een grotere lagerbus aan de timingzijde om de toegenomen belasting te kunnen opvangen. De vergrote slag werd bereikt door het monteren van een excentrische krukpen. Een plaat onder de cilinder van 3/16 inch (circa 47 mm) herstelde de benodigde vrije ruimte voor de compressie van de zuiger. De aangepaste racers waren direct succesvol en Matchless voegde Coopers monster toe aan het Amerikaanse leveringsprogramma. Maar de fabrieksmotoren gebruikten een conventionele krukpen, als bij het type G50, geperst in aangepaste vliegwiel. Daardoor was er geen noodzaak voor een plaat onder de cilinder. De compressieverhouding was gelijk aan die van de G80CS –8,7:1, al was ook een 12:1 verkrijgbaar! Het maximum toerental kwam op 5.500; 700 minder dan bij het 500 cc model.

Cooper merkte tot zijn teleurstelling dat de lichtgewicht BSA race-zuiger die hij op zijn experimentele machines toepaste was vervangen door een exemplaar dat zo'n 280 gram zwaarder was. Er

werden standaard krukaslagers gebruikt, hoewel Matchless later aangaf dat bij het gebruiken van een zuiger met hoge compressie aan de aandrijfzijde een Hoffman rollenlager, direct naast het vliegwiel, gebruikt moest worden.

Bob Greene van het Amerikaanse Hot Rod magazine testte de Typhoon in februari 1961. Hij reed er ongeveer 3.000 mijl mee. De Smith snelheidsmeter begaf het al vóór hij de eerste tank benzine leeg had. Bob was onder de indruk. "De brute kracht van deze zware motor maakt je vrolijk", schreef hij. En hij voegde er aan toe dat een grootse en moeiteloze manier van rijden het meest onderscheidende kenmerk van de Typhoon is. "Laten we hopen dat Matchless er voor zorgt dat deze heerlijke combinatie behouden blijft."

Net als Bob ben ik onder de indruk van de Matchless G80TCS. Ik

Het sterke duplex frame maakt de grote
eenpitter perfect handelbaar



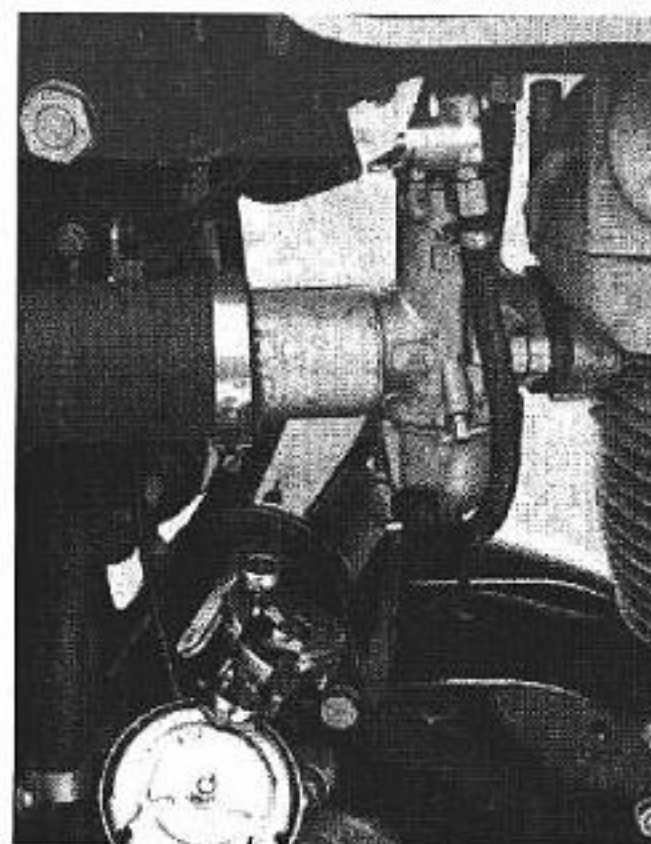
reed er niet mee in het terrein –er zitten nu Dunlop K 70 banden op– maar in een bijna even ontoegankelijke sluiptwegen-jungle; het is één van die motortfietsen waarop ik mij onmiddellijk thuisvoelde. Dat wil zeggen: nadat ik de start-techniek wat had geperfectioneerd. Deze machine is ongeveer net zo gevoelig als de Velocette waar het gaat om de juiste slag. Op de Velo is het de korte slag van de kickstarter die je moet leren aanvoelen. Bij de Matchless gaat het er om dat je met de juiste handigheid die grote zuiger in beweging krijgt.

Nog opwindender: de Matchless heeft een handbediende ontstekingsregeling. Zet de hendel op het stuur in de verkeerde stand en de terugslag zal je lanceren over de dichtstbij zijnde heg. Ik wed dat de terugslag met de originele zuiger nog sterker zou zijn geweest. Nu is het een vervangingszuiger van een G50 (kosten 130 pond) die op en neer gaat in de cilinder. Vanwege de kleinere afstand tussen de zuigerpen en de bovenkant van de zuiger is de compressieverhouding teruggebracht tot 6:1. Maar de cilinder is extra uitgeboord om de zuiger met zijn diameter van 90 mm te kunnen plaatsen. Dat is 1 mm meer dan de oorspronkelijke boring van de G80TCS. Ik heb uitgerekend dat de cilinderinhoud daarmee is vergroot tot 610 cc!

Toen ik eenmaal de juiste techniek onder de knie had was het starten gemakkelijk. De motor liep dan ook direct rustig. De niet-standaard carburateur is waarschijnlijk behulpzaam, zowel voor het starten als het lopen van de motor. De Matchless kwam in Engeland aan met een Monobloc die veel te klein was voor de maat van de inlaatopening. De oorspronkelijke 35mm Amal T5 Grand Prix carburateur was kennelijk al lang geleden verdwenen. Er is nu een 32 mm Amal Mk1 Concentric gemonteerd, na een weinig succesvolle poging met een grotere Mk 2, die weigerde een gunstiger verbruik dan ongeveer 1 liter op 10 km te bieden. Een gelukje is dat de Concentric precies past op de tapeinden die vroeger de Grand Prix vasthielden.

Ik had er op gerekend dat de G80 TCS een gemechaniseerde versie van Conan de Barbaar zou zijn: zwaar gespierd en met weinig beschaving. AMC's 500 cc motor is niet de meest verfijnde single ter wereld, dus zal de vergrote versie nog wel wat ruwer zijn.... Dat blijkt een vooroordeel te zijn. Deze Matchless is gewoon een zachteardige, goedmoedige beer.

De motor trekt enorm, maar door de verlaging van het vermogen vanwege de G50-zuiger, is het vermogen volledig te beheersen. Er was geen sprake van brute kracht zoals die werd genoemd in Hot Rod magazine. De versnellingen zitten prettig dicht bij elkaar. Daar herken je nog de race-herkomst aan. De koppeling een beetje laten slippen is gewenst bij het weggrijden. Eenmaal op weg maakte het niet veel uit welke versnelling werd gekozen. Experimenteren bij verschillende snelheden leerde me dat tussen de 20 en 50 mijl per uur



Gereedschapskastje met snelsluiting. De Amal Concentric MK I carburateur werkt goed

de Matchless soepel reed in elk van de drie hoogste versnellingen.

Op hoofdwegen koos ik de gewenste snelheid door aan het gas te draaien. In een flits was het effect te zien op de snelheidsmeter. Ik heb zware twins gereden met minder acceleratie – een 650 Norton Mercury was in vergelijking ontspannen te noemen.

De souplesse van de Typhoon is opmerkelijk. Waren ze altijd zo goed, of komt het omdat deze 'gedetuned' is? Een deel van de eer komt toe aan AMC-single goeroe Ken de Groome (01945-870382).

Toen bleek dat het enorme koppel van de motor de krukas vervormde heeft Ken een nieuwe kruktaf en nieuwe vliegwielen gemonteerd. "Ik heb in de loop van de jaren nogal wat 600 cc motoren gebouwd, dus meestal heb ik genoeg onderdelen in voorraad", zegt hij. De balansfactor van de gerestaureerde krukas is kennelijk precies goed voor die G50 zuiger.

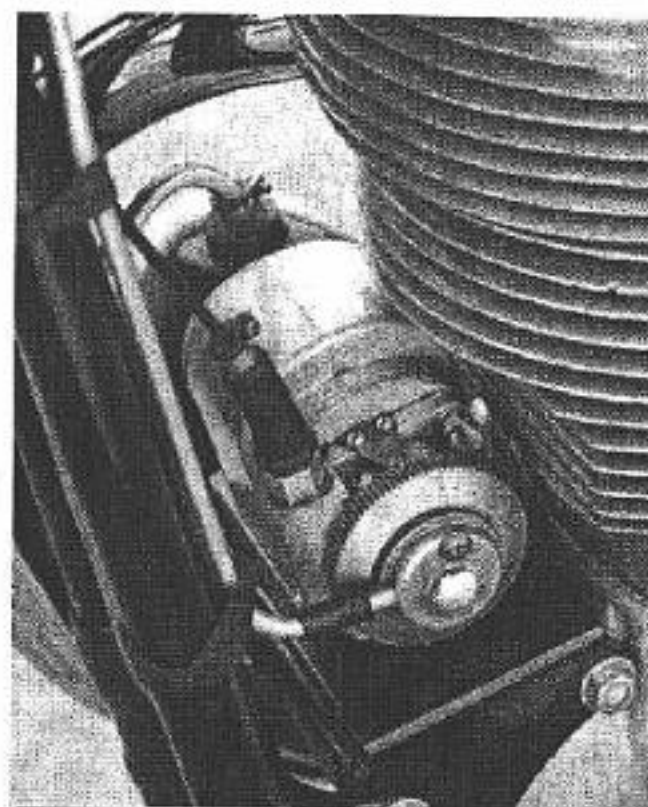
Terwijl je keek naar de televisiebeelden van crosswedstrijden in de jaren zestig zag je waarschijnlijk van die zware stampende Matchlessen zonder het je te realiseren. De prachtig afgewerkte Metisses van Don en Derek Rickman waren vaak voorzien van 600 cc Matchless motoren en van Triumph twin-blokken. Maar ik verwacht dat de singles met hun enorme koppel in het voordeel waren op de twins, al hadden die een hogere top.

Al deze kracht zou een erbarmelijke indruk maken in een chassis dat er niet voor uitgerust was. Gelukkig is het duplex AMC-frame immens sterk. Deze G80TCS trok overigens een klein beetje naar links. Is het frame misschien iets uit lijn geraakt als gevolg van een duikeling in de woestijn, lang geleden? Hoe dan ook, het was een ondergeschikte hebberigheid en binnen een paar mijl was ik er aan gewend. Al het andere werkte perfect. De twee 7 inch remmen waren gemakkelijk te doseren en krachtig, het sturen ging zeer precies en de vering was soepel. De voorvork is zo'n excellente tweerichtings geveerde Telehydraulic van AMC en de achterschokbrekers zijn speciaal voor AMC gemaakte Girlings met aluminium onderstukken. Hoewel de Matchless een grote, zware motorfiets is –met een wielbasis van 1404 mm- voelt die compact aan. Deze beleving is mede ingegeven door de naar binnen geplaatste voetsteunen en de smalle competitietank. De korte voetsteunen zonder rubber erop laten zien dat dit een serieuze terreinmotor is, niet zomaar een aangepaste toerfiets.

Het AMC frame is op zich al fors, maar met een één inch grotere grondspeling –nog steeds slechts 61/2 inch- komt het zadel op een hoogte van 82,5 cm. Geen probleem. Want de G80TCS is zo slank dat ik nog best mijn voeten op de grond kon houden. Het enige

moment dat ik herinnerd werd aan het feit dat dit een zwaargewicht is, was toen ik stapvoets een korte draai op een landweg maakte. Het is de benzinetank die bijdraagt aan het top-zwaar zijn van een motor. Hier is de correcte tank gemonteerd, met plastic badges in plaats van de transfers op de G80CS. Tot mijn verrassing bleek de tank van staal, niet van aluminium. Misschien werd dit duurzamer geacht voor de rol die de Typhoon wachtte. Maar misschien hoopte een wat cynisch AMC dat die vermogensgekke Yanks het extra gewicht niet in de gaten zouden hebben.

Bij de herbouw van de motor deden zich weinig problemen voor. Het ontbreken van een schakelaar op het stuur vereiste wel een grondig onderzoek. Omdat de Typhoon een competitie motor was kon de koplamp snel verwijderd worden. Dimlicht aanzetten gebeurde dus



Matchless Typhoon werd geleverd met de beste competitie magneet van Lucas.

door het indrukken van een ongelukkig geplaatste knop op de koplamp zelf. Een schakelaar op het stuur zou de koplamp niet zo 'QD' (quickly detachable) maken. Een zoektocht door catalogi van Lucas maakte duidelijk dat dezelfde koplamp/schakelaar was gebruikt bij de BSA Dandy. Een nieuwe schakelaar werd vanaf de plank geleverd door C&D Autos (0121 706 2902). Een bijzonderheid van de QD-verlichting is dat de hoofdschakelaar is bevestigd onder de punt van het zadel. De Typhoon is omgebouwd naar 12 volt met een

gelijkrichter en Zenerdiode in de luchtstroom onder de koplamp. Naast de verbeterde elektrische installatie maakt een klein bagagerek de G80TCS geschikt voor dagelijks gebruik. Wat extra geluiddemping in de uitlaat zorgt ervoor dat het lawaai binnen de perken blijft. Alleen de middenbok is een beetje gebruiks-onvriendelijk. De pootjes zijn enigszins verlengd om de grotere grondspeling op te vangen. Het vereist enige inspanning om de motor op de bok te krijgen. Gelukkig is er een praktische zijstandaard vlak in de buurt.

Bruikbaar is waarschijnlijk de beste term om de Matchless G80TCS Typhoon mee aan te duiden. Hij mag er uit zien als een grote, zware en ruige motor, maar het is opmerkelijk gemakkelijk om ermee te rijden. Er blijft slechts één eenvoudige vraag over. Als AMC zulke goed motorfietsen kon bouwen, waarom mochten ze dan alleen aan Amerikanen worden verkocht?

In een oogopslag
1961 Matchless G80TCS Typhoon
Motor type: kopklep eencilinder
Boring x slag: 89 x 96 mm
Cilinderinhoud: 596 cc (zie tekst)
Transmissie: vier versnellingen, natte koppeling
Frame: volledig duplex wiegframe
Voorvork: tweerichtingen geveerde telescoopvork
Gewicht: 173 kg (droog)
Zithoogte: 82,5 cm
Wielbasis: 1404 mm
Topsnelheid: 128 km/u
Brandstofverbruik: circa 1:20

Club contact: AJS & Matchless Owners Club
25 Victoria Street, Irthlingborough, Northants NN9 5RG
(01933 652155)

Prijs (nieuw): US \$ 1095

Deze G80TCS kostte de eigenaar £ 3.000 in 1988, vóór restauratie.

Ajs/Matchless vereniging

Satisfaction Guaranteed

Van G80 tot G85CS

De 497 cc Matchless eencilinder toermotor werd geïntroduceerd in juni 1945. In 1959 werd een Lucas RM 15 alternator gemonteerd. Bobine-ontsteking verving de traditionele magneet vóór de cilinder. Nieuw in 1959 waren de diepe spatborden die het wiel geheel omhullen, als illustratie van het woon-werk karakter.

In 1956 werd de G80CS (Competition Springer) geïntroduceerd als een geheel nieuwe motor met een kortere slag – 85,5 mm inplaats van 93. De magneetontsteking bleef behouden. Het hoofd van de AMC-ontwerpafdeling, Phil Walker, ontwierp de nieuwe motor. Zijn assistent, Charlie Smith, ontwierp het rijwielgedeelte. In 1959 werd het frame voorzien van een zwaardere balhoofdpartij. Een 'snelheidspakket' voor de Amerikaanse markt omvatte speciale nokkenassen, nokvolgers, stoterstangen en klepveren. Met daarbij een Amal GP carburateur van 35 mm werd het vermogen met



20 % opgekrakt ten opzichte van het standaardmodel, tot boven de 40 pk.

In 1963 werd de in Engeland aangeboden G80CS aangeduid als Marksman, maar in Amerika verkocht onder de naam Westerner. Een Amal GP carburateur had de standaard Monoblock vervangen. Vernieuwde AMC naven, met 28 mm brede remschoenen, werden in het voorwiel gespaakt. Top-rijder Tim Gibbs gaf met het show-model van de Earls Court Show uit 1962 een demonstratie van een uur lang op Canada Heights, bij Swanley in Kent. In Motor Cycling schreef hij: "Hier hebben we te maken met een mannen-motor", waarschijnlijk denkend aan de maat van de cilinder en aan het gewicht van deze single.

In 1962 monteerden Don en Derek Rickman Matchless motoren in hun Metisse crossers. Dit is hun model van 1967 met een 500 cc G85CS motor en een Royal Enfield primaire kettingkast. Ze werden geleverd met 500 en 600 cc motoren, Doug Mitchenall's Avon glasfiber accessoires –benzinetank, zadel en achtespatbord- en afgewerkt tot een topproduct.

Geïntroduceerd in december 1964: de G85CS met een volledig duplex frame uit Reynolds 531 stalen buis. De achtervork gemonteerd in Silentblocks. Een centrale olietank van aluminium. De magnesium achternaaf van de 7R moest helpen het gewicht met zo'n 100 pond te verminderen. De vertrouwde 497 cc motor kwam nu standaard uit met een 12:1 zuiger en een bougie in het midden van de verbrandingsruimte.

Auteur: Roy Poynting
Vertaling: Cees Zwinkels