

Ajs/Matchless vereniging

BIG PORT

DE 350 CC KOPKLEPPER VAN AJS GENIET EEN EEUWIGDURENDE REPUTATIE DOOR DE GEBOEKTE TT SUCCESSEN. DE S.G. DOOK IN DE GESCHIEDENIS VAN HET MODEL.

What's in a name ?

Hoe, sinds wanneer en waarom wordt de naam Big Port gebruikt ? SG en ook andere autoriteiten zijn het er over eens dat het gebruikelijk is om de 350 cc kopklep modellen uit die tijd zo aan te duiden. Zeker is echter dat de fabriek zelf nooit met deze naam heeft geadverteerd. Tijdschriften en artikelen uit die tijd doorbladeren biedt ook geen soulaas. Nergens kom je naam tegen. In die tijd werd er eenvoudigweg niet over de naam gesproken, hij was nog niet in gebruik. Een erkende autoriteit op dit gebied vindt dat de term Big Port slechts van toepassing is op de TT machines van 1922 want die hadden een grotere uitlaatklep dan die van de inlaat en de uitlaatklep had een diameter van 5,72 cm. Titch Allen, oprichter van de Engelse VMCC speculeert; "ik denk dat de naam is geboren toen AJS met een fiets kwam die weer een kleinere uitlaat had, toen zeiden namelijk alle wijsneuzen, die oude Big Ports waren toch beter". SG ontdekte dat in de modellencatalogus van Matchless van 1932 (in 31 had Matchless AJS overgenomen) voor het eerst officieel werd gesproken over Big Port.

" THE OVERHEAD VALVE "

Er zijn maar weinig motorfietsen die meer impulsen op motorsportgebied hebben gegeven dan de 349 cc AJS kopklepper toen deze verscheen op de Motor Cycle Show te Olympia in 1922. Sedert 1920 had AJS de 350 cc klasse overheerst. AJS rijders wonnen de junior TT van 1920-21 en 22. Voor de goede orde; H R Davis won in 1921 de senior TT op dezelfde motor waarmee hij de dag ervoor in de junior TT tweede was geworden ! AJS had records gebroken op de beroemde Brooklandsbaan en in het gehele land werd er door coureurs op AJS op de meest uiteenlopende circuits ronde records neergezet. Dit alles terwijl de fabriek niet eens kopkleppers ter beschikking stelde aan prive rijders. Nu, eindelijk was daar verandering ingekomen. "Overhead-valve AJS available", trompetterde The

Motorcycle (een gezaghebbend blad toendertijd) op 2 november 1922. Inderdaad er was een 350 cc kopklepper verkrijgbaar die was gebaseerd op de beroemde TT winnaar. Sterker zelfs, het was bijna een perfecte replica van de TT machine. De nieuwe fiets was een 1921 TT racer met nieuwe voorrem, nummerplaat en demper. Er was niet ge-tuned voor het gebruik op de weg en de versnellingsverhoudingen waren niet gewijzigd.

Een road-test door het blad Motor Cycling, gepubliceerd op 5 december 1923 zei o.a. het volgende; " Als het gas wordt opgedraaid wordt de snelheid opeenvolgend, opwindend, vergiftigend en zelfs beangstigend. De motor loopt pas echt goed boven de 40 mph in de hoogste versnelling. Het is echter ook zo dat het gemak die de close-ratio bak je biedt het mogelijk maakt om de motor ook in bochten op het juiste toerental te houden". Geen gering compliment dachten we zo.

De handelbaarheid, de stuureigenschappen onder alle omstandigheden en bij elke snelheid en de remmen, speciaal de voorrem, ontvingen de meest lovende kritieken. Na al deze complimenten is het misschien een lichte schok om te ontdekken dat de topsnelheid, getest op de Brooklandsbaan slechts 65 mph bedroeg. Maar topsnelheid is niet alles, met deze motor kon door zijn eigenschappen een hoog gemiddelde worden aangehouden, hoger zelfs dan tot dan toe voor mogelijk was gehouden.



Tulip valves, finned guides, and conical springs were used on the early TT machines and the first production Big Ports of 1923.



H R Harris on his 1922 AJS. He retired, but team mate Tom Sheard was the Junior race — AJS's last TT victory in the Twenties.

AJS Matchless vereniging

port



Juli 1921, H.R. Davies op de Brooklandsbaan met Harry Stevens

Z'n race-voorgangers waren al uit het juiste hout gesneden. In 1914 waren AJS rijders al 1^e en 2^e geworden in de junior TT met zijkleppers. Albert John Stevens, naar wie het merk was genoemd, was er van overtuigd dat kopkleppers de toekomst hadden. Hij was in de oorlog (WO I) betrokken geweest bij een vliegtuigbouw project en had daar zijn kennis opgedaan. Met die opgedane kennis zette hij zijn opmerkelijke cilinderkop op papier. Zijn schepping verscheen voor het eerst in het openbaar tijdens de junior TT op het eiland Man in 1920. De motorfiets in z'n geheel was niet een echte openbaring, het blok was dat echter wel! Dit blok was de basis van de Big Port en het zou slechts nog in detail worden gewijzigd. Boring en slag bedroegen 74 x 81. De krukaslagering bestond uit lange fosforbronzen lagers. Olie werd met een handpomp toegediend en deze olie bereikte het Big-end door geboorde kanalen in het vliegwiel door centrifugaal kracht. Daarna nam spatsmering bijgestaan door carterdruk de zaak over. Er zat een gedraaide zuiger in met een tweetal zuigerveren. De compressieverhouding was 5,5 : 1. De gietijzeren cilinder en kop waren verkoperd en chemisch zwart gemaakt in verband met de warmteafvoer. De kleppen stonden onder een hoek van 90 graden ten opzichte van elkaar. De stoterstangen waren van aluminium pijp gemaakt.

Rondt curieus was de bevestiging van de kop en de cilinder te noemen. Een soort U vorm werd over de kop gelegd en die werd vervolgens in de beide carterhelften vast getrokken.

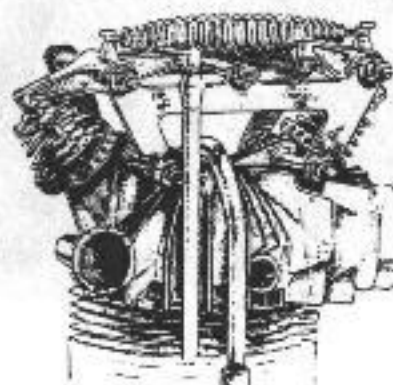
Als vermogen werd 10 pk opgegeven. Topsnelheid werd niet vermeld, maar met een toerental van zo tussen de 5500 en 6000 en met de gearing die werd gebruikt op Mann, moet die zo ongeveer 70 mph zijn geweest (hier kan menig hedendaags G3L'tje een punt aan zuigen).

Door zijn lage gewicht en de 4 versnellingen was de acceleratie opmerkelijk en het AJS team was een ware sensatie op Mann. Echter, AJS kon bijna vroegtijdig naar huis, niet als overwinnaar, maar als een hond met de staart tussen de benen. Er waren zes rijders ingeschreven maar Ossie Wade en Tom Sheard vielen al in de eerste ronde uit. Na de eerste 2 ronden lagen Eric Williams, H.R. Davis en N.F. Harris respectievelijk 1^e, 2^e en 3^e. In de 3^e ronde vielen ze echter alle drie uit. Alleen Cyril Williams die 5^e lag, bleef over. Hij reed zich naar de eerste plaats. Liggend op die plek brak in de laatste ronde z'n primair ketting. Gelukkig was hij op dat moment bij Creg-Ny-Baa, een plek niet ver van de Finish. Het lukte hem de motor lopend naar de eindstreep te brengen. Hij had toen nog 9 minuten !! voorsprong op nr 2 over.

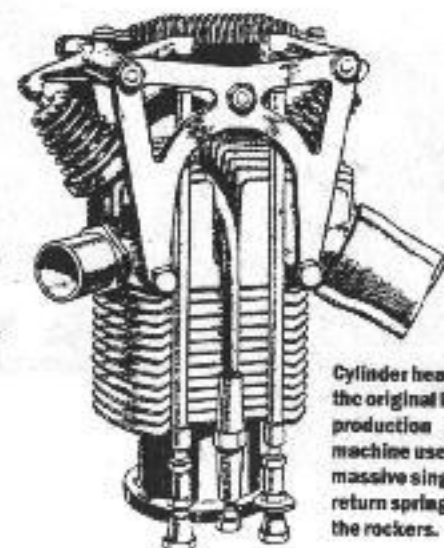
Maar een overwinning is een overwinning en de 350 cc AJS was de eerste kopklepper die een TT race won.

De TT machine van 1921 verschildte maar weinig van zijn voorganger. Hij had nu wel een andere tank en een gewone 3 versnellingsbak. De zuiger had 4 veren in plaats van 2. Vlak voor het vertrek naar Man reed H.R. Davis de fiets nog even in op Brooklands. Hij vestigde daarbij en passant nog even een nieuw uur-record, iets boven de 66 MPH !!

In 1921 bewees AJS ook betrouwbaar te kunnen zijn. Alle zes rijders kwamen binnen en wel op de plaatsen 1 t/m 4 en 6 en 8. H.R. Davis had ook nog de snelste ronde neergezet met een gemiddelde van 55,15 MPH.



For the 1922 TT, AJS introduced radial fins and two alternative spark plug positions. The exhaust valve was larger than the inlet.

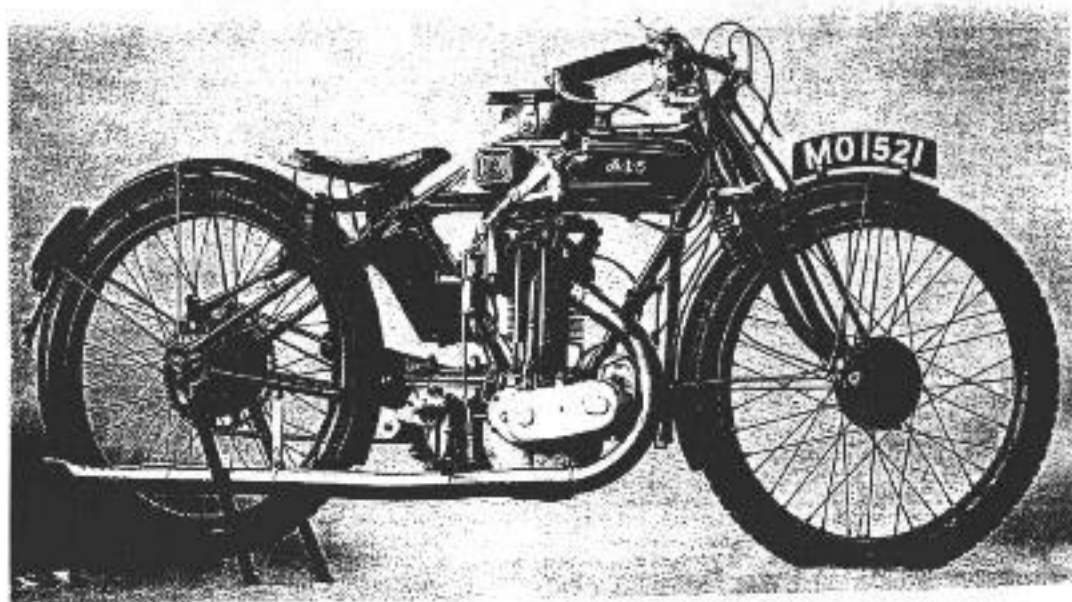


Cylinder head of the original 83 production machine used a massive single return spring for the rockers.

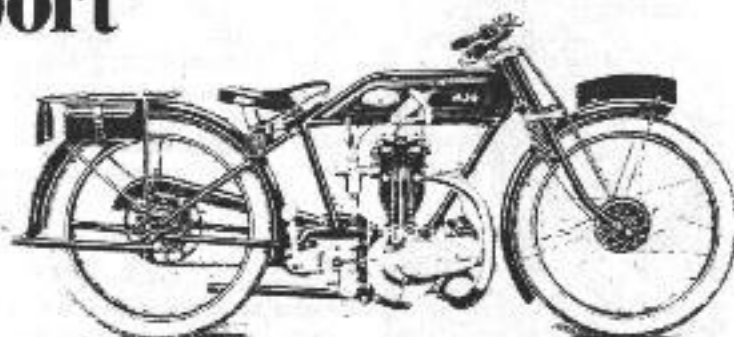
Einig geluk kon ze echter niet ontzegd worden. Jim Whalley had eerste gelegen op een Massay-Arran met een Blackburne motor (ook kopklepper) maar door een val werd hij 5e. Twee dagen later schroefde H.R. Davies z'n 350 blok in een ander frame en behaalde z'n unieke overwinning in de Senior (500 cc) race. In de 4e ronde nam hij de kop en stond die niet meer af, hij vestigde tevens een record. Z'n gemiddelde snelheid tijdens de race had 54,50 mph bedragen.

De modellen van 1922 waren aan de buitenkant niet sterk verschillend van hun voorgangers. Ze hadden in eerste instantie een gecombineerde voor en achterrem, waarbij de achterrem iets meer werk verzette dan de voorrem. Toen een en ander in de praktijk niet voor 100% bleek te voldoen werd een streep gezet door dit systeem. Daarnaast waren de koelribben verschillend en was de plaats van de bougie gewijzigd. Voor het eerst waren de kleppen niet van gelijke grootte. De uitlaatklep was groter dan de inlaat. De uitlaatklep was inderdaad groter, (2,25 inch).

Big port



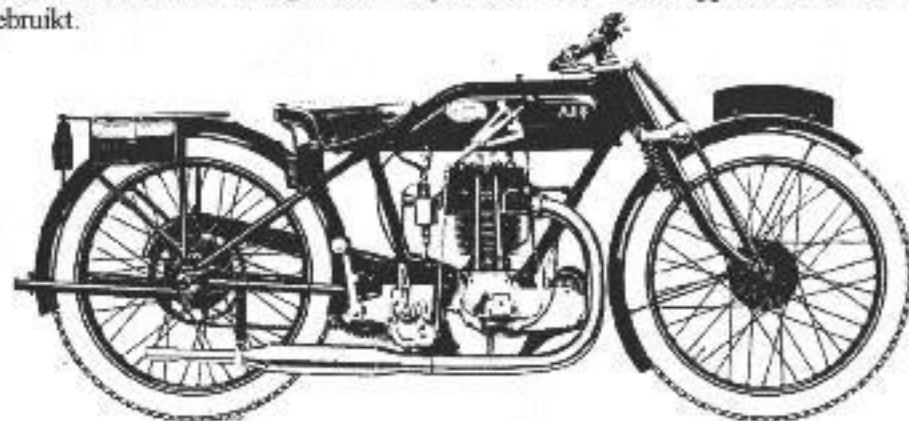
Big port



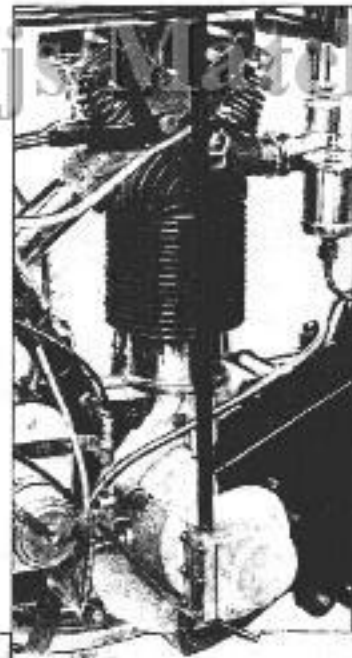
The 1925 ohv AJS had a distinctly smaller exhaust port and transverse exhaust box. It may have inspired the name Big Port in retrospect.

Opnieuw werd de AJS in de 350 TT (junior klasse) uitgedaagd. Dit keer door Bert LeVack op een New Imperial (een kopklepper met JAP blok). LeVack leidde 3 ronden het veld en moest toen opgeven. Tom Sheard op een AJS nam de leiding over en won. George Grinton werd tweede op een AJS. De andere 4 AJS rijders vielen uit. Wat het winnen van de Junior TT betrof was dit de AJS zwanenzang. In de opvolgende jaren werden ze nog wel een tweede of derde, maar winnen was er niet meer bij.

De TT machines van 1924 waren een totaal nieuw ontwerp met o.a de magneet achter de cilinder, dry sump smering en kogellagers op de krukas. In 1927 verscheen de eerste AJS met een door ketting aangedreven bovenliggende nokkenas. In 1928 gebruikte men weer stoterstangen, maar vanaf 1929 werden voor de racerie voornamelijk motoren met bovenliggende nokkenas gebruikt.



De laatste echte Big Port ? Model K6 uit 1928

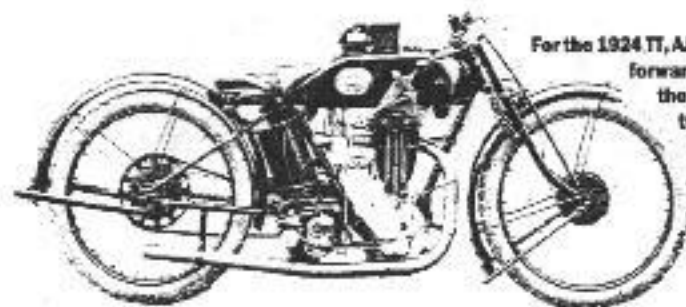


▲ Section through 1921 head, showing streamlined ports, valves at 88 degrees, and hemispherical combustion chamber.

▲ Revolutionary 1920 TTAJS engine that changed the world of racing. The two speed gear on the end of the crankshaft was a source of considerable trouble.

Voordat we van de racerij afstappen moet nog vermeld worden dat AJS voor getalenteerde rijders speciale blokken en onderdelen leverde. Het waren geen aparte racemodellen maar wel werd er meer aandacht aan besteed, b.v. de compressie iets hoger. Het is moeilijk aan te geven hoeveel ze precies van de standaard verschillen.

In 1927 echter bracht AJS een speciaal race model op de markt. Er werd niet mee geadverteerd en hij is in geen enkele officiële catalogus terug te vinden. Het was de H7. Er zijn maar weinig van deze modellen gemaakt want ze werden al spoedig overschaduwd door de bovenliggende nokkenassers. Toen in 1922 de Big Port verscheen stond AJS op het hoogtepunt van z'n race-reputatie. Je zou aannemen dat de kopklepper veel duurder zou zijn dan de zijklepper. Toch was dit niet zo. De zijklepper kostte 85 pond, de kopklepper 87. De kopklepper werd zelfs steeds goedkoper (van 87 naar 60, naar 54 en in 1928 50 pond).



For the 1924 TT, AJS moved the engine further forward, shortened the wheel base, the magneto to the rear, and used two pump dry sump lubrication. Simpson lapped at close to 2

Zoals reeds vermeld is er nooit onder de naam Big Port geadverteerd in de jaren 20. Het model van 23-24 was de B3. Later werd de letter vervangen door de E voor 1925, G,H,K,M en R voor 26 t/m 30.

In al de jaren van z'n bestaan veranderde de Big Port maar weinig. Over het algemeen wordt aangenomen dat het model op z'n best was in 1927. Het was een lichte motor, zeer betrouwbaar, de motor in dat jaar is geheel doorontwikkeld en de topsnelheid lag zo tegen de 70 mph!

In 1928 werd de cilinder vastgezet met 4 voetbouten en in het jaar daarop kwam het laatste model. De 29 versie kostte 54 pond, had nu een webb-vork en de eerste zadeltank werd gebruikt. Het was eigenlijk toen al een wat ouderwetse motorfiets die niet meer leek op dezelfde fiets van de jaren ervoor.

In 1930 kwam er geen nieuwe Big Port meer. Maar we mogen gerust stellen dat dit model veel heeft gedaan voor de ontwikkeling van de motorfiets in z'n algemeenheid en voor de racerij in het bijzonder. Daar kunnen de Japanners, die in die tijd elkaar nog met samoraizwaarden naar het leven stonden, nog een puntje aan zingen (zo dat moest er nog even uit).

G.E. Jat



G.W. Baker with one of the 1920 racing machines, stripped for action at the banked cycle track at New Brighton on May 16th 1921. He broke the standing start mile record, the three mile and five mile records.

Big port



Ais/Matchless vereniging

MATCHLESS 1931-1973 (gedestileerd uit "De Eerste Motors II")

De Multi's

Rond 1931 streden in Engeland méér dan veertig fabrieken om hun aandeel op de wereldmarkt.

De grote rivalen Matchless en Ariel, in de dagen van voorspoed eraan gewend geraakt om op ruime schaal van het vette der aarde te genieten, zouden zeker, als zij de ernst van de zich aftekenende depressie hadden kunnen peilen, zeker hebben gewacht met het op de markt brengen van hun nieuwe kostbare vier-cilinder modellen.

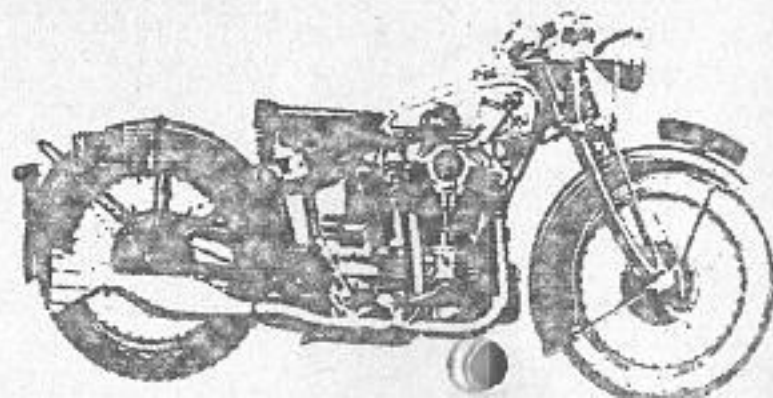
Deze waren, zowel voor Matchless als voor Ariel, bijzonder compact vergeleken met de mislukte V4 Brough Superior uit 1928. Matchless kwam met zijn "Silver Hawk" als eerste in het licht der schijnwerpers. De motor herinnerde aan die van de Lancia Lambda, een 18° monobloc. Het was een derivaat van de motor van de "Silver Arrow" twin, een schepping uit het jaar daarvoor, die met tot vier-cilinder had omgebouwd met kleinere inhoud per cilinder.

Hij was luchtgekoeld, had een losse cilinderkop en bovenliggende nokkenas, waarop een Lucas verdeler te vinden was. Een driemaal gelagerde krukas dreef een primaire ketting aan naar een losse vierversnellingsbak. Een verder opvallendheid van de "Silver Hawk" was de scharnierende en afgeveerde "achterhand".

De Ariel "vier in't vierkant" miste het voordeel van het afgeveerde frame, maar was duidelijk lichter en pittiger.

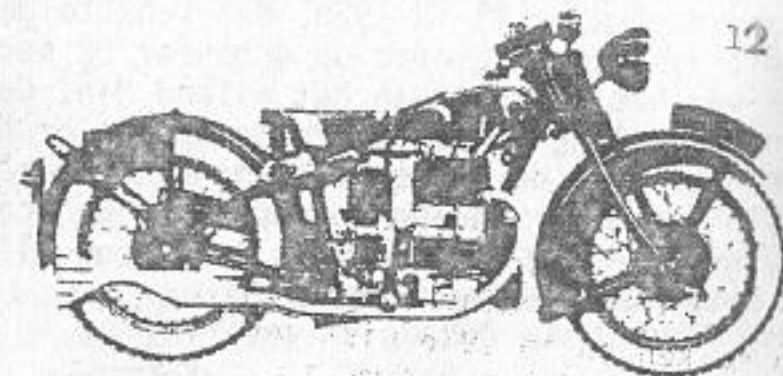
Beide motoren waren duur: £75 voor de Silver Hawk en £75-10-00 voor de Square Four. Maar beide motoren gaven moeiteloze prestaties voor solo of zijspan rijden. Iets dat in de tijd van de stampende ééncilinders nagenoeg onbekend was.

Het lot besliste echter geheel verschillend over de beide merken. De Ariel's carrière strekte zich uit over 28 jaren, de Matchless hield het slechts vijf jaar uit met een totale produktie van net meer dan 500 stuks.



1931 Matchless
"Silver Hawk"
598cc ohc 4-cil.

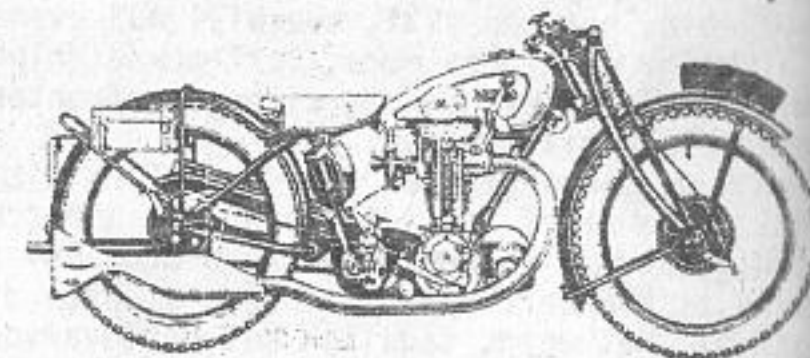
1932 Matchless
"Silver Hawk"
498cc zk 2 cil.



Voetschakeling

De kostenfactor dicteerde, dat veel extra's, die alleen het uiterlijk vertoon ten goede kwamen, tot een minimum dienden te worden beperkt, waarbij het oog gericht was op, o.a. de extra uitlaat en de chromen brandstoftank. Het werd belangrijker geacht om meer aandacht te besteden aan constructies die een wezenlijke vooruitgang in de prestatie en bediening betekenden, b.v. de door de voet bediende versnellingsbak. Sinds de meerversnellingen bak voor motorfietsen was ingevoerd, dat was omstreeks 1911, was de bestuurder gedwongen om, als hij wilde schakelen, zijn rechterhand van het stuur te nemen om de versnellingshandle, die opzij van de tank zat, te bedienen.

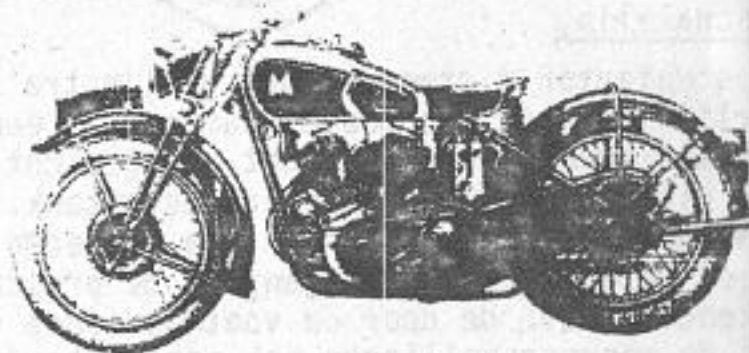
1930 Matchless
246cc ohv 1 cil.



Handige koeriers uit de eerste wereldoorlog vonden uit, dat als zij de handle 'naar maat' ombogen en nog enkele vernuftige aanpassingsdetails uitvoerden, zij met hun rechtervoet konden schakelen, zodat, tijdens deze manoeuvre beide handen het stuur konden blijven vasthouden, wat op de veelal gruwelijk slechte, door bommen en granaten uit hun voegen geraakte wegen en weggetjes, in feite beslist noodzakelijk was om in't rechte spoor te blijven. Speciaal de drie versnellingen rijke WD Triumph leende zich goed voor deze 'constructie'. Zoals gewoonlijk waren het weer de constructeurs uit de racewereld, die de voetschakeling voor hun motoren als een noodzakelijke ontwikkeling gingen toepassen, waardoor dit systeem, voor de meer gewone motorfietsen, na enkele jaren algemeen werd geadopteerd. H.J. Willis, hoofd van de ontwerpafdeling van Velocette, was de eerste die op de 350cc racemotoren van zijn fabriek, de voetschakeling introduceerde. Prompt daarna

12. Tijdens de Junior TT in 1928. Men schatte de tijdwinst, die dit systeem opleverde op ongeveer 30 seconden per ronde van het circuit van het eiland Man. Natuurlijk duurde het niet lang of de race-motoren van de overige fabrieken maakten van de voetschakeling gemeengoed. In 1932 werd de vinding toegepast op de sportmodellen van tal van merken en in 1936 wist men, voor alle motoren, niet beter meer of het hoorde zo.

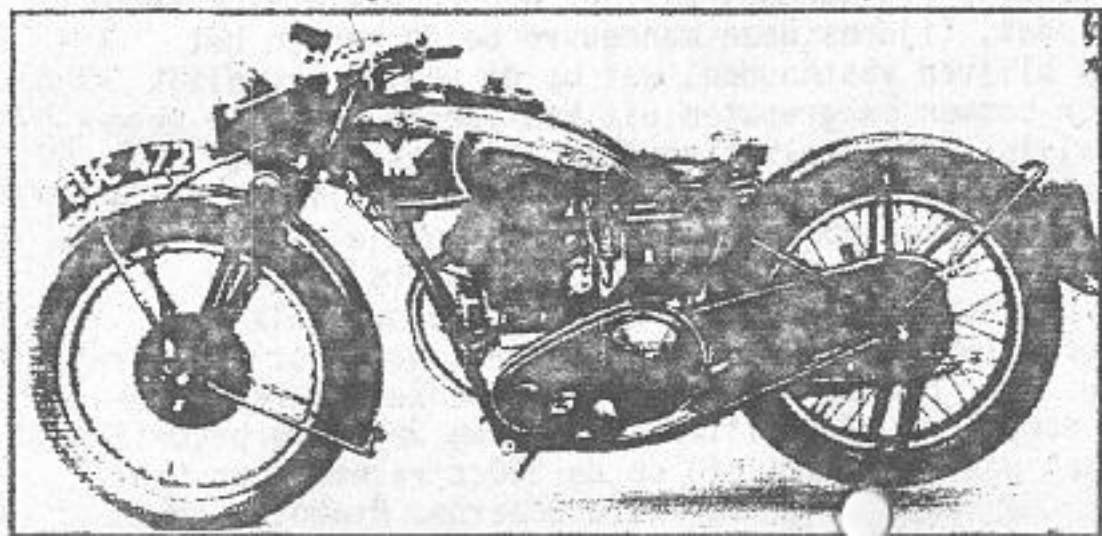
1936 Matchless
990cc zk V-twin



Matchless/A.J.S.

Drie belangrijke ondernemers, Rudge Whitworth, Scott en BSA besloten op economische gronden, om weg te blijven van de Olympia show van 1931, terwijl AJS eveneens een betreurende afwezige was. Deze oude, vertrouwde Wolpherhampton onderneming aan A.J.Stevens, zag zich geconfronteerd met ernstige financiële moeilijkheden.

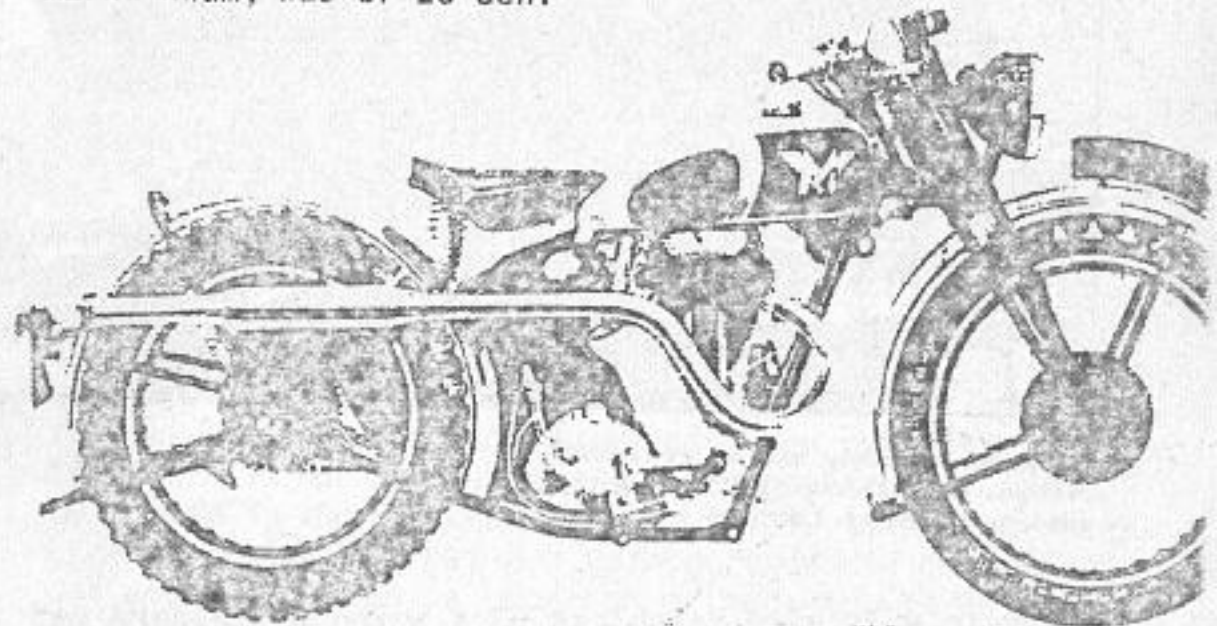
De zaak werd overgenomen door Matchless uit Woolwich, Londen. Een laatste troef van AJS, toen deze maatschappij nog zelfstandig optrad, was de ongewone 598cc, 500 transversale V-twin zijklepper. Maar Matchless stootte dit ontwerp terstond af. Het werd, tegelijk met het daarvoor reeds vervaardigde materiaal, aan een Japans concern verkocht, dat er echter pas in de beginjaren van 1950 gebruik van maakte, door de motor te gebruiken voor de fabricage van bestelwagens



1938
G90.

Tegen 1936 raakte de motorindustrie min of meer uit de problemen. Niettegenstaande de negatieve invloed die, door en zware belastingpolitiek van de regering uitging, konden de fabrikanten weer wat opgeluchter adem halen. Het pond sterling regeerde nog steeds de wereld. De Britse export steeg tot over de 19.000 exemplaren per jaar.

Luidruchtige, fel gekleurde, eigenwijze sportieve motoren kwamen op de markt, voor het merendeel één-cilinder kopkleppers, met doorgaans in vloeiende lijnen gebogen uitlaten, die er wat het geluid betrof, niet om logen. De Matchless Clubman, die in 350 en 500cc modellen op de markt kwam, was er zo één.



De uitlaat had een velen aansprekende gebogen vorm. De lichtmetalen spatborden waren verchromd. Deze machine vormde de basis voor de vernieuwde G3 WD Matchless die tijdens de tweede wereldoorlog goede diensten aan het leger bewees.

WO II.

Het uitbreken van de oorlog in september 1939 blokkeerde onmiddellijk alle verdere ontwikkeling in de motorindustrie en wel gedurende zes jaar. Evenals in de eerste wereldoorlog werden motoren ingezet voor militaire doeleinden waarin zij een rol van vitale betekenis speelden.

De belangrijkste Britse fabrikanten, zoals Norton, BSA,

Als uitvloeisel van het "Lease Land Agreement" verstuurde Engeland naast Velocette MAF's, BSA M20's ook Matchless G3's naar de USSR.



A proper workshop and an ex-civilian twin-port 350 AJS single getting its transmission overhauled. Carry on, er, chaps.

De eerste militaire Matchless G3's waren uitgevoerd met een voorvork van het buizenstelseltype. Doch vanaf 1941 werd deze vervangen door de nieuwe 'Teledraulic' telescopische voorvork met een enkele buis en hydraulische demping, zoals sedert 1935 door BMW was toegepast. In vergelijking met het driehoeks-buizenstype waren de voordelen: een lager onafgeveerd gewicht, de gesloten uitvoering en een betere werking, nog afgezien van de uiterlijke verfraaiing. Ofschoon Matchless het principe niet uitvond, want Alfred Scott had reeds jaren voordat BMW het invoerde baanbrekend werk verricht, komt de Britse fabrikant de verdienste toe het populair te hebben gemaakt. De 'Teledraulic'-vork behoort tot de weinige constructieve voordelen die de slachting van 1939-19 opleverde.

A vintage motorcycle, likely a side-valve model, shown in profile. It features a large, round headlight, a high handlebar, and a side-mounted engine. The text "350 C.C. O.H.V." is printed below the motorcycle.

IN CIVILIAN DRESS IT BECOMES
THE CLUBMAN AGAIN

In a recent interview, author and filmmaker John Sayles said that he was "in the middle of writing a screenplay for a movie about the Technicolor MGM Colorama, the color process that was used in the 1930s and 1940s." Sayles is now the president of the American Film Institute, and he's been working on the Colorama project for a while. He's been looking at the film as a way to explore the history of the color process, and he's been looking at the film as a way to explore the history of the color process.

350 C.C.
O.H.V.

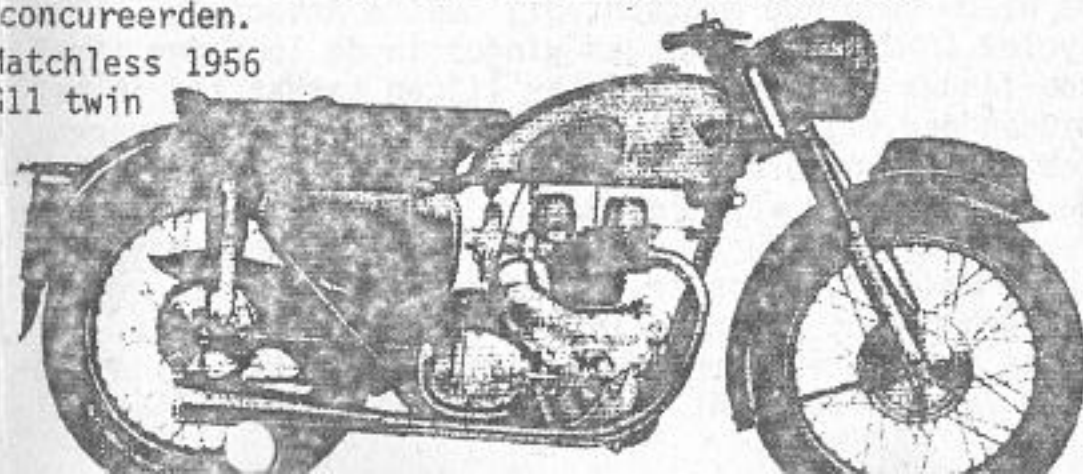
MATCHLESS CLUBMAN G3/L

Maakt eendracht macht ?

Waarom vele Britse fabrikanten in de jaren '50 en '60 roemrijk ten onder gingen is voer voor economen. Hoe het met Matchless/AJS afliep?

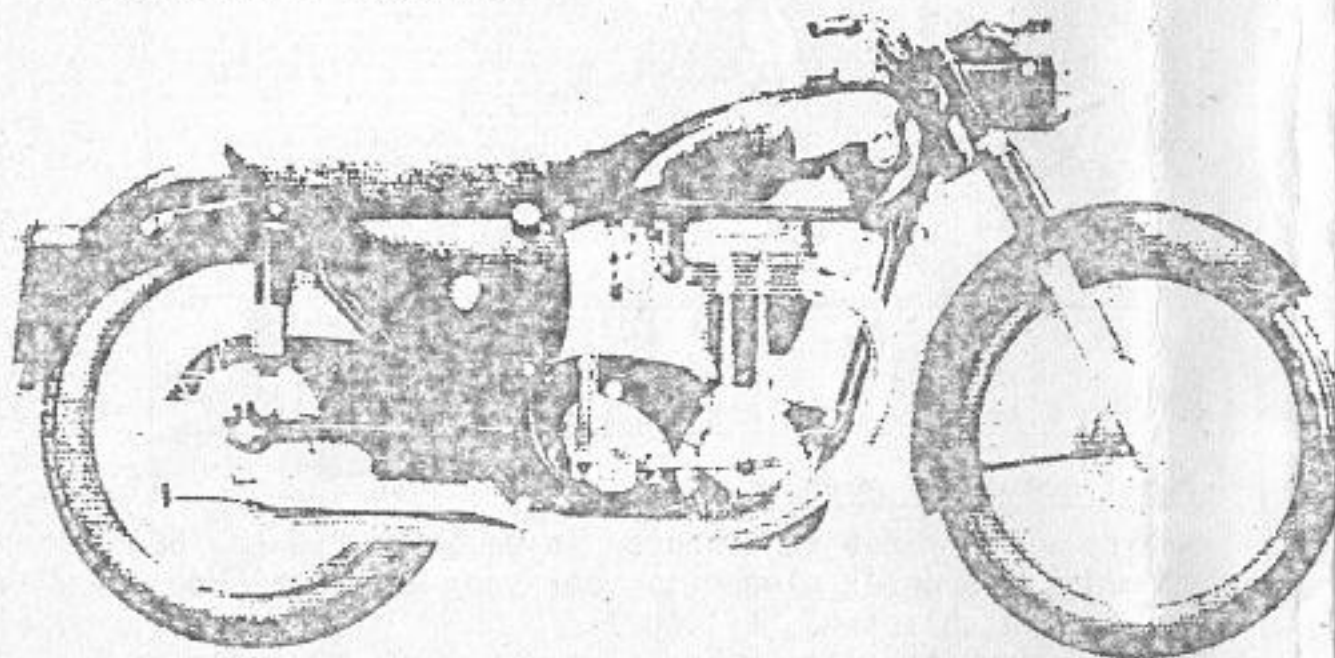
Waar de druk hoe langer hoe zwaarder werd, besloten de fabrikanten, die hun ondergang nader en nader voelden komen, de rijen te sluiten door één gezamenlijk front te vormen in het vertrouwen dat eenheid macht zou maken. Logisch gezien was het een gezonde gedachte om het aantal eigen modellen te beperken en zodoende versnippering en dus verspilling van krachten te voorkomen. Er was b.v. een half dozijn verticale twins van Britse makelij, allemaal variaties op eenzelfde thema, die elkaar beconcureerden.

Matchless 1956
G11 twin



17 voorts waren de sportieve een-cilinders en lichtgewichten niet te tellen. Vrije handel en ondernemingsgeest zijn prachtig, maar zolang de zaken er voorstonden was er nu sprake van een onnodige en hoogst oneconomische spreiding. Maar helaas, een studie van de resultaten van de belangrijkste Britse groepen die gevormd waren bewees dat de samensmeltingen goeddeels verkeerd uitpakten

1958 AJS 18S 498cc ohv



Het lot van Norton, Triumph, BSA, New Hudson, Matchless, AJS, Villiers, James, Francis Barnett, Sunbeam en Ariel lag in handen van enkele groepen. Elk van deze merken had een lange en glorieuze levensgeschiedenis achter de rug. Nu werd een nieuwe bladzijde opgeslagen, die voor sommigen een treurig hoofdstuk inluiden.

AJS en Matchless waren in 1931 al samengegaan toen eerst genoemde onderneming in financiële moeilijkheden kwam. De nieuw gevormde maatschappij heette Associated Motor-Cycles (AMC). Beide merken gingen in de loop der jaren hoe langer hoe meer op elkaar lijken totdat zij in het midden der vijftiger jaren zo goed als identiek waren. Het eerste concern dat door AMC werd opgeslokt was Sunbeam. De overeenkomst werd in 1936 ondertekend. Het bleek een vergissing te zijn geweest en de eens zo befaamde fabriek zocht verder heil onder de vleugels van de snel groeiende BSA-groep. Dat gebeurde in de begintijd van WO II. James en Francis Barnett, beiden prominenten op het gebied van lichtgewicht tweetakters, waren de volgende

Het duurde niet lang of zij waren hun identiteit kwijt en het enige verschil waardoor de twee merken nog uit elkaar te houden waren, was de kleur: Rood voor James en groen voor Francis Barnett.

De laatste James-roadster was de 250-cc 'Sports Superswift', uitgerust met een Villiers 4T twee-takt motor.

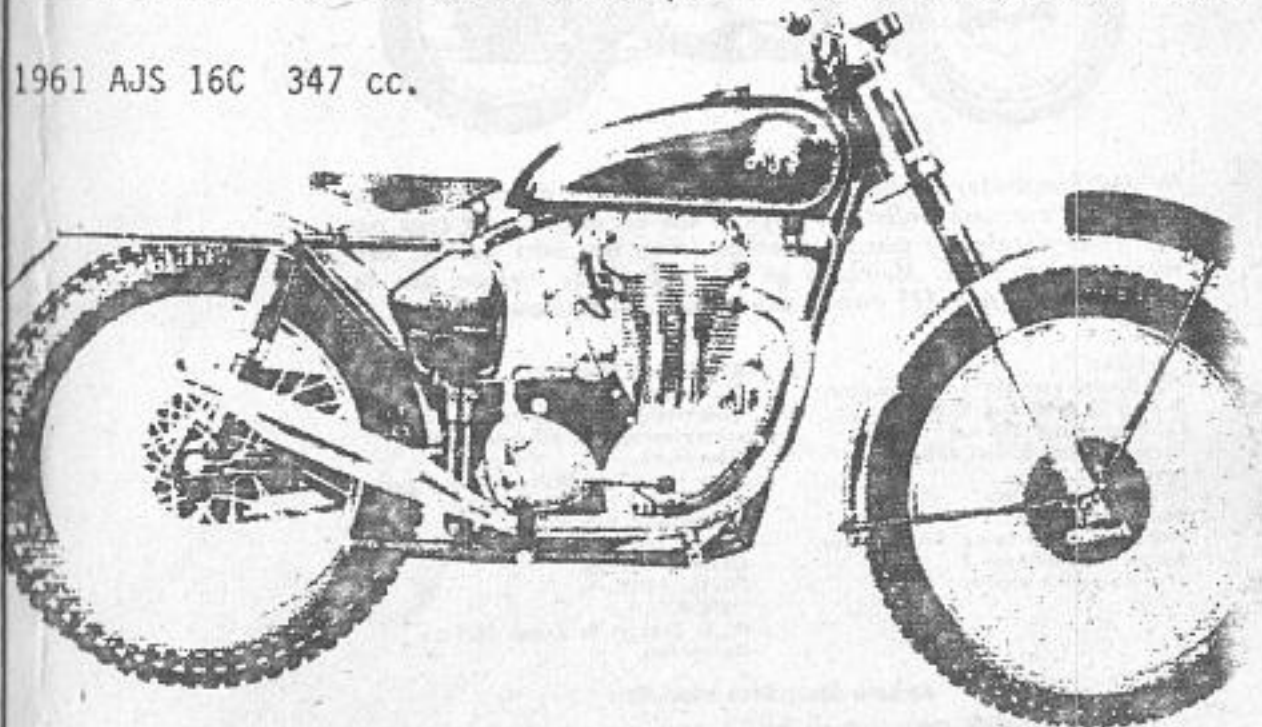
In 1966 was het ook daarmee gedaan, terwijl een maand later het 250-cc trial model verdween.

Francis Barnett's modellenreeks was uitgebreider. Er waren één- en twin-cilinder tweetakters in de 150- en 250-cc klasse. In laatstgenoemde categorie waren ook terrein en heuvelklimvarianten voorhanden die in deze takken van sport goed voor de dag kwamen. Niettemin verdween de naam van het firmament tegelijk met die van James.

Het volgende merk dat in het kamp van AMC werd opgenomen was het beroemdste van allemaal: Norton. De fusie kwam in 1953 tot stand. Besloten werd dat de maatschappijen naar buiten toe zelfstandig zouden blijven optreden. Dat duurde niet lang. De marktsituatie maakte het noodzakelijk tot verder productie-rationalisatie over te gaan.

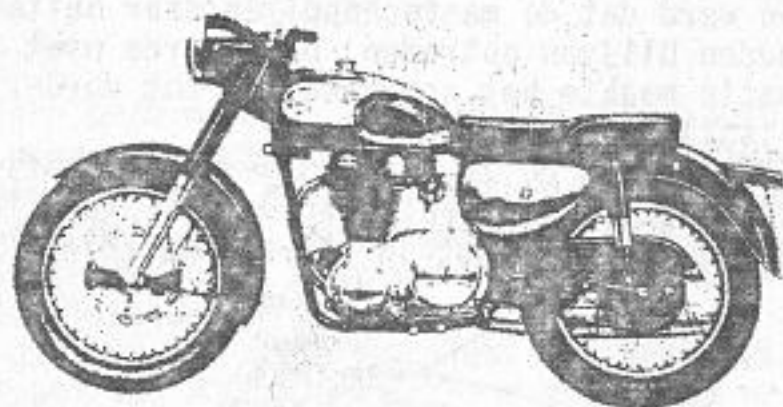
In 1963 verhuisde Norton van de zo befaamd geworden fabrieken in het Birminghamse Bracebridgestreet naar de AMC-plant in Woolwich. AMC was inmiddels herdoopt in 'Norton-Matchless Ltd'.

1961 AJS 16C 347 cc.



17 tijden die diegen 1965 werd er aardig met de Norton-motoren gesold, ronde paardoor er lamentabele bastaards ontstonden. de hetorton's b.v. toegerust met een motor van Matchless en ken andersom. Ook werden de frames nogal eens uitgewisseld. In 1932 enig echte lichtgewicht Norton was de 250-cc tal valubilee'-twin, terwijl het 350-cc Model 50MkII niet niet anders was dan een Matchless G3 waarop het Norton embleem as aangebracht. e 'Navigator' 350 en de 'Electra' 400, voorzien van twin kopplepmotoren bleven als echte forse Nortons overeind, 1936 ant de ES in Mk II vorm was ook al een Matchless die sich Norton noemde

MATCHLESS Engeland G3 MERCURY



De 350 éencilinder kopplepper van Matchless, die motorisch en qua uitvoering practisch volkomen gelijk is aan het even zware type van AJS (hier afgebeeld) was in voorbije jaren een meer geziene verschijning dan thans. Matchless en AJS zijn beide merken van het AMC-concern. AJS import vindt practisch niet meer plaats.

MOTOR:
Éencilinder vierslakte kopplepmotor.
Boring 72 mm, slag 85,5 mm.
Cilinderinhoud 349 cc.
Versnogen wordt niet officieel opgegeven.
Dit omring smering.
Amal carburateur.
Primaire overbrenging door ketting.
Aantal versnellingen 4.
Voorchakeling rechts.

RIJWIELGEDEELTE:
Buisframe.
Voorvering d.m.v. telescoopvork en achtervering met scharnierende achtervork.
Voor en achter hydraulische demping.
Voorband 3.25 x 18.
Achterband 3.25 x 18.
Inhoud benzinetank 19 liter.
Gewicht 165 kg.
PRIJS: f 1925.—.
IMPORT:
R. S. Stokvis & Zonen N.V., Rotterdam.

Andere Matchless modellen

Model G20. Hetzelfde motortype als de G3, maar met een cilinderinhoud van 500 cc. Prijs f 1975.—.
Model G2 CAR. Dit is eveneens een éencilinder kopplepper, echter met semi-achterslakte en 250 cc cilinderinhoud. Prijs f 1450.—.

De catastrofe.

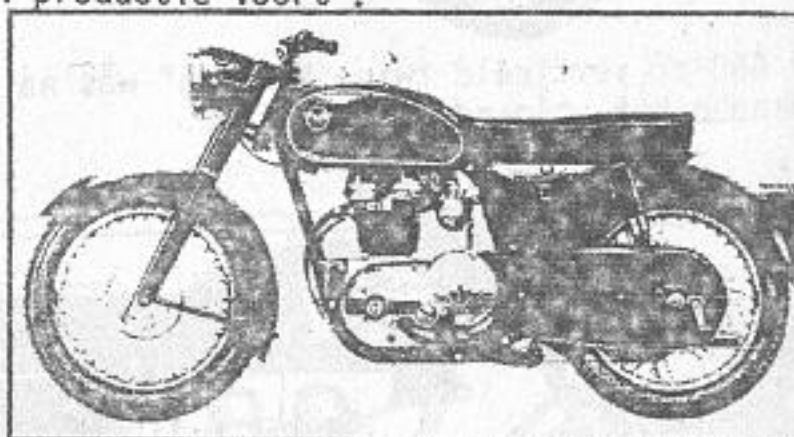
In 1966 kwam de catastrofe. Diep in de schulden werd de AMC-groep opgenomen in de Manganese Bronze Holdings Ltd, een concern dat geleid werd door Dennis Poore.

MBH had, enige maanden tevoren, zelf reeds de motorenfab van Villiers overgenomen.

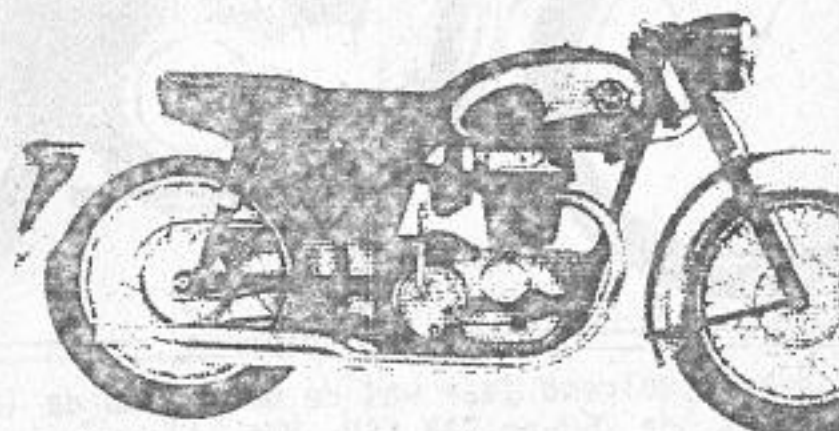
Er klonk enig optimisme door in het eerste pers-bulletin dat door de nieuwe eigenaars werd uitgegeven:

"De productie is, na onze overname van Villiers, bij AMC weer in volle gang." Vijf beroemde merken werden van de ondergang gered dank zij het opgaan van AMC in de MBH Ltd waarvan Villiers thans een dochteronderneming is. Alle vijf merken, AJS, Matchless, Francis-Barnett, James en Norton zetten hun productie voort.

Matchless G2 in non-sports trim.



Matchless G2S



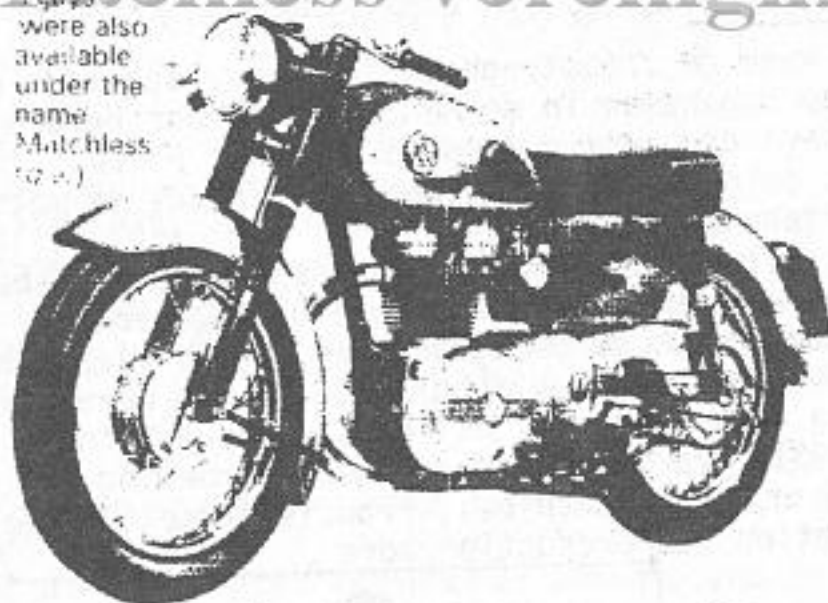
AMC zal, voorlopig voor tenminste één jaar, zijn aktiviteiten blijven voortzetten.

Deze bevestigende woorden ten spijt gingen Francis-Barnett en James al een paar maanden na de overname te gronde.

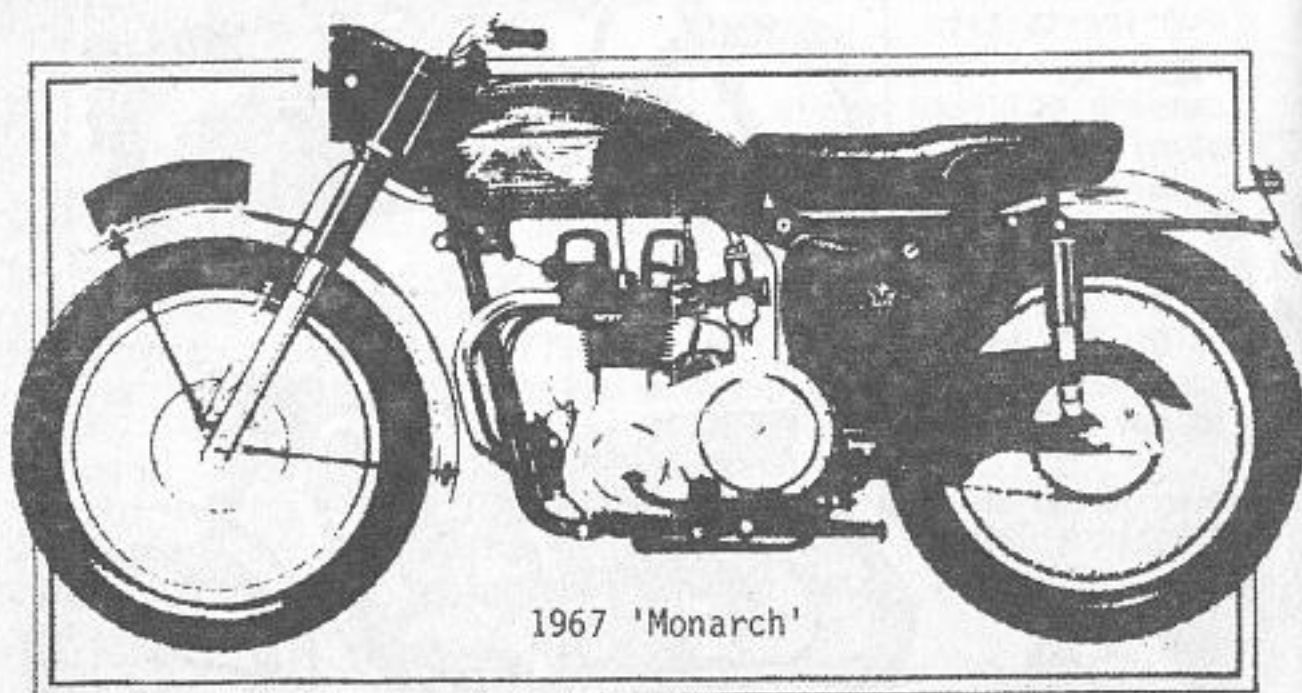
De laatste Matchless 250, de 'Monitor 90' liet MBH hetzelfde jaar nog vallen.

Ajs/Matchless vereniging

known as 14S Sapphire Sports. It was a variant of the AJS 14 (1958-63), as were the 14CS (1959-62) and 14CSN (1962-66). Ajs were also available under the name Matchless (2 x.)



De 650-cc verticale twin "Monarch" was na wêër een paar maanden het volgende slachtoffer.



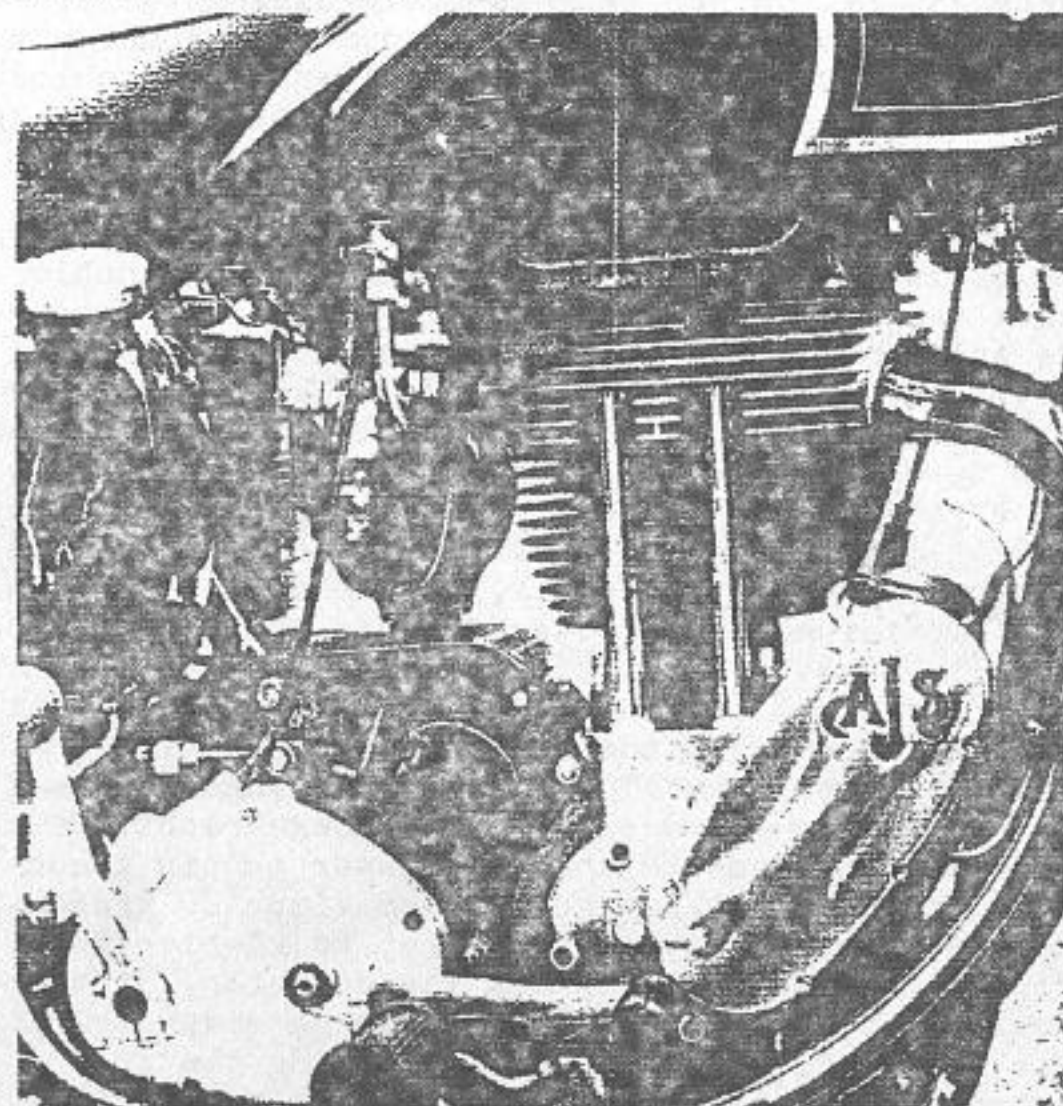
1967 'Monarch'

Het daarop volgend jaar was de beurt aan de laatste Matchless, de 750-cc G15 CSR. Met alle nog in productie zijnde AJS-modellen was het eveneens gedaan. In 1967 werd de naam 'Norton-Matchless Ltd' vervangen door 'Norton-Villiers'.

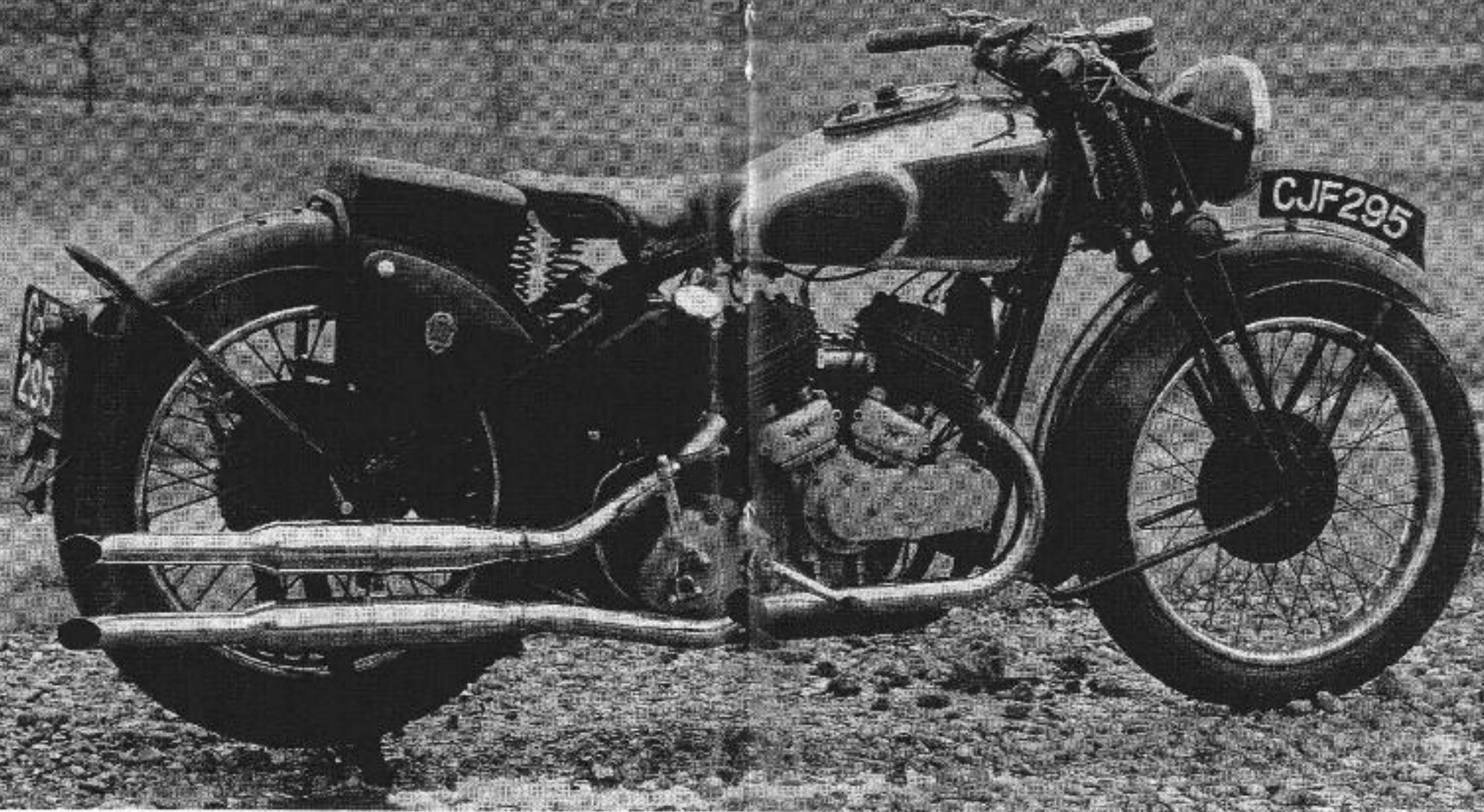
De naam AJS kwam nog even terug. AJS-division heette de nieuw gevormde dochteronderneming van Norton-Villiers en 250-cc en 410-cc 'Stormer' tweetaktmodellen werden ontwikkeld, speciaal gericht op deelneming aan motorcross evenementen. Door deze politiek werd geprobeerd vaste voet te krijgen op sportief terrein.

Beide modellen werden in eigenbouw pakketten aangeboden. Daarna -in 1973- waren zij ook kant-en-klaar te koop, maar de directie liet ze weldra vallen omdat er wederom structurele veranderingen in het productieproces noodzakelijk werden geacht.

In datzelfde jaar fuseerden de Norton-Villiers groep met de BSA-Triumph groep, die nu praktisch de hele Britse motor-industrie beheerste. Deze kreeg de naam Norton-Villiers-Triumph of, afgekort NVT.



'The almost Gothic lines of the Model 18S Ajay'



Ajs/Matchless vereniging

DE MATCHLESS EXPRES

Model 39/X werd ontworpen voor het toeren met hoge snelheden. De dikke V-twin trekt als een trein.

Model 39/X is zeer waarschijnlijk de laatste V-twin die door de Matchless fabriek werd gebouwd. De 40/X heeft door de ongelukkige tijdsomstandigheden (de tweede wereldoorlog in Europa was zojuist uitgebroken) waarschijnlijk nooit de dealers bereikt.

In de catalogi van Matchless staan sinds 1905 al v-twins genoemd. In de vroegere periode ook bedoeld voor het solo werk maar vanaf 1930 kunnen we zeggen dat deze zijkleppers bedoeld waren voor de zijspancombinaties. Dat laatste veranderde in 1937 toen de fabriek de ultieme 990 cc V twin ontwierp. Het frame was korter dan voorheen en de nieuwe machine kreeg de naam 37/X sport twin. De fiets was bedoeld om er hard mee te rijden, of als solo machine of gekoppeld aan een zijspan. De top ervan lag zo rond de 80 mph. Voor gezinsvervoer met behulp van een zijspan werd verwezen naar de AJS model 2.

Onder het motto "er gaat niets boven cc's" was de 37/X hoofdzakelijk bedoeld als solo machine in de sportieve klasse. De fiets moest onder andere concurreren met motoren als de Ariel Red Hunter, de stoter MSS van Velocette en andere kopkleppers uit de halve liter klasse. Ondanks het feit dat de machine bijna het dubbele aantal cc's bezat was hij niet echt sneller dan zijn concurrenten. Hij was echter minder opgevoerd dan zijn tijdgenoten en leverde dezelfde prestaties met een groter gemak en met minder lawaai. Je hoefde maar iets aan het gas te komen en je kruiste met een snelheid van 60 mph op de wegen van good old England.

In 1939 was de V twin model 39/X geworden. De voorvork was dubbel gedempt, er zat een Burman BAP type close-ratio versnellingsbak onder en de snelheidsmeter was centraal op de voorvork gemonteerd in tegenstelling tot voorheen toen hij links gemonteerd zat. De krachtbron had nu drijfstanen in een " mes en vork" systeem in tegenstelling tot de voorgaande jaren toen ze gewoon naast elkaar zaten. Verder werd er aan het blok door de jaren heen eigenlijk weinig veranderd. De krachtbron leverde een 26,2 PK bij 3400 toeren en had een compressieverhouding van 5,4:1.

Het testrapport in 1937 zei het volgende over deze motor: De Matchless 37/X is een prima motorfiets. Het uitlaatgeluid is een plezier om naar te luisteren en de motor is heerlijk rustig te noemen daar waar het mechanische geluiden betreft. De niet aanwezige achtervering mis je nauwelijks en de remmen zijn prima te noemen. De Matchless Big Twin is een uiterst plezierig te gebruiken fiets die je erg veel rijplezier verschaft.

G.E.JAT.

Ajs/Matchless vereniging

Waarachtig een zeldzame Britse vogel

De Matchless Silver Hawk

"Waarom er geen duidenden van rond rijden weet ik niet, of de mensen beseffen niet hoe goed ze zijn of ze zijn bang omdat ze denken dat ze er zwaar uitzien"

Nee, geen mening van een eigenaar met weinig ervaring met andere typen motoren. Dit commentaar, op de 592 OHC Matchless Silver Hawk was geschreven door de meest gerespecteerde motor journalist van de jaren tussen de beide wereld oorlogen.

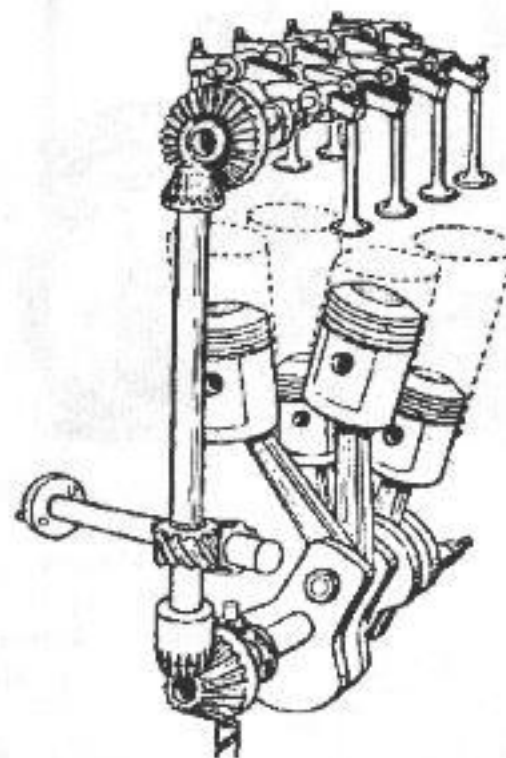
Hij ging door met, De Hawk geeft meer mogelijkheden die ik verlang van een motor van mijzelf dan elke andere motor die ik ooit heb bereden. Zijn geveerde frame en 4 inch achterband halen alle ongemakken weg die ontstaan bij hoge snelheden. Hij is veilig, snel, levendig en is volgas vast en wat het belangrijkste is, hij is stil. Hij rijdt moeiteloos met een snelheid van 70 Mph en op lange afstanden toch maar een verbruik van meer dan 50 Miles per Gallon.

Arthur Bourne (of Torrens zolas zijn schrijversnaam was) schreef deze woorden in *The Motor Cycle* in januari 1934, toen hij terug keek op de motoren die hij had bereden gedurende het afgelopen jaar. Als je over zijn oordeels vermogen vraagtekens hebt of bang bent dat dit beïnvloed is door een onderlinge afspraak met de fabrikanten, kan ik je geruststellen want de Silver Hawk is inderdaad een van de weinige machines geweest die hij ook voor zichzelf aanschafte.

Afstand doen van je eigen geld en dan nog steeds kunnen beamen dat de Silver Hawk een grootse motor is, is toch ook heden ten dage een waarborg voor een eerlijke uiting. Om hier nog aan toe te voegen dat "Torrens" meer dan een van deze 592 cc kleine hoek viercilinders van Plumstead heeft aangeschaft gedurende de 4 a 5 jaar dat ze werden gemaakt.

De Silver Hawk maakte zijn debuut op de Olympia Show in de herfst van 1930 en had veel verwantschap met vergelijkbare en innovatieve 400 cc Silver Arrow van dezelfde fabrikant een jaar eerder. De opbouw van de motor was gelijk aan die van 2 Silver Arrows motoren naast elkaar geplaatst, echter, waar de twin zijkleppen had en een slome indruk

achterliet, had de Silver Hawk een bovenliggende nokkenas aangedreven door een koningsas en de prestaties die de meeste rijders nog de baas konden in die tijd. De motor had een compacte en stevige opbouw met de



krukas overdwars in het frame geplaatst. De cilinders waren in een blok gegoten. De krukas met twee bigend pennen draaide aan beide kanten in bronzen lagers, waarbij in het midden een derde rollen lager, dat in een aluminium plaats opgesloten zat tussen de beide carters, was opgenomen. Een vliegwiel was niet nodig, de contragewichten van de krukas en de zware krukwangen waren hiervoor voldoende.

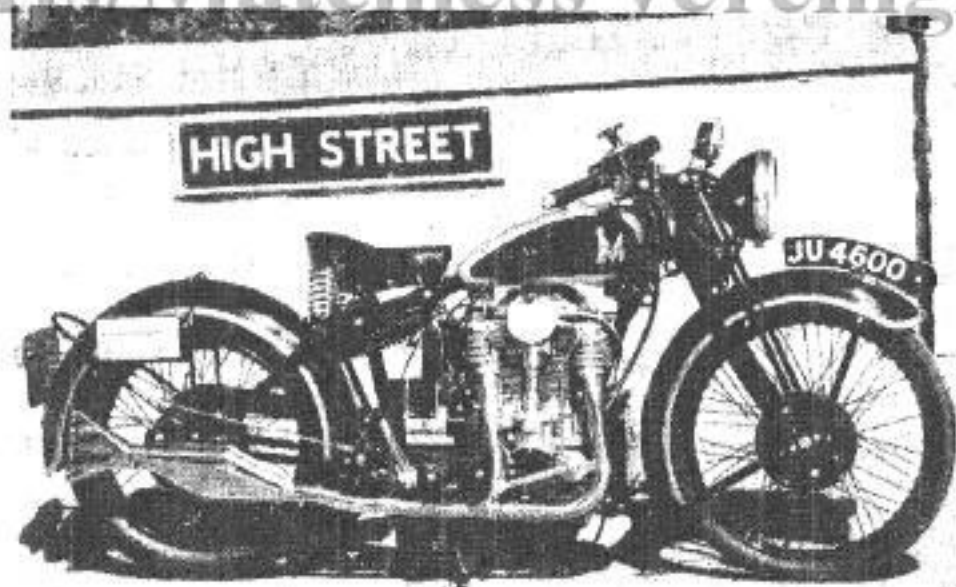
Vier drijfstangen, van het Silver Arrow type, met de big-end ogen uit het midden zodat de cilinders dichter bij elkaar geplaatst konden worden

liepen ook op rollen, waarbij het van grote koelvinnen voorziene cilinderblok het publiek de indruk gaf met een square-four te maken te hebben.

Aan de rechterkant werden een paar conische tandwielen aangedreven door de krukas zodat, via de koningsas, de bovenliggende nokkenas werd aangedreven die overdwars gesitueerd was in de ruim van koelvinnen voorziene cilinderkop waarin ook de tuimelaars en klep kamers waren opgenomen. De totale kleppentrein was gesloten, waarbij de kleppen benaderd konden worden door twee deksels die elk met één moer vastgezet konden worden.

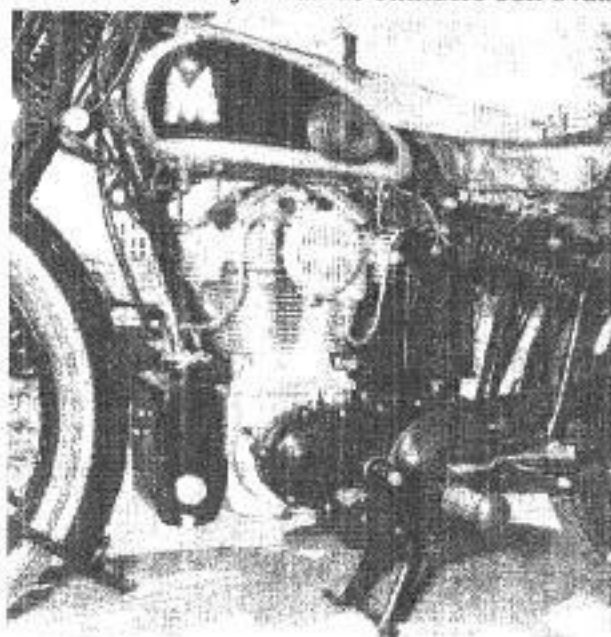
De kleppen waren identiek met een klepsteel dikte van 5/16" en schotels met een doorsnee van 1 1/6". Omdat de boring niet groter was dan 50.8 mm

Ais/Matchless vereniging

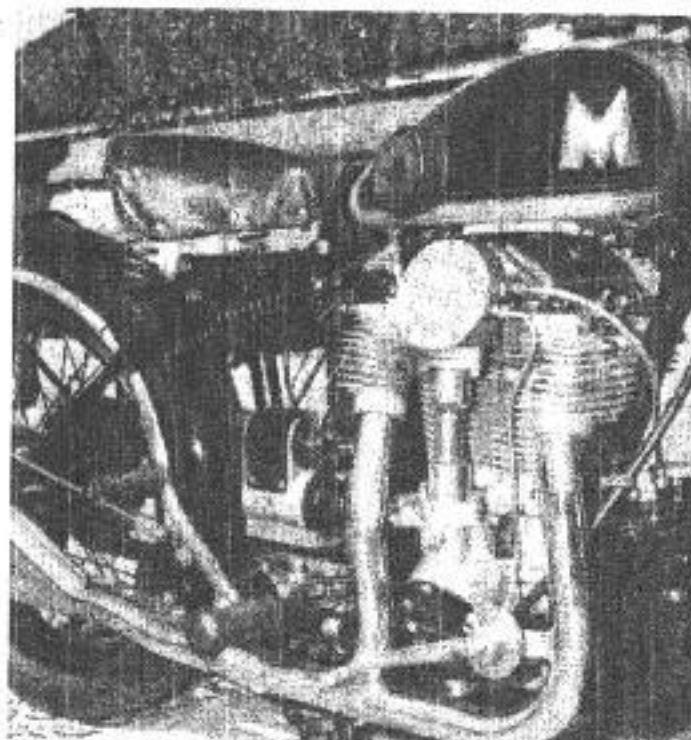


(de slag was 73 mm) zou er onvoldoende ruimte zijn om beide kleppen, in- en uitlaat, in de boring te plaatsen. Dit was opgelost door de compressie ruimte een ovale vorm te geven en de bovenzijde van de cilinders ook ovaal te maken zodat deze aansloten op de kop. Een hulpas die haaks staat op en zijn aandrijving krijgt van de koningsas, die een Oldham koppeling heeft om werking in het blok op te heffen als de motor loopt, drijft de olie pomp en de ontsteking aan.

Gelijk als bij de Silver Arrow is de olie tank overdwers voor de voorste framebuis gemonteerd, van hieruit werd de



plunjerpomp gevoed die olie pompt naar het big-end, de hoofd lagers en een kijkglas op het instrumenten paneel op het stuur waarna de olie naar de tandwiel aandrijving van de nokkenas in de cilinderkop. Deze laatste toevoer zorgt ervoor dat het tandwiel huis gevuld bleef met olie waarbij er de olie overloopt naar het nokkenas huis en van daaruit terug naar de olie tank, waar een aftakking in opgenomen is met een regelbare naald klep voor de smering van de primaire ketting.



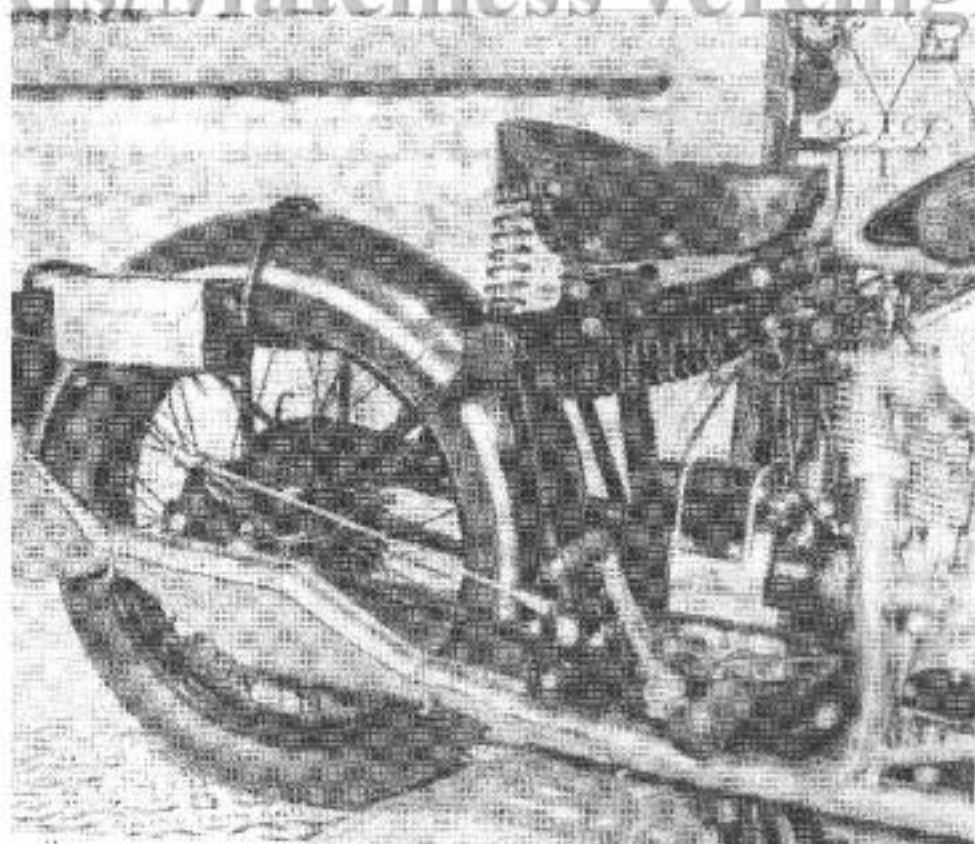
De primaire aandrijving was interessant, deze bestond uit een duplex rollen ketting en liep in een olie dicht aluminium huis, waarbij de ketting automatisch op spanning werd gehouden door een door stalen sleepers aan zowel boven als onderkant. Dit systeem werkte op basis van Weller patenten. Een 4 versnelling

Sturmey-Archer

wisselbak en koppeling welke handbediend is complementeert de primaire aandrijving.

Het mengsel werd bereid door een enkele Amal flens carburator aan de rechterkant, waarbij het benzine lucht mengsel via een inlaat kanaal dat centraal tussen de cilinders zit wordt aangevoerd. Vanuit het einde van dit inlaat kanaal leiden kanalen naar elke cilinder, zo opgesteld dat de lengte voor elke cilinder gelijk is. Twee van grote koelvinnen voorziene uitlaat spruitstukken aan zowel voor- als achterkant van de kop verzamelen de

Ajs/Matchless vereniging

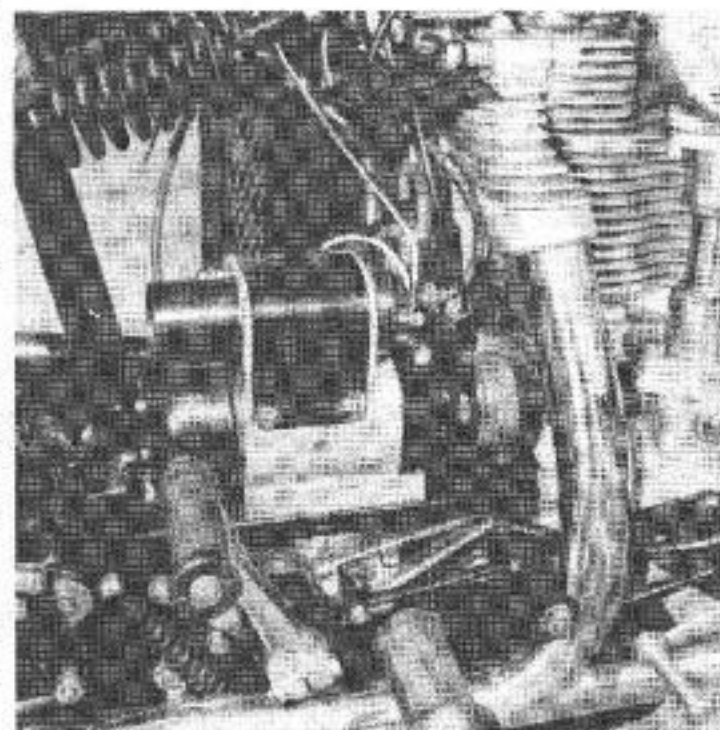


uitlaat gassen van respectievelijk de voorste- en de achterste cilinders naar twee uitlaat bochten aan de rechterzijde. Deze beide bochten verzamelen zich dan in een gezamenlijke visstaart uitlaat demper die het reeds geringe geluid nog verder reduceerde tot een minimum.

Een Lucas dynamo/bobine/verdeler blok, welke boven de wisselbak gemonteerd is, verzorgde de vonken, verlichting en het bijladen van de accu.

Dit verfijnde aandrijf aggregaat paste goed in het geveerde frame, dat scharnierde in de achterste wisselbak lug in silent bloks, waarbij de vering werd verzorgd door 2 open ring veren die zich onder het zadel bevinden. Fricie dempers met hand verstelling zorgen voor de damping. 8 inch remmen aan zowel voor- als achterkant waren mooi om te zien en, als extra voorziening, aan elkaar gekoppeld. De banden hadden de maat 19 inch X

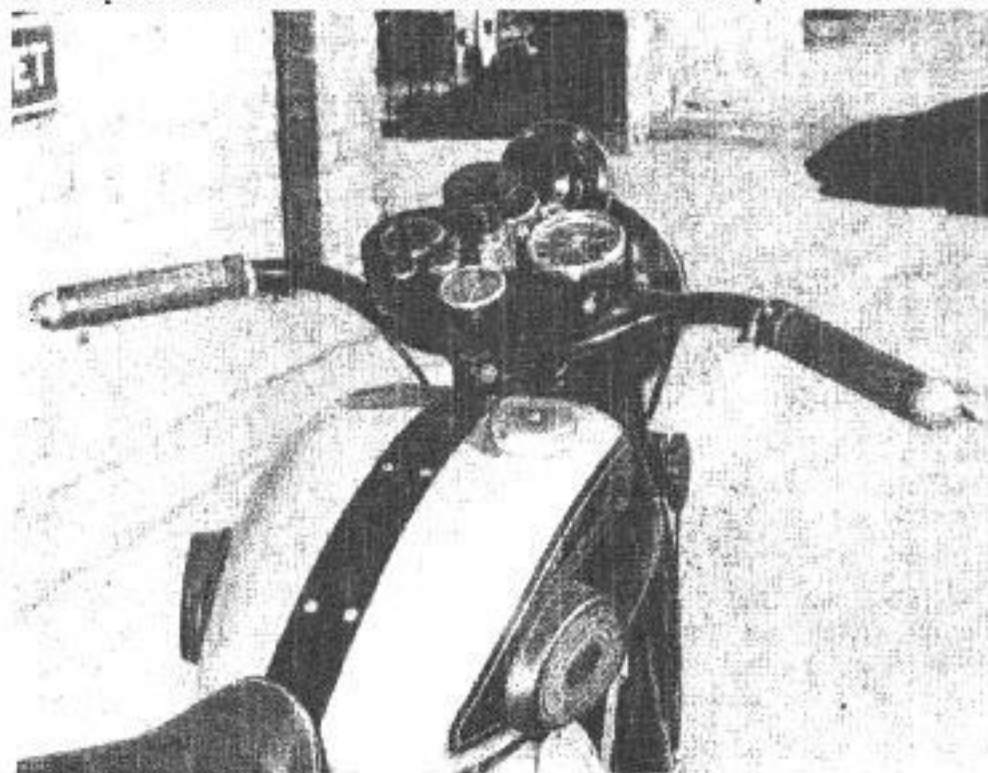
3,25. Een gracieuze gevormde benzinetank met 2 $\frac{3}{4}$ gallon inhoud met witte panelen en verchroomde M aan elke kant complementeert het geheel. Een elektrische claxon en een kilometer teller waren bij de prijs van £ 75 inbegrepen, wat geen gekke prijs was in 1930, vooral als je keek wat je er voor kreeg.



'Torrens' kon begin 1931 een Silver Hawk lenen en legde 630 miles af in een weekend naar de West Country en terug, zogenaamd om enkele nieuwe stukken te controleren voor de MCC London-Lands End trial met Pasen. Dat hij van elke minuut heeft genoten kwam naar voren in het stuk dat hij hier naderhand over heeft geschreven, dus was het niet verrassend dat tegen de zomer van 1932 hij wederom enthousiast over de Silver Hawk schreef, welke dit keer hemzelf toebehoorde. Er waren uiteraard een paar kleine onvolkomenheden en het leek of de Collier broers gebruik maakten van zijn ervaringen en aanzienlijke jaarlijkse kilometrage om een aantal van deze probleempjes te verhelpen. Aanpassingen waren o.a. een olie leiding welke rechtstreeks van het tandwielhuis naar de olie tank liep om overmatig olie verbruik te verhelpen, de versnellingen die dichter op elkaar volgen zodat de drie hoogste versnellingen dicht op elkaar zaten en de laagste versnelling extra laag was voor noodgevallen en ook werd een experimenteel voetschakel pedaal geleverd dat de tankschakeling verving die in de praktijk moeilijk te bedienen was enz. enz.

Ajs/Matchless vereniging

In 1933 dat de beroemde schrijver een nieuwe Silver Hawk, met deze aanpassingen opgenomen als standaard en in 1934 voegde de Matchless fabriek een verchroomde strip over de kanten van de spatborden toe, waarschijnlijk om toch nog iets toe te kunnen voegen aan een reeds perfect product. Deze strip werd weggelaten in 1935 op de standaard modellen, de Luxe modellen behielden de strip. Verchroomde velgen en cilindervormige demper werden standaard, waarbij de visstaart behouden bleef tot het einde van de productie. De Silver Hawk haalde nooit de verkoop aantallen die de



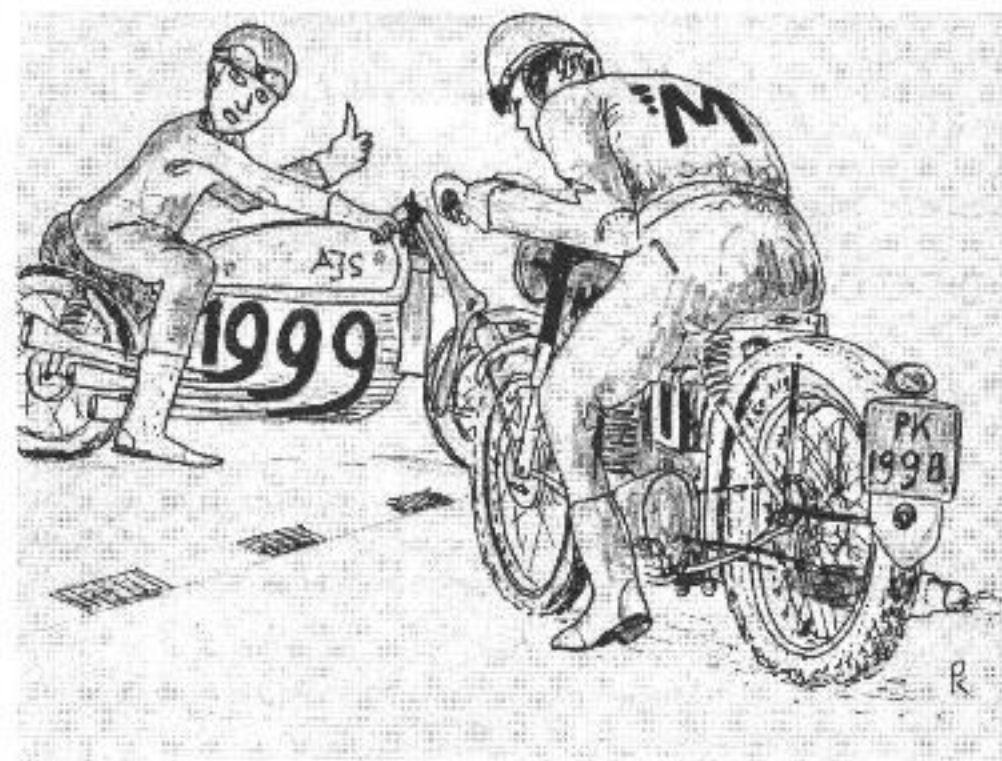
bouwers en 'Torrens' dachten dat de Silver Hawk verdiende. Zeker jammer voor een mooie poging om een hoogwaardig motorrijwiel te maken tegen een betaalbare prijs.

Het beperkte aantal verkochte Silver Hawks blijkt uit het nog beperktere aantal overlevenden. U zult tot een van de weinige gelukkigen behoren als u ooit een complete en rijdende Silver Hawk hebt gezien., maar wij hebben

er wel een gezien bij de Geeson broers, zoals alle personen die de moeite nemen om hun uitstekende museum te bezoeken.

Nogmaals willen wij George Geeson en David Davies, voor zijn uitstekende fotos', bedanken voor hun bijdrage tot dit artikel over de uitstekende restauratie van een werkelijk vreemde Britse vogel, de Silver Hawk.

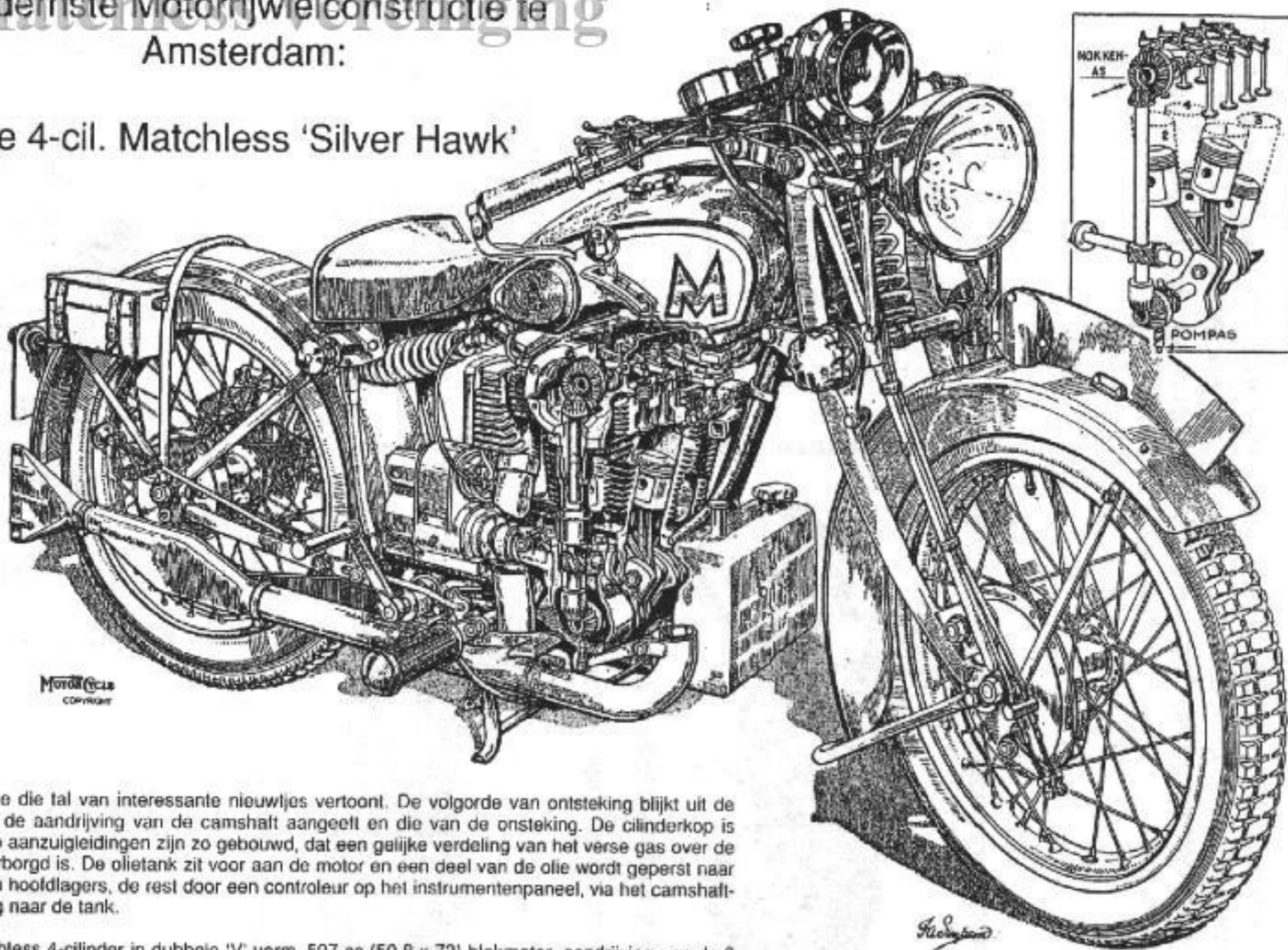
P.S. En wat deed 'Torrens' toen hij geen Silver Hawk meer kon kopen, het was de eerste vier cilinder die hij ooit had bezeten, hij had geen alternatieven, hij kocht zich daarna meerdere Ariel Square Fours, eens een viencilinder man altijd.....



Ajs/Matchlessvereniging

Modernste Motorrijwielconstructie te Amsterdam:

De 4-cil. Matchless 'Silver Hawk'



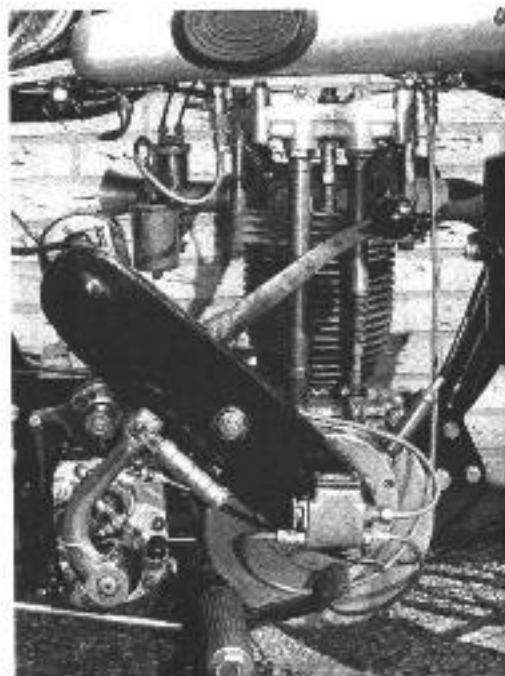
MOTORCYCLES
COPYRIGHT

Een 1931 machine die tal van interessante nieuwtjes vertoont. De volgorde van ontsteking blijkt uit de tekening, die ook de aandrijving van de camshaft aangeeft en die van de ontsteking. De cilinderkop is afneembaar en de aanzuigleidingen zijn zo gebouwd, dat een gelijke verdeling van het verse gas over de 4 cilinders gewaarborgd is. De olietank zit voor aan de motor en een deel van de olie wordt geperst naar drijfstanglagers en hoofdlaters, de rest door een controleur op het instrumentenpaneel, via het camshaft-mechanisme terug naar de tank.

Specificatie: Matchless 4-cilinder in dubbele 'V'-vorm, 597 cc (50,8 x 73) blokmotor, aandrijving van de 8 kleppen door middel van een nokkenas boven de cilinders, gezamenlijk driemaal gelagerde krukas, dry-sump smering, duplex voorketting met automatische spanning, Sturmey-Archer 4-versnellingsbak, Matchless verend frame, gekoppelde remmen 8 inch, Lucas licht en accu-ontsteking, 26 x 3,25 banden.

Restauratieverslag Matchless V Super Sports 1927

Na nu al bijna 4 jaar met plezier elke maand de SG te lezen vond ik het wel eens tijd worden om ook eens iets voor het clubblad te schrijven. Vooral het verhaal van Peter Weeink over z'n Cammy AJS deed mij besluiten eens achter de computer te duiken. Het is uiteindelijk een combinatie geworden van De Pen en een verslag van de Matchless waar ik het afgelopen jaar druk mee bezig ben geweest.

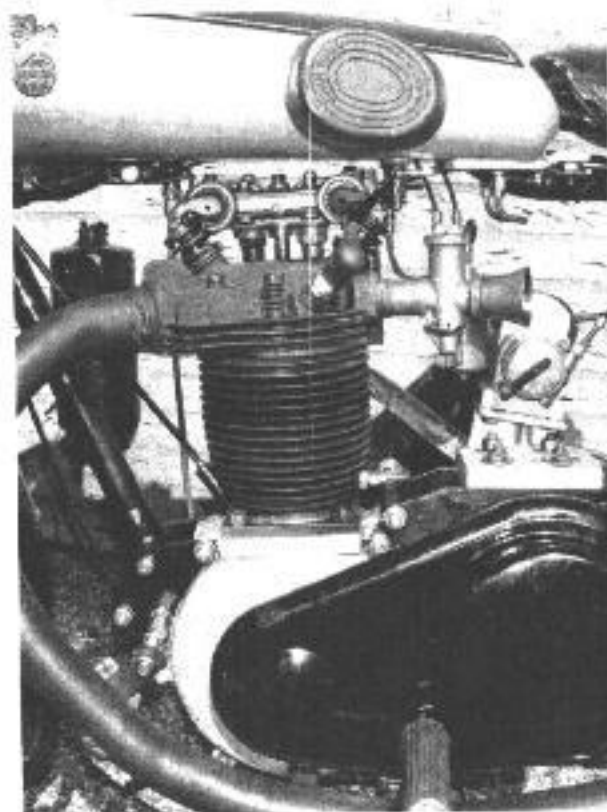


Ik ben sinds Januari 2001 een slapend lid en erg geïnteresseerd in oude motoren met daarbij de nadruk op Matchless van voor de oorlog. Sommige van jullie zullen vast wel eens mijn website over vooroorlogse Matchless motoren op internet gezien hebben. Naoorlogse Matchlessen zijn zeker ook de moeite waard maar aangezien ik er nog nooit op heb gereden weet ik er niks vanaf. De bedoeling is in de toekomst een klassieke Matchless aan te schaffen om deel te nemen aan de treffens, maar helaas heb ik het probleem dat ik het geld steeds maar één keer kan uitgeven. En om met mijn Japanner langs te komen wil de clubleden ook niet aandoen.

Voor mij begon het Matchless virus al op 14 jarige leeftijd. Tijdens een VMC-rit in 1992 mocht ik voor het eerst over de camping rijden op de Matchless van pa, een 500cc zijklepper van 1927. Daarbij wel als belofte alleen de eerste versnelling te gebruiken, maar ja er zitten niet voor niets drie versnellingen op dus... Helaas was het daarna nog 4 jaar wachten op het rijbewijs. Gelukkig kon na een tijdje wel alvast begonnen worden met het opknappen van een 500cc zijklepper Matchless van 1928. Overdag de

motorrijlessen en s'avonds sleutelen aan de Matchless. In die tijd was ik bezig met de MTS, dus op school de theorie leren over lagers en oliën en vervolgens s'avonds zelf de lagers monteren in de Matchless. In die tijd heb ik ook geleerd dat je alles op papier moet vastleggen. Toen mijn pa de Matchless van 1928 kocht werd afgesproken dat ik de Matchless over mocht kopen als ik het geld ervoor had. Na het behalen van het rijbewijs was er nog geld over voor een Matchless. Helaas was pa tot de conclusie gekomen dat de Matchless wel erg lekker reed vanwege een goede compressie. Dit had als gevolg dat de Matchless niet meer te koop was. Hij wou hem zelf houden. Na verloop van tijd kreeg ik toch een verkoop prijs uit zijn mond maar dat zou dan betekenen dat ik mijn eigen uurloon aan hem zou moeten betalen. Als wraak heb ik alvast de erfenis verdeeld. Dus elke keer als m'n pa zijn motor wil gebruiken krijgt hij het dringende advies de boel wel heel te laten, want anders...

Gelukkig kwam er 2 jaar later nog een Matchless van 1928 in de buurt vrij, dit was ook een 500cc zijklepper. Eindelijk kon er gesleuteld worden aan een eigen Matchless. Helaas ondervond ik meteen ook een nadeel van een eigen Matchless; ik moest zelf de onderdelen betalen. Het sleutelen was heel erg nodig want er was speling in het bigend, smallend, en de zuigerpen kon in de zuiger op en neer bewegen. Er was in ieder geval één groot voordeel; de zuiger en kleppen zouden nooit vast komen te zitten door te weinig smering. Harder dan 40 km/h durfde ik er



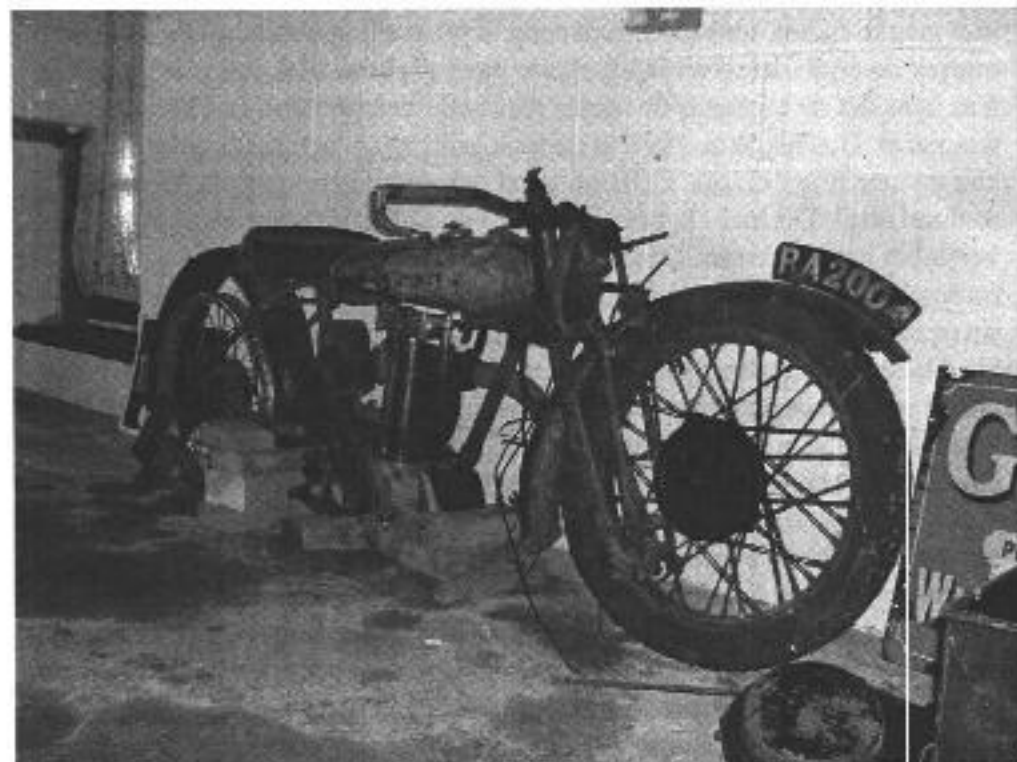
Ajs/Matchless vereniging

niet mee te rijden, terwijl de topsnelheid 90 km/h is. Anders kon ik in de omtrek de onderdelen weer bij elkaar gaan zoeken. Wat ook een probleem was, was dat de eigenaar de motor met volle benzinetank in 1985 had weggezet. Dus als je in 1998 in de tank kijkt zie je een centimeter dikke kauwgomachtige massa. Zelfs na goed schoonmaken kreeg ik niet alle rommel eruit. Dit had als gevolg dat ik bijna elke 100 meter stil stond met verstopte benzinekraan. Omdat de tank uit 2 helften bestaat krijg je niet alle rommel eruit. Maar uiteindelijk is het toch goed gekomen en konden er ritten mee gereden worden waaronder ook in het buitenland. Rijden in Engeland en Schotland met een oude zijklepper is wel een aparte ervaring, alleen moet je onderaan de heuvel al een behoorlijke snelheid hebben. Opschakelen kun je vergeten met die 10 pk. Eenmaal in de 1^e versnelling kan het nog een behoorlijk eind zijn naar de top.

Na jarenlang aan de zijkleppers te hebben gesleuteld, werd de wens een sportieve Matchless kopklepper uit de 20^e jaren in de garage te hebben staan steeds sterker. Helaas worden deze haast niet aangeboden. Dus de vreugde was behoorlijk groot toen begin 2004 een advertentie op internet werd gevonden met de magische woorden "Matchless V 1927 for sale". Na weer bij bewustzijn gekomen te zijn kon ik weer ademen en meteen een e-mail versturen naar Engeland met de vraag of de Matchless nog steeds te koop was. Die nacht was het moeilijk om in slaap te vallen, steeds vroeg ik me af; stel dat de Matchless nog niet verkocht is dan

S' avonds kwam het verlossende e-mail met de woorden "Yes! it's still for sale". Na een paar dagen gecorrespondeerd te hebben besloot ik de motorrestanten te kopen. Helaas moest ik tot half januari 2004 wachten voordat ik samen met m'n pa naar Engeland kon gaan. Die 14 dagen wachten zou ik willen beschrijven als de 2 langste weken uit m'n leven. De ergste scenario's werden bedacht; stel nou dat iemand anders meer zou bieden en dan Gelukkig brak dan die vrijdagochtend van 16 januari aan, we gingen met de trein door de kanaaltunnel naar Engeland. In de plaatselijke pub die avond werd ik behoorlijk zenuwachtig bij de gedachte nu op minder dan een kilometer van de Matchless te zijn.

Na een stevig Engels ontbijt zaterdagochtend in de Travelodge zijn we naar de eigenaar toegaan. Al snel werd de schuurdeur geopend. Daar stond hij dan, tegen de muur met een hoop hout ter ondersteuning want op zijn eigen wielen staan was niet meer mogelijk. Op de foto's op internet was te zien



dat de belangrijkste onderdelen aanwezig waren, echter alle kleine delen zoals handéls, asjes, busjes, de kettingschermen en rempedaal ontbraken. Maar de eigenaar wees ineens op een grote metalen kist naast de motor. Daar bleken bijna alle ontbrekende onderdelen in te zitten! Tevens was het originele logboek aanwezig. In de kist zat ook nog een 2-de rempedaal; hè? een 2-de? Ja! Later hierover meer.

De achterbank van de auto was thuis gelaten zodat de Matchless in al zijn onderdelen achter ingeladen kon worden. (Daarom wordt mijn volgende auto dus een combi!) En natuurlijk duurde de terugreis van Engeland naar Nederland mij veel te lang want ik wilde zo graag aan de restauratie beginnen.



MODEL "V" SUPER SPORTS 4.95 H.P.

THESE are two little houses for two people, located in the "Field of Lilies" just east of the main city square and only a few minutes' walk from the city's main shopping area. The houses are made of brick and have a simple, modern design. The interior is finished with light-colored wood paneling and has a clean, minimalist feel. The houses are built on a small plot of land and are surrounded by a low wall. The houses are built on a small plot of land and are surrounded by a low wall.

LEADING FEATURES

• **Management** – design, develop, and control value-adding activities, internal and external, that create and deliver value to customers. Management is responsible for determining what to do, how to do it, and when to do it. Management is responsible for determining what to do, how to do it, and when to do it.

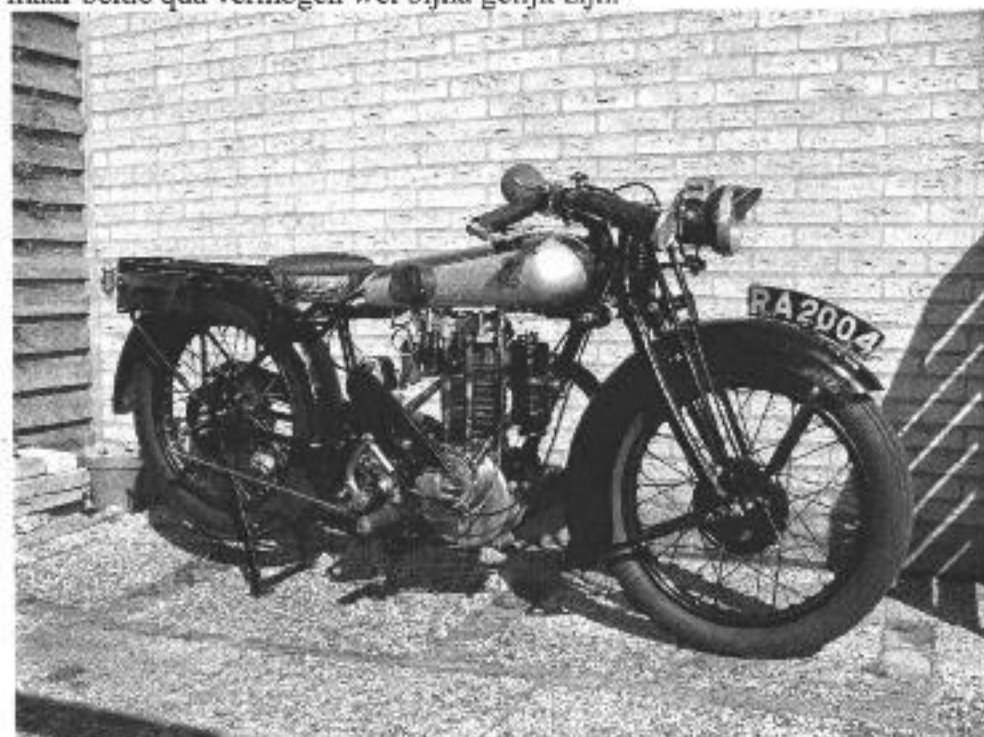
USEFUL DIMENSIONS

Parameter	Unit	Value	Standard Error	95% CI
Intercept		1.00	0.00	1.00
Age	yr	-0.01	0.01	-0.03, 0.01
Sex		0.00	0.00	0.00
Weight	kg	0.00	0.00	0.00
Height	m	0.00	0.00	0.00
Time	yr	0.00	0.00	0.00
Time ²	yr ²	0.00	0.00	0.00
Time ³	yr ³	0.00	0.00	0.00
Time ⁴	yr ⁴	0.00	0.00	0.00
Time ⁵	yr ⁵	0.00	0.00	0.00
Time ⁶	yr ⁶	0.00	0.00	0.00
Time ⁷	yr ⁷	0.00	0.00	0.00
Time ⁸	yr ⁸	0.00	0.00	0.00
Time ⁹	yr ⁹	0.00	0.00	0.00
Time ¹⁰	yr ¹⁰	0.00	0.00	0.00
Time ¹¹	yr ¹¹	0.00	0.00	0.00
Time ¹²	yr ¹²	0.00	0.00	0.00
Time ¹³	yr ¹³	0.00	0.00	0.00
Time ¹⁴	yr ¹⁴	0.00	0.00	0.00
Time ¹⁵	yr ¹⁵	0.00	0.00	0.00
Time ¹⁶	yr ¹⁶	0.00	0.00	0.00
Time ¹⁷	yr ¹⁷	0.00	0.00	0.00
Time ¹⁸	yr ¹⁸	0.00	0.00	0.00
Time ¹⁹	yr ¹⁹	0.00	0.00	0.00
Time ²⁰	yr ²⁰	0.00	0.00	0.00
Time ²¹	yr ²¹	0.00	0.00	0.00
Time ²²	yr ²²	0.00	0.00	0.00
Time ²³	yr ²³	0.00	0.00	0.00
Time ²⁴	yr ²⁴	0.00	0.00	0.00
Time ²⁵	yr ²⁵	0.00	0.00	0.00
Time ²⁶	yr ²⁶	0.00	0.00	0.00
Time ²⁷	yr ²⁷	0.00	0.00	0.00
Time ²⁸	yr ²⁸	0.00	0.00	0.00
Time ²⁹	yr ²⁹	0.00	0.00	0.00
Time ³⁰	yr ³⁰	0.00	0.00	0.00
Time ³¹	yr ³¹	0.00	0.00	0.00
Time ³²	yr ³²	0.00	0.00	0.00
Time ³³	yr ³³	0.00	0.00	0.00
Time ³⁴	yr ³⁴	0.00	0.00	0.00
Time ³⁵	yr ³⁵	0.00	0.00	0.00
Time ³⁶	yr ³⁶	0.00	0.00	0.00
Time ³⁷	yr ³⁷	0.00	0.00	0.00
Time ³⁸	yr ³⁸	0.00	0.00	0.00
Time ³⁹	yr ³⁹	0.00	0.00	0.00
Time ⁴⁰	yr ⁴⁰	0.00	0.00	0.00
Time ⁴¹	yr ⁴¹	0.00	0.00	0.00
Time ⁴²	yr ⁴²	0.00	0.00	0.00
Time ⁴³	yr ⁴³	0.00	0.00	0.00
Time ⁴⁴	yr ⁴⁴	0.00	0.00	0.00
Time ⁴⁵	yr ⁴⁵	0.00	0.00	0.00
Time ⁴⁶	yr ⁴⁶	0.00	0.00	0.00
Time ⁴⁷	yr ⁴⁷	0.00	0.00	0.00
Time ⁴⁸	yr ⁴⁸	0.00	0.00	0.00
Time ⁴⁹	yr ⁴⁹	0.00	0.00	0.00
Time ⁵⁰	yr ⁵⁰	0.00	0.00	0.00
Time ⁵¹	yr ⁵¹	0.00	0.00	0.00
Time ⁵²	yr ⁵²	0.00	0.00	0.00
Time ⁵³	yr ⁵³	0.00	0.00	0.00
Time ⁵⁴	yr ⁵⁴	0.00	0.00	0.00
Time ⁵⁵	yr ⁵⁵	0.00	0.00	0.00
Time ⁵⁶	yr ⁵⁶	0.00	0.00	0.00
Time ⁵⁷	yr ⁵⁷	0.00	0.00	0.00
Time ⁵⁸	yr ⁵⁸	0.00	0.00	0.00
Time ⁵⁹	yr ⁵⁹	0.00	0.00	0.00
Time ⁶⁰	yr ⁶⁰	0.00	0.00	0.00
Time ⁶¹	yr ⁶¹	0.00	0.00	0.00
Time ⁶²	yr ⁶²	0.00	0.00	0.00
Time ⁶³	yr ⁶³	0.00	0.00	0.00
Time ⁶⁴	yr ⁶⁴	0.00	0.00	0.00
Time ⁶⁵	yr ⁶⁵	0.00	0.00	0.00
Time ⁶⁶	yr ⁶⁶	0.00	0.00	0.00
Time ⁶⁷	yr ⁶⁷	0.00	0.00	0.00
Time ⁶⁸	yr ⁶⁸	0.00	0.00	0.00
Time ⁶⁹	yr ⁶⁹	0.00	0.00	0.00
Time ⁷⁰	yr ⁷⁰	0.00	0.00	0.00
Time ⁷¹	yr ⁷¹	0.00	0.00	0.00
Time ⁷²	yr ⁷²	0.00	0.00	0.00
Time ⁷³	yr ⁷³	0.00	0.00	0.00
Time ⁷⁴	yr ⁷⁴	0.00	0.00	0.00
Time ⁷⁵	yr ⁷⁵	0.00	0.00	0.00
Time ⁷⁶	yr ⁷⁶	0.00	0.00	0.00
Time ⁷⁷	yr ⁷⁷	0.00	0.00	0.00
Time ⁷⁸	yr ⁷⁸	0.00	0.00	0.00
Time ⁷⁹	yr ⁷⁹	0.00	0.00	0.00
Time ⁸⁰	yr ⁸⁰	0.00	0.00	0.00
Time ⁸¹	yr ⁸¹	0.00	0.00	0.00
Time ⁸²	yr ⁸²	0.00	0.00	0.00
Time ⁸³	yr ⁸³	0.00	0.00	0.00
Time ⁸⁴	yr ⁸⁴	0.00	0.00	0.00
Time ⁸⁵	yr ⁸⁵	0.00	0.00	0.00
Time ⁸⁶	yr ⁸⁶	0.00	0.00	0.00
Time ⁸⁷	yr ⁸⁷	0.00	0.00	0.00
Time ⁸⁸	yr ⁸⁸	0.00	0.00	0.00
Time ⁸⁹	yr ⁸⁹	0.00	0.00	0.00
Time ⁹⁰	yr ⁹⁰	0.00	0.00	0.00
Time ⁹¹	yr ⁹¹	0.00	0.00	0.00
Time ⁹²	yr ⁹²	0.00	0.00	0.00
Time ⁹³	yr ⁹³	0.00	0.00	0.00
Time ⁹⁴	yr ⁹⁴	0.00	0.00	0.00
Time ⁹⁵	yr ⁹⁵	0.00	0.00	0.00
Time ⁹⁶	yr ⁹⁶	0.00	0.00	0.00
Time ⁹⁷	yr ⁹⁷	0.00	0.00	0.00
Time ⁹⁸	yr ⁹⁸	0.00	0.00	0.00
Time ⁹⁹	yr ⁹⁹	0.00	0.00	0.00
Time ¹⁰⁰	yr ¹⁰⁰	0.00	0.00	0.00

Na afloop van de eerste wereldoorlog moest Matchless een strategie bepalen voor de naoorlogse jaren. Besloten werd om alleen maar zware V-twins, de bekende H modellen, te produceren waar het hele gezin in meekon. De sportieve kant werd totaal genegeerd. Maar ergens in 1922 begon Matchless zich te realiseren dat ze een grote fout hadden gemaakt. Daarom moest er een sportieve kopklepper worden ontworpen waarmee weer een keer aan de TT op Isle of Man kon worden deelgenomen. Voor de TT van 1923

waren de nieuwe motorblokken niet op tijd gereed zodat men Blackburn motoren moest gebruiken die het alle drie gedurende de race begaven. In 1924 waren de nieuwe blokken klaar en kon het publiek de nieuwe kopklepper kopen, het model L/S. Het bijzondere aan het blok was dat de cilinderkop een kwartslag gedraaid was. De aandrijfas van de bovenliggende nokkenas zit achter de cilinderkop in plaats van aan de rechterkant zoals dat gebruikelijk was. Het idee van de ontwerpers was dat zo een maximale koeling werd verkregen voor de cilinderkop en vooral de kleppen. De motor stond in verschillende vormen in de catalogus van 1924 tot en met 1929 maar werd geen groot verkoop succes. Een Australische Matchless expert heeft over dit model veel uitgezocht en kwam uiteindelijk

tot de conclusie dat de laatste partij blokken in 1926 zijn gegoten en dat daarvan pas in 1929 het laatste blok was verkocht. Omdat de 350cc kopklepper zo slecht verkocht besloot Matchless in 1926 in het frame van de 350cc bovennokker een normale 500cc kopklepper te plaatsen. Dit werd het model V en is de eerste 500cc kopklepper die ontworpen werd door Harry Collier. Het is geen V-blok zoals de naam suggereert, maar een staande 1-cilinder kopklepper. Voor de volledigheid moet worden vermeld dat Matchless al in 1924 een 591cc lage compressie kopklepper met stoterstangen had ontworpen speciaal voor zijspan gebruik. Het idee daarbij was dat een kopklepper minder benzine verbruikt dan een zware V-twin, maar beide qua vermogen wel bijna gelijk zijn.



Tijdens de Motor Cycling Club's High Speed Trials aan het eind van 1926 werd de Matchless V voor het eerst aan het publiek getoond. In de 500cc klasse voor standaard productie motoren behaalde Bert Collier een medaille voor de beste solo prestatie die dag. Het motorblok van de V meet 495cc met een boring x slag van beide 85,5 mm. De kleppen worden bediend door stoterstangen en de tuimelaars bewegen in rollagers. De smering wordt daarbij verzorgd door een Pilgrim duplexpomp. De grootste hoeveelheid

olie gaat naar het bigend toe. Een kleiner deel gaat via een aparte leiding naar de achterkant van de cilinderwand. Het tuimelaarhuis moet regelmatig ingespoten worden met de vetspuit. Een minpunt aan het ontwerp is dat de klepgeleiders niet gesmeerd worden. Helaas zijn ook kopkleppers gesneuveld doordat de flens waarmee de cilinderkop aan het carter vast zit erg dun is. Hierdoor scheurt de cilinderwand eerder kapot.

In standaard vorm levert het blok 22,5 bhp bij 4800 rpm waarmee tijdens een rijtest in 1927 van het motorblad Motorcycling een top van 75 mph werd gehaald. Voor de mensen waarvoor dit nog niet snel genoeg ging was het mogelijk een hogere compressie zuiger te monteren in combinatie met een andere nokkenas en lichtere kleppen. Een top van 85 mph was dan mogelijk maar de brandstof was daarbij dan gebaseerd op alcohol. Tijdens het rijden verzorgen de heren Brown & Barlow voor het benzinemengsel terwijl de heer Lucas de ontsteking regelt. Eerder schreef ik over een tweede rempedaal. Het was mogelijk om de voorrem te bedienen met een rempedaal bij de linkervoet. Voor mijn eigen veiligheid heb ik deze niet meer gebruikt maar een rechter handel gemonteerd.

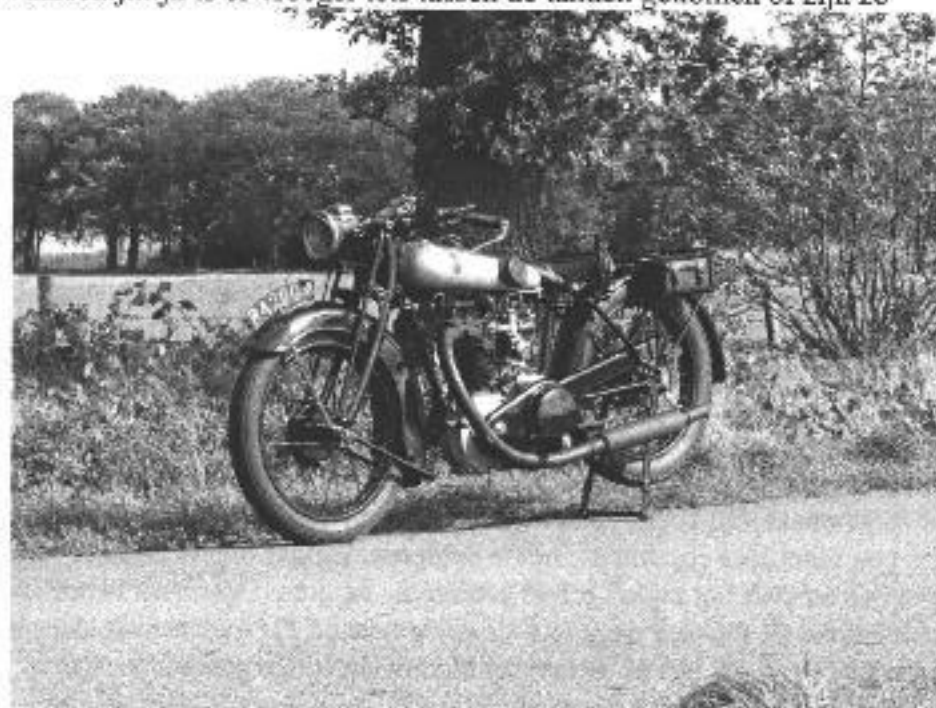
De restauratie

Ik besloot eerst de motor los in elkaar te zetten zodat ik een goed overzicht zou krijgen van eventueel ontbrekende onderdelen. Er bleken toch enige belangrijkste onderdelen niet aanwezig te zijn: de zuiger, de kleppen met geleiders, de originele magneet en het voorspatbord. Het achterspatbord was origineel maar kon alleen nog dienst doen als een vergiet. Alle metalen onderdelen werden gestraald en waar nodig voorzien van nieuwe verf over de geplamuurde ondergrond. Onderdelen zoals het frame en kettingschermen gaven geen problemen, maar over de tank heb ik lang moeten nadenken. Dit is een Brough-Superior tank maar dan kleiner van afmeting en behoort dus vernikkeld te zijn met een zwart afgewerkte bovenkant omrand door een goudkleurige lijn.

Ik heb een tijd stil gezeten en alleen maar met respect naar de tank gekeken want dit was wat men noemt echt vakwerk. Het voorstuk bij een Brough tank is gemaakt van koper en de rest is van staal. Volgens sommige mensen is dit een moeilijke combinatie om te solderen. Helaas had vooral het koperen voorstuk het zwaar gehad getuige de deuken. Daarnaast is het probleem dat de tank uit ongeveer 12 delen bestaat die met zachtsoldeer in elkaar gezet zijn. Ik heb al van verschillende Brough eigenaren verhalen

gehoord waarbij na het vernikkelen bleek dat de tank lek was omdat een soldernaad was gesprongen. Zelfs door een polijstmachine kan de tank al te heet worden. Voorlopig is de tank zilver / zwart geverfd. Aan de motor is verder nog helemaal geen nikkelwerk verricht, maar dat heeft meer te maken met het feit dat ik op dat moment nog student aan de HTS was, en dan heeft het overgebleven geld na een dergelijk uitgave een andere prioriteit.

Vervolgens was het motorblok aan de beurt. Het grote voordeel van deze motoren is dat de Engelse ontwerpers heel conservatief waren. Daardoor kon ik op Vehikel een zuiger van een Matchless G80 CS te pakken krijgen die geschikt was en de kleppen met geleiders van een Matchless G3L. Op Vehikel werd ook een originele magneet gevonden. Alles ging goed totdat er 2 kleine scheuren werden ontdekt in het linker carterdeel, precies bij de tapeinden. Ik vreesde heel erg dat dit voorlopig het einde zou worden maar gelukkig kon het gelast worden zodat de restauratie verder kon gaan. Waarschijnlijk is er vroeger een klep gebroken tijdens het rijden. Helaas had ook de 2^e versnelling van de versnellingsbak schade opgelopen. Waarschijnlijk is er vroeger iets tussen de tanden gekomen of zijn ze



Ajs/Matchless vereniging

overbelast geweest, met als gevolg dat er een tand is afgebroken. De versnellingsbak is een Sturmey-Archer Close Ratio met drie versnellingen. Op het moment rij ik met een 1^e en 3^e versnelling Close Ratio en een standaard 2^e versnelling. Mocht iemand nog een set 2^e versnelling SA Close Ratio hebben liggen dan hoor ik het graag. Tevens werden de originele kogellagers vervangen door moderne lagers uit het verre oosten. Ach, de een noemt het vreemd gaan maar ik ben voorlopig even uit de brand.

Verder ging veel tijd zitten in het kleine aanpaswerk zoals het maken van; 6 nieuwe plaatwielen, 2 balhoofd-lagers, uitlaatpijp buigen en alles enigszins redelijk afstellen.

Maar dan breekt toch eindelijk het grote moment aan; er kon *illegaal* door de straat worden gereden. Tijdens het rijden werd één mankement wel heel erg duidelijk. Een combinatie van verliesmering, een versleten pomp en drie olieleidingen zorgden ervoor dat er meer olie in het carter kwam dan nodig was, met als gevolg: 3 grote oliesporen voor het huis van de bureu. Gelukkig had de gemeente de kinderzandbak op het grasveldje net gevuld met schoon zand...

Om de bureu geen verdere overlast te bezorgen werd de volgende dag een afspraak gemaakt met de RDW. Helaas had ik problemen met de aanvraag voor een kenteken, wat weer het nodige oponthoud kostte. Ze wilden het originele Engelse logboek in eerste instantie niet accepteren. Met de hulp van de Engelse VMCC kon de Matchless half juli worden gekeurd. Na afloop van de keuring werd mij verteld dat ik met drie werkdagen de papieren wel thuis zou hebben. Maar na een week was er nog geen kentekenbewijs en omdat de vakantie voor de deur stond kwam er van bellen niets meer terecht. Twee weken later kom ik thuis van vakantie, verheugend op het moment dat ik eindelijk met de Matchless de weg op mag,... blijkt dat er nog steeds geen kentekenbewijs is! Meteen de RDW opgebeld, bleek dat de belastingdienst mij vergeten was omdat de ambtenaar met vakantie was gegaan.

Twee dagen later liggen de papieren dan toch in de brievenbus en kan er legaal de weg mee worden opgegaan. Alleen was het net die dag boven de 30 graden, dus als je vaak moet aantrappen omdat je alles opnieuw moet afstellen dan loopt het zweet je in stralen van het lichaam. Vervolgens laat een vriend dan heel demonstratief zien hoe het startknopje op zijn Suzuki werkt. Je vraagt je dan toch wel even af wat ook al weer de lol was aan

deze hobby. Maar ik zette door en de Matchless begon steeds beter te rijden zodat besloten werd voor de VMC-rit in Boyl in te schrijven. Die dag heeft de Matchless niet alleen die rit gereden, maar heeft mij ook nog eens probleemloos thuisgebracht. Alles bij elkaar zo'n 150 km gereden. Dat geeft goede moed voor de toekomst. De bedoeling is wel om grote meerdaagse ritten te rijden met de Matchless. Ik zie mezelf al met hoge snelheid door de Scottish Highlands rijden en daarbij denken aan een alinea die de toenmalige editor Phillip Tooth van het blad Classic Bike ooit schreef over zijn Norton model 18 van 1926;

I made a straight through pipe for when I next take the Norton to Ireland. Keep the revs down, and the exhaust note wouldn't frighten the froth on a pint of Murphy's best stout. But when I crack the throttle open on those deserted mountain roads, I 'll be in heaven.

De levensloop

Een leuk detail aan oude motoren is als er historische gegevens aanwezig zijn. Deze Matchless V is op 24 maart 1927 op de weggekomen met het kenteken **RA 2004** en heeft gereden tot ongeveer 1952. Na ongeveer 52 jaar komt de motor in 2004 vervolgens weer op de weg. Het originele kenteken moet je daarom ook lezen als **Riding Again in 2004**. Een heel bijzondere toevalstreffer. Helaas is het bijbehorende zijspan in de loop van de jaren verdwenen.

Het logboek laat zien dat op 14 mei 1946 de Matchless weer in gebruik werd genomen door John Thomson Hills die toen de eigenaar was. Hij woonde in de nog steeds bestaande Barkerslane 27 in Sale, een voorstad van Manchester. Ik weet niet zeker of John ook de allereerste eigenaar was want de originele gegevens van het Derbyshire kantoor zijn vernietigd. In ieder geval zal één van de komende vakanties naar Engeland gaan. Lijkt me geweldig om de Matchless V de Barkerslane in te rijden en bij nr. 27 aan te bellen. Ondanks het feit dat de familie van John er waarschijnlijk niet meer zal wonen.

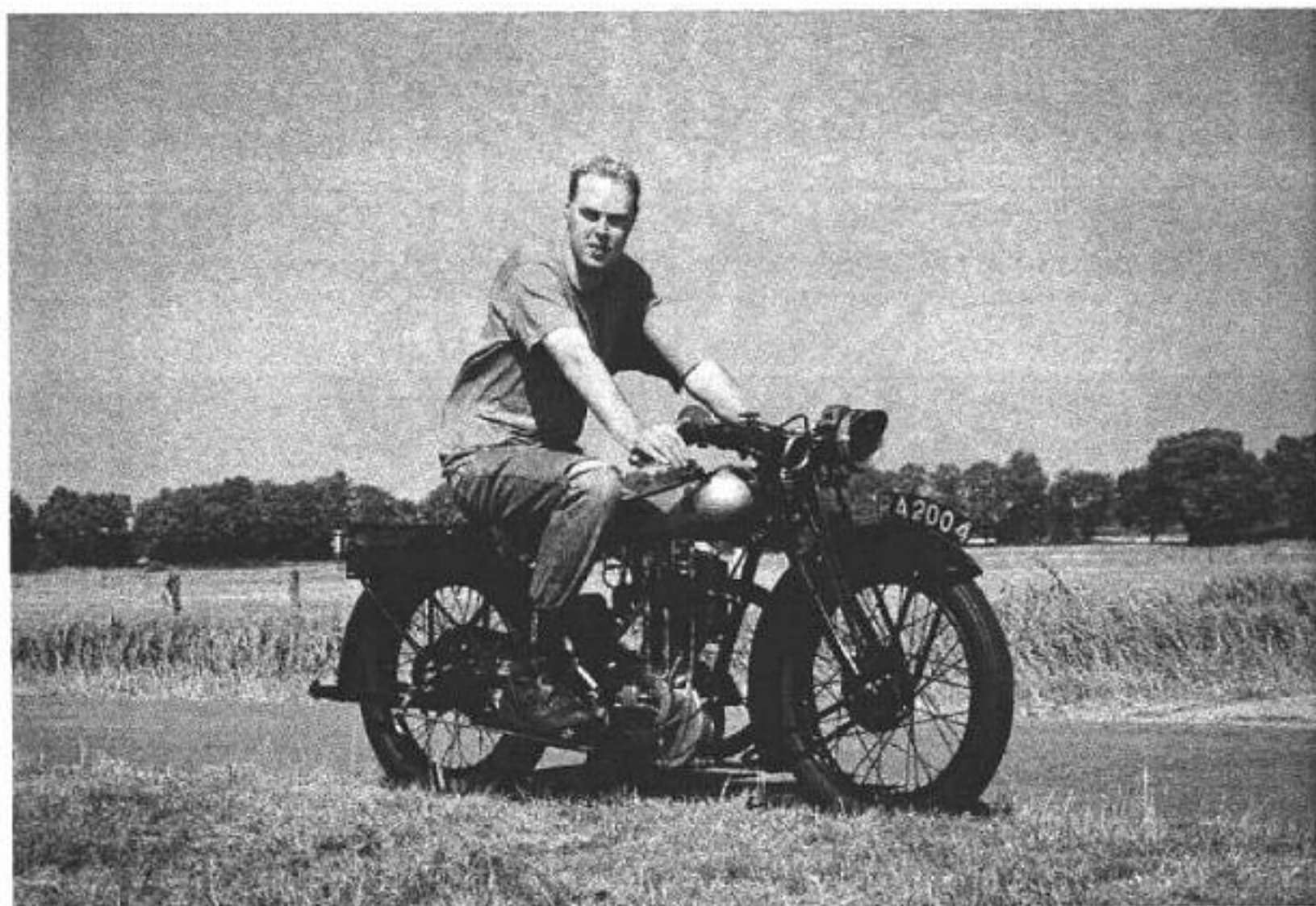
Het vervolg van de geschiedenis is dat de Matchless op 24 april 1967 is verkocht door John aan de heer Robinson uit Trafford. Vervolgens verandert de motor in de jaren daarna weer van eigenaar; dit maal werd het Norman Reed met waarschijnlijk het idee de Matchless op te knappen. Het is nog een wonder dat de Matchless toen redelijk compleet was. Norman

moest het frame uit de schapenstal weghalen, het motorblok lag in onderdelen ergens tussen de spullen in de slaapkamer. Na het overlijden van Norman komen al zijn motoren op een veiling terecht, waarbij de hele partij wordt gekocht door een privé handelaar. Omdat de Matchless zo zeldzaam is houdt hij de Matchless apart om zelf de motor op te knappen. Na verloop van tijd besluit hij toch de Matchless te verkopen omdat hij er de komende 20 jaar toch geen tijd voor zal hebben. Dit besluit is volgens mij de beste die hij ooit gemaakt heeft.

Op dit moment is de Matchless nog niet compleet gerestaureerd maar dat zal iets voor de komende winters zijn. Ik ben niet iemand die jaren over een restauratie kan doen, maar wil er ondertussen ook gewoon mee kunnen rijden. Ik heb al jaren moeten wachten. Als de Matchless netjes zijn werk doet zal ik hem tijdens één van de komende winters trakteren op een mooie vernikkelde tank, een glimmende uitlaat en diverse kleine zaken.

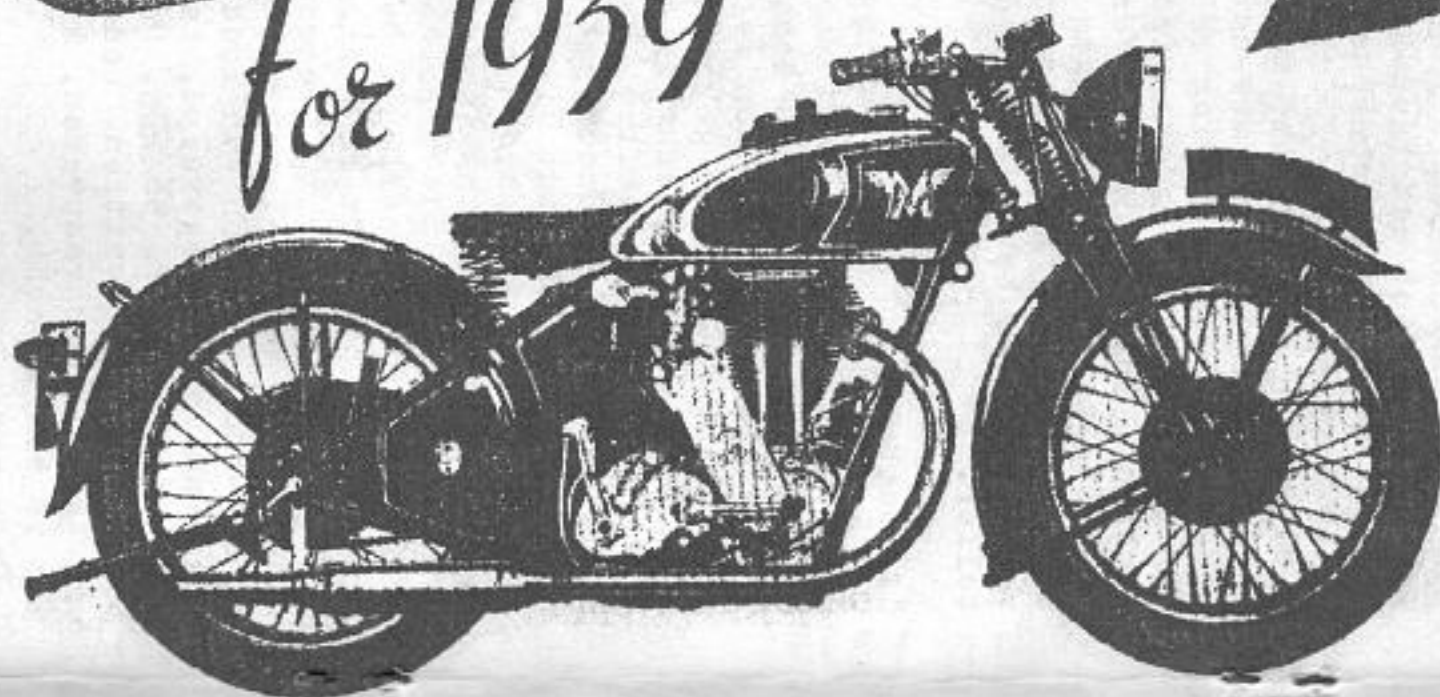
Voorlopig is dit project nog niet afgesloten en wordt zeker vervolgd!

Martin van 't Land



MATCHLESS

for 1939



For Matchless reliability . . . mechanical silence . . . and high road performance make it a Matchless for 1939. Full particulars together with illustrations of all the 1939 models will be found in the new Matchless catalogue.

MODEL 39/G3
"350" CLUBMAN

£56.10.

Speedometer Extra.

THE MATCHLESS RANGE for 1939

Model 39/G2 250 o.h.v. Clubman	£45 10
Model 39/G2M 250 o.h.v. Clubman de Luxe ..	£50 0
Model 39/G2MC 250 o.h.v. Clubman Special ..	£55 0
Model 39/G3 350 o.h.v. Clubman	£56 10
Model 39/G4 350 o.h.v. Super Clubman	£61 10
Model 39/G3C 350 o.h.v. Clubman Special ..	£61 10
Model 39/G80 500 o.h.v. Clubman	£61 10
Model 39/G90 500 o.h.v. Super Clubman ..	£65 10
Model 39/G90C 500 o.h.v. Clubman Special ..	£66 10
Model 39/G7 250 s.v. Tourist	£43 15
Model 39/G5 500 s.v. Tourist	£53 10
Model 39/X 990 s.v. Twin	£77 10

Post this Coupon to-day for
your copy of the new
1939 Matchless Catalogue.

COUPON MG. 12-10

To MATCHLESS MOTOR CYCLES
Plumstead Road, London, S.E.18.

Please send me the new Matchless Catalogue

Name

Address

MC.12-10

AN  PRODUCT