Satisfaction Guaranteed

Februari 2007

AJS/Matchless Vereniging Nederland

Everything you always wanted to know about the AJS / Matchless Vereniging Nederland

Doelstelling	De bevordering van het bezit, het gebruik en de instandhouding van motorfietsen van de merken AJS en Matchless.
Opgericht	1 januari 1976 en ingeschreven bij de K.v.K. te Maastricht onder nr. 2040101
Aangesloten bij	St. Eenhoorn Federatie (Federatie Engelse Motorclubs) en FEHAC (belangenvereniging clubs historische voertuigen)
BESTUUR:	
Voorzitter	Cees Zwinkels, Rembrandtlaan 46, 2271GK, Voorburg **Tel.** 070-3867994 **e-mail**: voorzitter@ajs-matchless.nl
Contactpersoon FEHAC/Eenhoorn	Cees Zwinkels, Rembrandtlaan 46, 2271GK, Voorburg **Tel.** 070-3867994 **e-mail**: fehac-eenhoorn@ajs-matchless.nl
Secretaris	Hans Wezendonk, Bleekveld 2, 6913AT, Aerdt **Tel**. 0316-247111 **e-mail**: secretaris@ajs-matchless.nl
Penningmeester/ ledenadministratie	Rian Hazen, KALF R39 Rood, 1509AC, Zaandam **Tel.** 075-6312372 **e-mail**: penningmeester@ajs-matchless.nl
Onderdelen-commissaris	Sjoerd Dijkhuizen, Veenweg 26, 7814PZ, Emmen **Tel.** 0591-640024 **e-mail**: of@ajs-matchless.nl
Boeken- en accessoiresfonds	Willem le Bruin, Watermanlaan 1, 5694LG, Son en Breugel **Tel.** 0499-479939 **e-mail**: baf@ajs-matchless.nl
Treffencommissaris	Piet Dubbeldam, Dorpsstraat 139, 2995XE, Heerjansdam **Tel.** 078-6772974 **e-mail**: treffencommissaris@ajs-matchless.nl
Redactie SG	Hans Hendriks, Sporkehout 8, 1273TE, Huizen **Tel.** 035-5267466 **e-mail**: sg@ajs-matchless.nl **gsm:** 06-28254080
Archivaris	Peter Weeink, Sluisweg 8, 1749CM, Schoorldam **Tel.** 072-5092898 **e-mail**: archief@ajs-matchless.nl
Webmaster	Hugo v/d Heuvel **e-mail**: webmaster@ajs-matchless.nl
OVERIG:	
Nieuwe leden en adreswijzigingen	Schriftelijk bij de penningmeester/ledenadministratie.
Contributie	De contributie bedraagt per kalenderjaar € 25,00 Vanaf 2e kwartaal € 18,75 Vanaf 3e kwartaal € 12,50 Vanaf 4e kwartaal € 31,25 (incl. volgend jaar) Het inschrijfgeld bedraagt voor nieuwe leden € 5,00 Gezinsleden betalen € 5,50 contributie p.j. en een eenmalig inschrijfgeld van € 2,50 Storten op Giro: 2034565 t.n.v. AJS/Matchless Vereniging Nederland
Onderdelen	Bestellingen: uitsluitend met bestelformulier bij: onderdelenfonds AJS/Matchless Verenging Nederland p/a Veenweg 26, 7814 PZ, Emmen **Tel.** 0591-640024 Giro onderdelenfonds: 764655
Boeken en transfers	Bestellingen: schriftelijk of per telefoon na 20.00 uur
Advertenties	Plaatsing voor leden is gratis. Schriftelijk opgeven bij de redactie voor de 20e van de maand. Maximaal 10 regels.
Eindredactie SG	Ignace Bleeker **e-mail**: dtp@ajs-matchless.nl
Homepage	**http://www.ajs-matchless.nl**

Zaterdag 20 januari 2007:
Zou de zaal vol komen of niet??
U ziet het binnenin deze SG !!

In deze SG:

IN DEZE SG:.....1
REDACTIONEEL.....2
AGENDA 2007.....3
“VAN DE TREFFENTAFEL”.....4
BRAM PROFICIAT !.....5
DE TOTAAL STANDEN.....6
INTERNATIONAL TREFFEN DENEKAMP.....11
NOORD HOLLAND RIT.....14
UITJE MET ROB.....15
"KURRUKJES".....21
IK HEB ER EEN JAPANNER BIJ.....24
TAXATIE.....28
“ICE”.....29
FOTO VERSLAG VAN DE ALV.....30
JAAROVERZICHT BAF 2006.....31
EEN EXTRAATJE.....33
GEZIEN OP INTERNET.....34
VRAAG EN AANBOD.....36

Redactie SG
p/a Sporkehout 8
1273 TE Huizen

Tel: 035-5267466
Fax: 035-5267466
GSM: 06-28254080

E-mail: sg@ajs-matchless.nl

Redactioneel

Allereerst wil ik iedereen die ik niet gezien heb op de jaarvergadering een gezond en motorminnend 2007 toewensen.

De jaarvergadering is geweest en de eerste kilometers voor de TC zijn gemaakt door mannen met ballen.
Het weer was daarin een van de grootste spelbrekers, het regende dat het goot maar voor de terug weg was het wat beter en ik hoop dat menigeen goed is thuis gekomen.
Laten we eens kijken wat er deze maand in de SG komt te staan…., ik mag niet meer over "droogvoer" praten dus nu maar eens kijken hoe we het dan gaan noemen.
In ieder geval een hele lijst met kilometers en natuurlijk de TC kampioenen, mannen gefeliciteerd.
Dan hebben we een verhaal over een "Japanner", jullie begrijpen zeker wel dat ik in dubio heb gestaan om dit te plaatsen maar gelukkig wordt er ook nog over ons huismerk gepraat dus oké het mag.
We hebben een uitje met Rob en lees vooral het verhaal over de Kurrukjes, daar kan een ieder nog iets van leren.
Natuurlijk wat foto`s van de Algemene Leden Vergadering en een ICE berichtje, wie weet hebben kan het ons helpen in geval van nood.
dan ziet u ook het jaaroverzicht van het BAF, moest deze dan niet in de vorige SG staan, hoor ik u denken… JA eigenlijk wel maar ik zit nu eenmaal aan een deadline vast.
Even opgelet voor diegene die zijn motor wil laten taxeren dat kan bij Anne Mast door Roel Blom, zie binnenin voor meer bijzonderheden.
En hoeveel oude merken en motorfietsen rijden er nog rond in Nederland? Kijk en huiver, het is meer dan u denk.
We hebben nog een extraatje voor u en als u een in bent voor een andere motor lees dan goed het onderschrift bij de advertenties.
De kou zit er aan te komen en we hebben nog wat tijd om wat sleutelwerk te verrichten voor het nieuwe seizoen, tussen het sleutelen door aan uw nieuwe project is het natuurlijk mogelijk om het een en ander vast te leggen voor het nageslacht maar ook voor de SG natuurlijk…
Dus nu voor iedereen, knutsel voorzichtig en vooral.....

…"Blijve Skrijve"…

Agenda 2007

Maart	2/4		Tweewieler Vehikel
	10		Oldtimer tweewieler beurs Eurohal,Zuidbroek (GR)
	25		Moto classic Trophy Info www.zoldermotoclassics.be
	31/3-2/4	**TC**	**Koale Klöte treffen** Denekamp Info in de SG of bel Hans op de Weegh 053.5361422
April	??		Motorbeurs Barneveld Motoren tot bouwjaar 1970Markthal, nieuwe markt 9 (bij de Veluwehal)
	21/22	**TC**	**Koos Groenewold, Middelstum** Engels praatweekend. Slapen op zolder en in de schuur. Info, 0595.552592
Mei	13	**TC**	**Holland rit**, info, Arie Mooyekind 0252414236
	25/28		**International Jampot Rally.** Nabij Heidelberg in Duistland Zie de info op www.jampot-germany.de en in de SG.
Juni	8/10	**TC**	**`T Groeseweekend** Info, Harrie en Sandra van Ewijk 024.3787934
	22/23	**TC**	**Midzomernachttreffen Brielle** Info, Fred Baauw 010,4347082; Corné Zwinkels 0181,485919
	29/6-1/7	**TC**	**AMC Turftreffen** Info, Sjoerd Dijkhuizen. 0591.640024
Juli	8		Motortreffen Pannerden
	28		Historische Motorrace Barneveld start 13.00uur
Augustus	4/7		National Jampot Engeland, info www.(wie,weet,waar?)
	24/26		Tweewieler Vehikel auto/motor

			Binnen/Buiten, veemarkt Utrecht
September	7/9		Onderdelen markt Netley Marsh
	21/23	**TC**	**"Highland" Treffen** Info John van Rossum 030-6887660
	23/23?		Plonkers Trial
	22		Nationaal Veteraan treffen Woerden Info, Roelof de With 0348.460214????
	29/30	**TC**	**Fehac 30 jaar** i.s.m. SEF in Assen Info volgt
Oktober	14	**TC**	**Noord-Holland rit** Info, Rian Hazen 075.6312372
November	25?		Motorbeurs Wormer Info: datum na augustus bekend zie de advertentie in de SG of bel, R van de Berg 075.6215459
December	??		Vehikel, auto's en motoren, Utrecht

"VAN DE TREFFENTAFEL"

Dat we een spring levende vereniging hebben blijkt maar weer uit het volgende, de SG van januari lag net bij de drukker en daar belde John van Rossum de organisator van het "Highland" treffen (toen nog benschop treffen), dat de reeds geplande datum voor het treffen niet gehaald kon worden ivm de te huren accommodatie.
Jullie snappen het al, de agenda ging ff rigoureus op de schop.
Gevolg, het weekend van het veteraan treffen in woerden is een jaartje opgeschoven.
Voor dit jaar word het vermoedelijk in de toerrit opgenomen en in September komt er naar alle waarschijnlijkheid een treffen bij in Assen georganiseerd door de Fehac en het SEF ivm het 30 jarig jubilee van de Fehac.

En nu nog even over de toercompetitie van 2006.
De prijs uitreiking is geweest en de definitieve uitslag staat in deze SG.
Maar de dagen voorafgaand aan de ALV waren toch wel een beetje speciaal want volgens mijn berekeningen zou John Haverkort gewonnen hebben.
Het plaatje op de wissel trofee was voorzien van zijn naam, de kopij voor het februari nummer was naar de SG redactie verzonden en wat denk je wat? daar belde John !
…Piet heb jij mijn e-mailtje van 3 weken geleden nog gelezen…nee John heb ik niet gelezen zeker door mij als spam gezien en de prullenbak in geduwd…oh, nou eh eh ik ben naar het turftreffen niet met de Match maar met de Vincent gegaan en ik zag dat op de lijst van het turftreffen anders staan….diepe zucht van mij, 3 dagen voordat ik het land uit zou gaan…
Maar ook dat lossen we op, 78 km voor John eraf die daar door naar plaats 4 zakte en daar stond Bram van Neerbos, eerst 2e, dus bovenaan met maar liefst 1 KM meer dan Tom Lenderink.
Het is niet de eerste keer dat Bram winnaar is maar dat het hem weer eens zou lukken had ook hij denk ik niet verwacht.

Bram Proficiat !

Als 2e is dus Tom Lenderink geëindigd en 3e met maar 20KM achter Bram is Harrie van Ewijk geworden.
Zelf had ik gedacht dat Harrie de 1e prijs zou pakken omdat hij de enige is die alle ritten verreden heeft. Mannen ook jullie Proficiat!

En dit jaar? Nou gezien het aantal verspreid liggende ritten zou het dit jaar ook wel weer eens een spannende competitie kunnen opleveren, althans als de sectie,s Twente, Lisse en Groesbeek er ook dit jaar weer voor gaan.
Ennnne Limburg?

Oké, houd de agenda in de gaten en …**Bleive Reije**!…,

De Toercommissaris

De totaal standen

	ALV	DHNR	Holl. rit	Groese trf.	Int jampot	Brielle	Turf tref	Pan nerd	30Jubi leum	Gooi rit	NH rit	Totaal
Bram van Neerbos		55	78	156	195	66	195	148	139	70	23	1125
Tom Lenderink	117	172	191	141	157		46		174	126		1124
Harry van Ewijk	62	95	136	109	126	144	148	27	59	76	123	1105
John Haverkort	110	162		123	157	226			164	117		1059
Frank Smit		162		125	157	225	79		166	117		1031
Roelof de With	55	75	56	101	174	66	177	97	91	51		943
Rian Hazen	68		35	138	182	99	177		136	58	19	912
Jan Meijerink		56	78	155	197			137	139	71	24	857
Sandra van Ewijk	62	95		109	126	144	148	27	59	76		846
Jan Boerboom	52	66	112	42	146		167	47	48	60	99	839
Ruud Faassen		92	133	109	122		145	23	66		119	809
Cees Zwinkels	89	46		144	209	39			130	85	47	789
Peter Melchior		75	37	150	216				130	93	55	756
Piet Dubbeldam	91	34	68		232	94			90		104	713
Rob Hazen	61		33	132	175		170		127		15	713
Frank van Leeuwen		75	41	143	214	94			130			697
Albert Otten				30	131	123	141	27	68	46	95	661
Louis de Grave				103	147	109	144		107	22		632
Sanne de With		75		102	174		177	97				625
Peter Weeink		103			215	124			130		49	621
Louis van Krimpen					213		215		117		67	612
Antoinette Stapel		103			215	124			170			612
Willem le Bruin		86		71	174				130	103		564
Hugo van de Heuvel					190		195		88		84	557
Henk Meijer		189			224				99			512

Arie Mooyekind			78		194	71			138		21	502
Fred Baauw			57	135		94	214					500
Rob Petiet		75		57	81		91	44	130			478
Jan en Jose Bouma		75		81	187				130			473
Wilma de With	55				174	66	177					472
Ton Bruinhout					228				199			427
Jo de Zwart		75			81		91	44	130			421
Peter Bos					61		18	129	204			412
Luc Faassen					122	140	145					407
Piet Blakenburg		19	41		170	67		93				390
Hugo van Zeijl					215	31			130			376
Corne Zwinkels				148		94			133			375
Michiel Aandewiel				148	214							362
Rob van der Ham		38			210				113			361
Hans Hendriks					147				112	62	36	357
Frans van de Wal					193				156			349
Jan Dijkhuizen							136		209			345
Hans en Jeanette Beck					214				124			338
Willy en Chantal Poelmans					235				101			336
Marleen van de Kulk					157				174			331
Vincent op de Weegh					157				174			331
Hans op de Weegh					157				173			330
Roel Blom	44	12		93	164							313
Quirien Becker					227				86			313
Anne Mast					193				113			306
John van Rossum	42	14			161	81						298
Mieke van Rossum	42				161	81						284
Marty Blokhuis					115			49	98	19		281
Albert Runhart					63		34		177			274
Syl de Vries					62		70		129			261
Henk Blokhuis					115			49	97			261
Jannis Ham					62				193			255
Erik Folkers						32	213					245
Karl de Bruin					243							243
Anneke Kramer					243							243
Sharon Bultstra					119		119					238
Armin Schulzki					236							236
Carola v Ewijk				109	126							235
Gijs van Hesteren			230									230
Bart Kimman					227							227
Cor Elberson				86	135							221
Jack Brouwer				86	135							221

Arie van de Kooij					219							219
Carolien de Boer					219							219
Bart Volger					219							219
Ben Springer					216							216
Marian Melchior					214							214
Cees Boot					211							211
Marga Blom	44				164							208
Willem Boot					207							207
Paul Thiel					201							201
Bart Linssen						138			61			199
Jan Dalman					197							197
Hans Wezendonk					107			4	84			195
Sjoerd Dijkhuizen					58		136					194
Marinus Smit									191			191
Peter van der Schee					191							191
Gerrit Oskam		8			173							181
Popko Davids	74				102							176
Vincent Elbersen					170							170
Kees de Wit	18				136					10		164
Titus de Wolff					163							163
Ans op de Weegh					157							157
Hennie Nijhuis					157							157
Marco de Gelder					157							157
Henk Stevens							136					136
Henk Santing							136					136
Aldrik van de Veen							136					136
Peter Veldkamp					134							134
Henk van der Geest					128					4		132
Hans Jorissen					127							127
Pieter Sterken					126							126
Arie en Bas van de Kooij									124			124
Ignace Bleeker						116						116
Edwin Bijker		61									53	114
Gerda Hoogeveen					110							110
Marieke van Ewijk				109								109
Horst Kerkhof					84			22				106
Willem Smits					104							104
Marcel vd Dijssel		42								10	47	99
Carl Kuipers							95					95
Bas van Pelt						94						94
Roel de Ligt						94						94
E.W de Wit				94								94

H.A vd Heuvel				93								93
Frans Vermeule	18							74				92
Corina Brand					92							92
Johan Vloon					69							69
Jaap de Visser		39				27						66
Sander Runhart					63							63
Harold van der Heiden										62		62
Jannis Ham					62							62
Peter de Wit				60								60
Rien de Waal								54				54
Paul Haneberg					54							54
Henk Stevens					52							52
Michel Aandewiel		51										51
Anne Mast						44						44
WHJ Cremer					44							44
Jan Ploegmakers								40				40
Gerhard Wantia					36							36
B en M vd Heuvel						32						32
Otto ten Zeldam											30	30
Ruud en Inge Muller						28						28
A.Thus								19				19
C. Heezen								18				18
Jos van dr Woude										17		17
Marcel van Drecht											10	10
Kees Verweij											2	2

RENOLD CHAINS

RENOLD CHAINS LIMITED · MANCHESTER

International Treffen Denekamp

Karl de Bruin	6245GT	243
Anneke Kramer	6245GT	243
Armin Schulzki	D-53902	236
Willy en Chantal Poelmans	Genk	235
Piet Dubbeldam	4794RS	232
Ton Bruinhout	1784SR	228
Quirien Becker	6301VG	227
Bart Kimman	3151XZ	227
Henk Meijer	6351CK	224
Arie van de Kooij	3143AJ	219
Carolien de Boer	1873HW	219
Bart Volger	1873HW	219
Peter Melchior	2555PT	216
Ben Springer	6445BK	216
Antoinette Stapel	1749CM	215
Hugo van Zeijl	2291NP	215
Peter Weeink	1749CM	215
Frank van Leeuwen	2548ZK	214
Marian Melchior	2547XS	214
Michel Aandewiel	2547XS	214
Hans en Jeanette Beck	2613GC	214
Louis van Krimpen	3135ZC	213
Cees Boot	1723BM	211
Rob van der Ham	3111CC	210
Cees en Carla Zwinkels	2271GK	209
Willem Boot	1704DM	207
Paul Thiel	4907BE	201
Jan Meijerink	2162BL	197
Jan Dalman	1971ZK	197
Bram van Neerbos	2161MH	195
Aad Mooyekind	2182DN	194
Frans van de Wal	1622JK	193
Anne Mast	2913LK	193
Peter van der Schee	5032AP	191
Hugo van de Heuvel	3362NL	190
Jan Bouma	5664AE	187

Rian Hazen	1509AC	182
Rob Hazen	1033AV	175
Willem le Bruin	5694LG	174
Roelof de With	3411AT	174
Wilma de With	3411AT	174
Sanne de With	3411AT	174
Gerrit Oskam	3415PD	173
Piet Blakenburg	3448XE	170
Vincent Elbersen	1602TE	170
Roel Blom	3405BH	164
Marga Blom	3405BH	164
Titus de Wolff	8841KE	163
John van Rossum	3405AM	161
Mieke en Sanne van Rossum	3405AM	161
Ans op de Weegh	ORG.	157
marco de gelder	ORG.	157
Henk Haverkort	ORG.	157
Tom Lenderink	ORG.	157
Marleen van de Kulk	ORG.	157
Vincent op de Weegh	ORG.	157
Hans op de Weegh	ORG.	157
Frank Smit	ORG.	157
John Haverkort	ORG.	157
Hennie Nijhuis	ORG.	157
Hans en Swen Hendriks	1273TE	147
louis de Grave	1406PM	147
Jan Boerboom	5348TA	146
Kees en Ans de Wit	3762CE	136
Jack Brouwer	3769CC	135
Cor Elbersen	3769CC	135
Peter Veldkamp	9864PR	134
Albert Otten	6671ZM	131
Henk Geest	3825BG	128
Hans Jorissen	8239DB	127
Harrie van Ewijk	6561VR	126
Sandra van Ewijk	6561VR	126
Corola van Ewijk	6571VR	126
Pieter Sterken	8225RR	126
Ruud Faassen	6571CB	122
Luc Faassen	6571CB	122

Sharon Bulstra	3862WE	119
Marty Blokhuis	3772HA	115
Henk blokhuis	3772HA	115
Gerda Hoogeveen	8428RP	110
Hans Wezendonk	6913AT	107
Willem Smits	6842CC	104
Popko Davids	8307DS	102
Corina Brand	8265EJ	92
Horst Kerkhof	7006JH	84
Jo de Zwart	7322SH	81
Rob Petiet	7322SH	81
Johan Vloon	7201AW	69
Albert Runhart	7924PP	63
Sander Runhart	7924PP	63
Jannis Ham	7936TV	62
Syl de Vries	7434RT	62
Peter Bos	7938PD	61
Sjoerd Dijkhuizen	7814PZ	58
Paul Haneberg	D-48366	54
Henk Stevens	7812MC	52
WHJ Cremer	7741ZM	44
Gerhard Wantia	7482TT	36

FTR
CLASSIC MOTORSPORTS

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.

Noord Holland rit

Harrie van Ewijk	6561VR	M G9	123
Ruud Faassen	6571CB	M G3Ls	119
Piet Dubbeldam	4794RS	M G80s	104
Jan Boerboom	5348TA	M G3L	99
Albert Otten	6671ZM	AJS 18s	95
Hugo van de Heuvel	3362NL	M	84
Louis van Krimpen	3135ZC	AJS	67
Peter Melchior	2555PT	M	55
Edwin Bijker		ORG.	53
Peter Weeink	1749CM	AJS S7	49
Marcel van de Dijssel	3763XH	AJS	47
Cees Zwinkels	2271GK	M G80s	47
Hans en Swen Hendriks	1273TE	M	36
Otto ten Zeldam	1901BH	M G3L	30
Jan Meijerink	2162BL	M G3L	24
Bram van Neerbos	2161MH	M G3Ls	23
Aad Mooyekind	2182DN	M G80s	21
Rian Hazen	1509AC	M G3Ls	19
Rob Hazen	1033AV	AJS38/26	15
Marcel van Drecht	1018TB	M	10
Kees Verweij	1171TK	AJS 16Ms	2
Gijs van Hesteren	MZ skorpion	BMD	0
Marieke van Ewijk	NSU	BMD	0
Bjorn van Luijk	vt1100	BMD	0
Chiel Otterhof	Enfield	BMD	0
Dorothe Otterhof	SuSuki	BMD	0
Steef Manssen	BSA A7	BMD	0

Uitje met Rob

Afgelopen week, de 1e week van 2007 ging de telefoon over en werd er door mijn persoonlijk secretaresse opgenomen.
"Met Rob, kan ik die echtgenoot van je een dag lenen?"
"Ja hoor geen probleem, je mag hem de hele dagen hebben , sterker nog je mag hem houden",
was het antwoord van mijn liefhebbende echtgenote.
Na de telefoon aangepakt te hebben werd de reden snel duidelijk.
Rob wilde zijn unieke Alfin cylinder van zijn helaas te jong, 60 jaar oud, overleden trialmotor laten sealen bij Powerseal in Nuenen, en natuurlijk moest die persoonlijk worden afgeleverd.
Rij jij Rob, nee, jij moet rijden, jouw auto rijd zuiniger, lief jong he, ik betaal de benzine.
Oke, doen we, wanneer? hoe laat? Vrijdag, +/- half tien.

Zo stond ik dus vrijdag's kwart over negen bij Rob en zoefden we weg richting Nuenen, voor zover je van zoeven kunt spreken bij een oude Clio kunt spreken.
Al ouwehoerend, fout rijdend, shit, die afslag kan alleen door een bus worden genomen, hoe nu verder? Het rijden met Rob Rob is altijd een genoegen we komen er altijd, alleen ondanks die routeplanner gaat het altijd fout.
Half twaalf kwamen we dus aan in Nuenen bij de firma Powerseal, smachtend naar koffie.

Mis, de bijzonder vriendelijke medewerker die de cylinder had de koffiewens niet in de gaten.
Vervolgens ontspon er zich een heerlijke discussie, zo'n Babylonische spraakverwarring kenmerkend voor ons type AMC enthousiasten.
Bart: Ik dacht dat de cylinder terug moest naar standaard.
Rob: Nee, dat hoeft niet, ik heb alle overmaten die er nog waren gekocht.
Gelijk komen er dan van die prachtige gele doosjes met Hepolite erop op de balie.
Bart: Oh, dan wordt het nog simpeler, dan lukt het altijd. Ik dacht dat hij terug moest naar standaard.
Enzovoort, etc jullie kennen dat wel, heerlijk om er bij te staan als belangstellende toeschouwer.

Na inventarisatie van de klantwens werden er wat formaliteiten vervuld, of ingevuld.
Die jongens daar doen dat heel zorgvuldig, door schade en schande wijs geworden denk ik dan.
Mag ik Uw telefoonnummer? Probleem…. Carl, weet jij mijn telefoonnummer uit het hoofd?
Nee Rob, maar mijn gsm-tje wel, nummer tevoorschijn getoverd en de formaliteiten konden worden vervolgd en kwart voor twaalf was te intake voor de bakker, doorlooptijd van de bewerking, een tot anderhalve week .

En, nu krijgen we zeker een rondleiding door het bedrijf? Vroeg ik, ik ben een bescheiden Amsterdammer, altijd geweest.
Natuurlijk, antwoordde Bart, het is toch rustig dus dat kan wel.
Getweeën volgden wij onze reisleider naar kennelijk het 2e intake station, daar wordt de 1e intake nog eens overgedaan, maar nu in het computersysteem.

Elke opdracht is uniek en wordt als zodanig behandeld, zijn er nog aanvullende vragen dan wordt er contact met de klant opgenomen en wordt dit aangevuld.

Hierna volgden we de gids de machinekamer in, werkelijk, heel professioneel. Ordelijk, schoon, goede apparatuur, zag er heel goed uit. Ik heb het vele malen mogen meemaken, zo'n rondleiding in een revisiebedrijf, vaak was de werkplaats bedroevend, zo niet hier. Alles om cylinders in betere staat te brengen is daar aanwezig, kotteren, honen, lassen glasparelen en coaten, geweldig.

Elke opdracht wordt volgens een bij het object, cylinder, draaiboek behandeld.
Rob's cylinder wordt dus eerst gekotterd om de krassen, putten builen en kraters te verwijderen waarna kan worden vastgesteld welke overmaat gebruikt moet gaan worden.
Hopelijk voor Rob de 1e, ze kunnen een aardige laag opbrengen met dat nicasil, dus ik denk dat wel gaat lukken.
Door dat werken met dit draaiboek, een draaikaart eigenlijk in dit geval, weten ze daar precies wie wat heeft gedaan, wanneer en ook hoelang de behandeling heeft geduurd. Er wordt een systeem van verschillende kleuren labels gebruikt, om te voorkomen dat er onjuiste bewerkingen plaatsvinden, verwisseling, gietijzer of aluminium, is dus niet mogelijk.
Onmiddellijk kwam het verhaal van Rob van een cylinder die na behandeling er als een dennenappel uitkwam, maar die was niet bij Powerseal behandeld ☺.

Hierna gingen we het alchemie gedeelte in, allerlei verschillende baden, ik heb dat wel eens meer gezien in Apeldoorn, bij Riepma, verschromen en vernikkelen.
En ja hoor , in een hoek een grote bak waar alles borrelde en pruttelde, met voor elke cylinder zijn eigen draaikaart en daarop hoe lang er moet worden geprutteld.
Als cylinder volgens plan heeft geprutteld, uitgeprutteld dus, een voorzien is van een laag van de gewenste dikte wordt de cylinder naar de gewenste diameter gebracht.

Crossers laten hem zo ruim maken dat ze niet hoeven in te rijden, ze zijn dus regelmatig klant bij deze firma.

Een digitaal opgestuurd recept van Hepolite leverde gelijk een serieuze vraag op van Bart waarop ik geen antwoord op kan geven, het is mijn cylinder niet. Wel is het voor mij een teken dat je als klant serieus wordt genomen en gezien de professionele benadering, aanwezige apparatuur hadden wij beiden er een goed gevoel bij.
Het is niet echt goedkoop, maar een hobby mag wel wat kosten. Mogelijk kun je een goede zuiger langer gebruiken door de cylinder te laten coaten. Kan best fijn zijn, ik heb mijn krukas laten balanceren op het gewicht van de huidige Hepolite zuigers.
Gisteren sprak ik mijn zwager, de trialende wegenwachter, en het eerste wat hij uitbracht was: ”Eikel, waarom heb je mij niet verteld dat je daar naar toe ging? Mijn cylinder moet ook worden geseald, dan had hij gelijk meegekund”

Geen gezeur over de kwaliteit en voor en nadelen en geld, dat geeft mij een goed gevoel, als Sim niks heeft te zaniken dan moet het goed zijn! Die cylinder gaat dus mee als we Rob’s cylinder weer gaan halen.
Inmiddels is een mailing tot stand gekomen met Bart, duty manager bij Powerseal, onze gids, voor wat betreft de koffie heeft hij beterschap beloofd, maar eerlijk is eerlijk, de uitgebreide rondleiding maakte een heleboel goed.

Even wat gejat uit de FAQ van Powerseal:

Is het mogelijk om hardchroom zuigerveren te gebruiken in een gesealde cylinder?

Het is geen enkel probleem om chroom zuigerveren te gebruiken. Nicasil is altijd harder dan welk ander materiaal dan ook. Het geen dat slijt is de zuigerveer niet het nicasil.

Is het mogelijk om gietijzeren cylinders (bussen) te voorzien van een PowerSeal coating?

JA. PowerSeal heeft haar Nicasillaag dusdanig ontwikkeld dat deze ook uitstekend te gebruiken is voor gietijzer cylinders of bussen.

Wat zijn de voordelen van PowerSeal bij gietijzer cylinders (bussen)?

Voordelen van gietijzer cylinders of bussen is dat deze opgeboord kunnen worden naar overmaat zuigers. Indien de laatste overmaat zuiger is bereikt is de cylinder dan rijp voor de sloop? NEE. PowerSeal kan met haar laag tot 1mm. in diameter terug brengen hiermee krijgt uw cylinder weer een tweede kans.

Moet ik altijd een zuiger meesturen met de cylinder?

NEE. Voor een exacte maatvoering van de cylinder is het wel aan te raden. PowerSeal levert gekalibreerde zuigers van diverse merken tegen zeer aantrekkelijk prijzen.

Welke handelingen moet ik verrichten nadat ik mijn cylinder bij PowerSeal heb laten behandelen?

Het inrijden van de nieuwe zuiger en cylinderwand bepaald de levensduur van uw cylinder. Door extra aandacht te besteden aan het warmdraaien voorkomt vroegtijdige vastlopers. Beide materialen, zowel cylinder als zuiger, werken bij toenemende warmte. Wanneer deze warmte gelijkmatig wordt opgevoerd kunnen de materialen zich vormen wat in later gebruik de levensduur zal vergroten. PowerSeal adviseert:

- Cylinder en zuiger monteren met ruim benzine en olie
- Motor op de bok handwarm laten draaien (2 à 3 keer herhalen)
- 1 tank met rustig gas

Nu kunt u voluit genieten van uw nieuwe cylinder!

Hoe moet ik mijn cylinder versturen?

U kunt uw cylinder opsturen of langsbrengen bij PowerSeal. Onze medewerkers staan u graag te woord.

Zorg dat uw cylinder goed verpakt zit en de cylinder niet kan bewegen in de doos om beschadiging met transport te voorkomen.

Stuur de cylinder op naar:

PowerSeal BV.
Industrieterrein Eeneind II
De Tienden 30-32
5674 TB Nuenen
Nederland
Email : info@powerseal.nl

Vandaag, vrijdag 19 januari 2007, gingen we wederom op pad richting Nuenen.
We hadden eigenlijk Donderdag willen gaan, maar gezien het afgegeven weeralarm hebben we maar even gewacht, we worden watjes!
Echter wat we onderweg zagen gaf ons het idee dat het toch niet zo dom was geweest.
De prijs van het openhaardhout zal wel op een dieptepunt komen, de glasprijs de pan uit rijzen.
Het vinden van het pand van Powerseal ging dit keer probleemloos, en, o wonder, we kregen gelijk koffie van Bart, die jongen leert heel snel, iets te snel naar mijn mening, daar kwamen we later achter. Inderdaad, na kotteren en honen bleek de 1e overmaat haalbaar, dus Rob heeft nu originele Hepolite's 3e en 4e overmaat in de aanbieding.
Nog wat geouwehoer over zuigers, cylinders coaten en zo, regelmatig onderbroken door van die vervelende bellers die Bart kennelijk van zijn welverdiende koffie af wilden houden. Nog een bak koffie jongens, ik geloof niet dat er veel clubleden zijn die dat afslaan, wij zeker niet.
Tijdens zo'n telefoongesprek heb ik maar wat foto's gemaakt, volop tijd.
Daarna de ceremonie protocollaire, het overhandigen van de nodige pecunia. Het viel nog best mee. En ze hebben daar echt hun best gedaan, want de 1e overmaat is gebruikt.
Hierna heb ik Simon's cylinder ingeleverd.
Als je contact zoekt met die jongen zei Rob, doe dat dan maar via email, aan de telefoon is hij wat breedsprakig.
Nou, antwoordde Bart adrem, daar hebben jullie gelukkig geen last van. Ik barstte bijna van het lachen, wat leert die jongen snel☺

We namen afscheid van Bart en na een vlotte terugreis langs alle omgewaaide bomen en kassen kwamen we veilig in Apeldoorn aan.
Rob en Carl

"Kurrukjes"

Regelmatig lees ik in ons inspirerende onvolprezen clubblad een Loch Ness variant (verhalen die enkele malen per jaar weer terugkeren op het repertoire.) De evergreens die regelmatig de revue passeren zijn zonder naar volledigheid te willen streven: slecht functionerende Lucas installaties in algemene zin en slechte verlichting in het bijzonder, desintegrerende motorblokken, olielekkage(s) en last but not least de "kurrukjes" van de benzinekranen die zouden lekken. Evergreens overigens die verschillende leden hebben doen besluiten de club te verlaten omdat er uiteindelijk een afstompende werking uitgaat van dergelijke melodietjes (zie de opmerkingen van ene Pietro de Jong in een clubblad dat in het kader van een historisch overzicht onlangs nog eens geciteerd is.)
Leuk evenwel om te lezen dat er telkenmale weer nieuwe creatieve oplossingen bedacht worden om betreffende problemen voor eens en altijd op te lossen (ik ben daarop geen uitzondering.)
Voor wat betreft de lekkende benzinekranen heb ik in het redactionele stukje van de januari uitgave weer uitvoerig kunnen genieten van een prachtige "oplossing" van onze clubheks Peter Bos die het proces van de "healing" van genoemd subversieve kranen als volgt omschrijft:
"Nieuwe kurkjes erin (verkrijgbaar via het OF), de kurkjes in laten trekken? ! en dan de kraan in zijn geheel even uitkoken?? !! ?? De getrokken bouillon bij volle maan daarna toevoegen aan het smakelijke Engelse eenpans macaroni gerecht op bladzijde 25, samen met het kaarsvet dat door sommigen gebruikt wordt om de primaire kettingkast zowel af te dichten als vast te plakken aan het blok (dat laatste werkt blijkbaar niet zo goed gezien het avontuur in de Ardennen zoals beschreven op bladzijde 25.) Tenslotte paddenkruit over de motor uitstrooien en tegelijkertijd een bezwerende formule uitspreken."
Het zijn deze boeiende verhalen die ons blad de moeite waard maken om te lezen. De droge techniek wordt vervangen door een welhaast mystieke aanpak met bijbehorende rituelen die uiteindelijk weer kunnen leiden tot een oplossing die werkt. Zo zal het in het stenen tijdperk en men het brons ontdekte of toen men de Stroganoff saus uitvond, ook wel gegaan zijn.
Als eenvoudige ingenieur bezit ik helaas niet de toverkracht om problemen op mysterieuze wijze op te lossen en ik moet me helaas behelpen met de eenvoudige droge techniek die over het algemeen redactioneel niet op prijs gesteld wordt en die, indien het wel tot publicatie komt, niet gelezen wordt omdat het verhaal vaak te saai is. Ik heb in het verleden, met name in de

periodiek van onze Engelse zustervereniging technische oplossingen aangedragen voor schier onoplosbare problemen. De evergreens bleven desondanks maar doorgaan dus mijn inspanningen waren parels voor de zwijnen. Het gevolg was dat ik eenzaam en alleen genoot van mijn oplossing maar dat was het dan ook.
Aangezien het lekken van voornoemde "kurrukjes" ernstige gevolgen kan hebben voor de volksgezondheid en de brandveiligheid wil ik nog wel een keer uit mijn isolement komen om een eenvoudige doch effectieve oplossing voor te stellen, maar……..op voorwaarde dat iedereen dit gaat toepassen en niemand het nog waagt om een verhaal over lekkende "kurrukjes" in te sturen naar de redactie anders dan met de bedoeling een facsimile uitgave te stimuleren, onder leiding van onze clubheks, waarin uit cultuurhistorisch oogpunt mystieke verhalen uit de oude doos worden verzameld voor nageslacht en kampvuur.
Het recept is als volgt:
-Men neme een stuk benzinebestendige tweezijdig gladde plaat rubber 4 tot 4,5 mm dik.
-Men neme twee holpijpen (gereedschapjes waarmee je ronde gaten kunt meppen in rubber plaat of ander pakking materiaal) van respectievelijk 13mm en 4mm.

-Met holpijp 13 mm en hamer scheidt men een schijfje rubber af van de rubberen plaat, dit doe je vier maal want voor twee kranen heb je vier " kurrukjes" nodig.
-Met holpijp 4 mm voorzie je ieder rubberen schijfje (met een diameter van 13 mm) van een gaatje met diameter 4 mm.
-Men demonteert de benzinekranen en men verwijdert de originele kurken "kurrekjes" en men werpe deze over de linkerschouder weg (een klein mystiek gebaar is dus wel toegestaan om de clubheks gunstig te stemmen)
-Men monteert de rubber "kurrukjes" en men gaat vanaf dat moment genieten van lekvrije benzinekranen.
Het zou kunnen zijn dat het vakmanschap om deze rubber "kurrukjes" te vervaardigen teloor is gegaan. In dat geval bied ik aan om ze te gaan toeleveren aan ons onderdelenfonds, over de prijs worden we het wel eens.

Wellicht ook wel jammer dat het probleem nu is opgelost want er komt nu jaarlijks een hoop copy minder binnen. Het is natuurlijk wel zo dat, nu zelfs, de toch wel als zeer conservatief bekend staande, wijnindustrie heeft besloten kurk te vervangen door kunststof " kurken" en schroefdoppen, de Matchless en AJS vereniging niet achter kan blijven om de kurkeik voor uitroeiing te behoeden.

Uw technische dienaar:
Twinus van Leest

IK HEB ER EEN JAPANNER BIJ

Als lid van het eerste uur hoef ik mijn Engelse geloofsbrieven waarschijnlijk niet aan u te laten zien maar de tijd is nu – na dertig jaar lidmaatschap - toch gekomen voor een bekentenis. “Making a clean breast of it” heet dat in het Engels. Nou, het staat al boven dit artikel. Voor het eerst in mijn leven ben ik in het bezit van een niet-Europese, ja zelfs Japanse motor. Voor het eerst sinds meer dan drie decennia een niet-Engelse, want in de vroege jaren ’70 heb ik al eens een DKW en een BMW gehad, beide 250cc ééncilinders. Hoe heeft een oud-voorzitter van deze vereniging en oud-redacteur van ons lijfblad zo diep kunnen zinken, zult u zich afvragen. Ik ga proberen dat uit te leggen.

Woon/werk verkeer:
Het is allemaal begonnen fout te gaan toen ik ineens met een veel grotere woon/werk afstand werd geconfronteerd. Ik woonde en werkte sinds 1991 in Tilburg en kon dus lekker met de fiets. Ruim vier kilometer heen en dan ook weer terug, precies het halve uur beweging dat mijn generatie wordt aangeraden, als je gezond 104 wilt worden. Ik bezat toen nog mijn beide Engelse motoren: een AJS uit 1956 en een Triumph uit 1972. Omdat ik hertrouwd was en er een dochter werd geboren, heb ik toen mijn vroegere buurman uit Gouda de Triumph cadeau gedaan, op voorwaarde dat hij deze nooit zonder overleg met mij zou inruilen op een moderne motor. Ik had immers veel minder tijd voor motorrijden en voor het onderhoud. De AJS is in diezelfde periode van een gereviseerd 500cc-blok voorzien en kon er weer jaren tegen.

Toen werd ik door mijn werkgever overgeplaatst naar Eindhoven, een afstand van ca. 40 km. De A58 is inmiddels niet meer de gezapige provinciesnelweg die hij 20 jaar voorheen was en als je nu tussen 7.30 en 9.30 van Tilburg naar Eindhoven wilt, zul je het weten. Dat kan makkelijk een uurtje langer duren dan vroeger. De motor wordt daarom bij mooi weer tegenwoordig dikwijls gebruikt voor woon/werk verkeer via Moergestel en Oirschot, een fijne landelijke route. De Triumph is ondertussen ook weer terug op het oude nest. Mijn ex-buurman kocht een Honda Pan-European en ik heb de Triumph toen voor de helft van de marktwaarde teruggekocht.

Japanse “klassiekers”
Met twee motoren moet je er toch altijd minstens één goed rijdend hebben, zou je zeggen, en dat klopt wel min of meer. Maar ik gebruik de

wintermaanden vaak voor grote onderhoudsklussen en dan heb ik wel eens niets paraat als het een keer lekker droog weer is in januari. Ik had tot voor kort dan maar één alternatief: een Honda Novio 50cc brommertje uit ca. 1970, gekocht voor mijn vrouw die uit Vietnam komt en dus een emotionele band heeft met het gepruttel van die kleine viertakten. Nooit omkijken naar, zolang je het oliepeil af en toe checkt, en soms de ketting spant. Echt een door en door betrouwbaar motorblokje. Maar hij haalt 50 km/u en dan is het op. Dat maakt de reis zo'n twintig minuten langer.

Vandaar dat ik al vaker overwogen heb er een motor bij te kopen waaraan je niet veel hoeft te doen en waar je geen bijzondere emotionele band mee hebt. Gewoon net als bij de auto af en toe olie en benzine erin, bandenspanning checken, etc. Ik wilde er zo weinig mogelijk geld aan kwijt zijn en schuimde Marktplaats af op zoek naar een Yamaha Virago 535 of 750. Die zijn er zat en veel waarde hebben zij daarom niet. Alleen staat er steeds bij "leuke startersmotor" of "handig voor de dames". Daar heb ik als middelbare man met een 37 jaar oud motorrijbewijs een beetje moeite mee.

Toen wist ik het ineens. In het begin van de jaren '80 vond ik die watergekoelde Honda 500 en 650cc twinnetjes met zo'n Guzzi-opstelling leuk, vooral in de Custom-versie. Toen revolutionair maar inmiddels ook al weer oldtimers zonder belasting erop. Nou, die zijn er ook maar zat en nog goedkoper dan de Yamaha's. Japanse "klassiekers" zijn (nog) geen stuiver waard. Staat ook nooit iets over dames of opstappers bij die Honda's. In Twelloo vond ik er één van 1980, die op de foto wel nieuw leek. Op de teller 50.000 km. Die heb ik toen maar gekocht voor ruim 800 euro; je kunt er nog geen fatsoenlijke sportfiets voor kopen. De foto staat bij dit artikel, zegt u nu zelf.

Rijden op een Jap:

Ik ben er eerst op van Twelloo naar huis gereden, zo'n 130 km. Wel even wennen; ik schakelde voortdurend met de rem en remde met de versnelling. Over remmen gesproken, er zit maar één schijf op het voorwiel maar die doet meer dan drie trommels op een Matchless. Dat is aanvankelijk wel uitkijken.

Ik ben nu drie keer op en neer naar Eindhoven geweest en heb ook verder wat ritjes gemaakt, zo'n 500 km in totaal. Dan ben je wel een beetje aan zo'n motor gewend en ik moet zeggen dat ik nog zelden of nooit zo lekker heb gereden. Hij doet bijna alles beter dan mijn oude Britten. Je zit als een vorst; je kunt in de spiegels kijken en echt iets zien. Er zitten vijf versnellingen op en die vind je moeiteloos en zonder geluid. Toen ik vroeger BMW en DKW reed wist ik nog niet dat een motor een dynamo en

een regelaar had; ik zette gewoon het licht aan en dat ging dan branden. Na twee maanden Matchless was ik natuurlijk al een specialist op dit gebied geworden. Bij de Honda gaat dit weer ouderwets, alleen aan de sleutel draaien en zonder licht rijden kan sowieso niet.

Het is maar een 500cc en ook al een oud apparaat, dus een hardloper is het niet, waarschijnlijk niet sneller dan mijn 650cc Triumph. Dat interesseert mij niet zoveel, want ik rijd zelden op snelwegen. Het fabeltje dat zo'n ding "niet stuurt" klop echt niet. Het is een heel handelbaar motortje, in de stad comfortabeler dan mijn oude motoren. Je gooit hem moeiteloos van links naar rechts en hij komt er prachtig uit. Comfortabel afgeveerd, mooi stabiel bij zo'n 100 km/u op de snelweg (veel harder rijd ik nooit) en altijd voldoende licht. Blijft ook precies zo rijden met een duopassagier, terwijl ik op mijn Engelsen veel liever alleen rijd, al was het alleen al omdat je met meer gewicht wel heel erg in de remmen moet als je een noodstop moet maken. Bovendien zit ik nu niet alsmaar met een half oor te luisteren of alles wel netjes blijft draaien en er geen essentiële onderdelen vanaf vallen.

Wat ik een heel sterk punt vind is de koppeling. Die kun je met twee vingers bedienen en werkt dan feilloos. Geen angst dus dat je de kabel breekt. Bij de AJS gaat dat allemaal nog wel, niet al te veel kracht nodig en

het werkt redelijk. Bij de Triumph is het een ramp; ik vervang mijn koppelingskabel ongeveer bij elke tankbeurt. Ik heb buitensporig sterke vingers gekregen aan mijn linkerhand door de oefening die mijn motor mij gratis biedt, wat een gesjor elke keer. Huis en hart van de koppeling, platen en veren, het zal allemaal deze winter vervangen moeten worden, vrees ik. Ik heb nu een extra plaat gekocht en zo'n drukplaat met een lagertje in het hart, zodat hij kan meedraaien. Ik ben benieuwd of de zaak daarmee echt lichter draait; rijden in de stad met veel schakelen en koppelen begon ik echt zat te worden.

Blijft het heel?

Op basis van de reputatie van de Japanse motorindustrie ga ik er maar vanuit dat de Honda onverstoorbaar blijft lopen, terwijl ik met mijn AJS en Triumph vaak gestrand ben. Wel steeds minder regelmatig naarmate ik ze langer had; je leert de zwakke plekken kennen en bovendien heb ik nu meer geld te besteden dan 30 jaar geleden, dus als de ontsteking kapot gaat, koop ik er simpelweg een elektronische op. Op de Triumph komt binnenkort een beltdrive om de trillingen te verminderen en zo draadbreuken te helpen voorkomen. Dat had ik mij in 1972 niet kunnen veroorloven en bovendien bestonden toen nog niet alle modificaties die nu mogelijk zijn.

Als het mooi weer is, zal ik zeker met mijn klassiekers blijven rijden, ook naar het werk. Maar voorlopig heb ik geen spijt van mijn aankoop. Ik beloof u dat ik het via deze pagina's eerlijk zal melden als er iets aan kapot gaat.

Peter van der Schee

Kawasaki
HONDA
SUZUKI
www.suzuki.nl
YAMAHA

TAXATIE.

Naar aanleiding van het verzoek van Anne Mast om zijn motoren te laten taxeren, ten aanzien van de verzekerde waarde, is er een mogelijkheid om dit in combinatie te doen met een paar andere motoren van onze club.
Op zaterdag 17 februari is er nog ruimte voor vijf motoren, om bij Anne Mast aan te bieden voor taxatie.
Dit kan alleen door dit vroegtijdig door te geven aan Roel Blom.
Tel. 0348-451577 Mob. 06 2245 7760
Mensen die het leuk vinden om dit gebeuren bij te wonen en gewoon wat willen bijpraten zijn natuurlijk ook van harte welkom bij **Anne Mast op 17 februari om 10.00 uur** aan de
West Ringdijk 8, 2913 LK Nieuwerkerk a/d IJssel.

P.S. Neem alle bijbehorende papieren van de motorfiets mee!

Groet Roel Blom.

PETER'S
CLASSIC
BIKE PARTS

Nieuwtjes, aanbiedingen, informatie, openingstijden, huishoudelijke mededelingen en duizenden onderdelen, bezoek de website.

www.petersclassicbikeparts.nl

industrieweg 106
2651 BD Berkel en Rodenrijs
(Industrieterrein Rodenrijs, bij het vliegveld van Rotterdam)
tel: 010-5199210
fax: 010-5199214

“ICE”

Hoe weet men wie ze moeten bellen als je iets zou overkomen?
Van iemand die als ambulancechauffeur werkzaam is, ontvingen wij het onderstaande bericht.
Lijkt me een goede tip, omdat het vaak heel lang duurt voordat je hoort dat er iemand in het ziekenhuis ligt.
Een ambulancemedewerker heeft opgemerkt dat heel dikwijls bij een ongeluk, de slachtoffers een GSM bij zich hebben, maar het urgentiepersoneel weet vaak niet welke persoon te contacteren uit deze grote lijst met telefoonnummers. (is ook op het nieuws geweest).
Het zou dus een goed idee zijn, mocht er een standaardnaam zijn die overeenstemt met de te contacteren persoon.
Hij stelt voor dat iedereen in zijn GSM een adres creëert onder de naam "ICE" (=In Case of Emergency). Onder deze naam sla je het telefoonnummer op van de persoon die moet gecontacteerd worden in geval van nood.

"ICE" IS ONDERTUSSEN AL INTERNATIONAAL ERKEND ALS AFKORTING.

Vanaf dan weten de politie, de ambulanciers, de dokter, enz... Steeds wie ze moeten contacteren.
Indien u verschillende nummers wil opslaan, maak dan gebruik van de namen ICE1, ICE2, ICE3 ,...
't Is gemakkelijk te realiseren, kost niets en kan zeker een verschil maken als het snel moet gaan.
Creëer nu meteen een ICE-adres met telefoonnummer in je GSM.

Foto verslag van de ALV

Jaaroverzicht BAF 2006

Dit is mijn tweede jaar als BAF functionaris. Dit jaar is een herhaling voor alle zaken die vorig jaar nog allemaal nieuw waren. Het gaat allemaal wat makkelijker en nog weer sneller. Ook ben ik dit jaar weer bezig geweest met het op pijl brengen van de voorraad. Hiermee ben ik ook volgend jaar nog wel bezig. Ik kan niet alles in een keer.
Ook is dit jaar de collectie boeken weer uitgebreid met de AJS-M goldfolio. Deze hebben we al eerder gehad maar was uitverkocht. Hierin staan ongeveer alle roadtest en artikelen ooit gepubliceerd in een motor blad. Ook heb ik “The Matchless red book” toe kunnen voegen aan het assortiment. Wel als kopie, maar in een erg goede kwaliteit. Voor meer info zie onze nieuwe Special issue. Deze ziet er door de inzet van Hans en Ignace weer prima uit. Zoals jullie waarschijnlijk allang gezien hebben heb ik bij de boeken een foto en een omschrijving toegevoegd. Dit maakt het allemaal weer een stuk duidelijker. Nu kunnen we ook zien waar we over praten.
De opzet van de BAF spullen is in de SI ook gewijzigd. Onderverdeeld in hoofdgroep (kenmerk) en waar van toepassing gesorteerd op jaartallen. Dit om een beter overzicht te krijgen en het kiezen te vereenvoudigen. Bij

bestellingen is de vermelding van het artikel, bouwjaar en korte omschrijving voldoende.
De verkopen zijn voor het BAF dit jaar weer wat gestegen. Zeker heeft de geslaagde International in Denekamp daar aan meegeholpen. Terug kijkend was het voor het BAF een goed jaar. Mocht je nauw net dat ene boekje willen inzien, om er achter te komen dat hier de ontbrekende informatie die je zoekt instaat. Kom dan zeker naar de algemene leden vergadering in januari. Hier heb ik alles weer bij me, en dat bespaar je ook nog eens de verzend kosten.
Persoonlijk vond ik het jaar waarin de vereniging 30 jaar bestond erg bijzonder. We hebben met z'n allen een paar bijzondere prestaties geleverd. Het mag duidelijk zijn dat de nachtrit (op motoren met LUCAS uitrusting!), de feestavond tbv. 30 jarig bestaan en de IJR in Denekamp het jaar gemaakt hebben. Het jaar waarin de vereniging 30 jaar bestaat wel te verstaan. Maar de grootste prestatie komt natuurlijk van alle leden zelf. Door ons te verenigen is het mogelijk geworden dat we elkaar al 30 jaar bijstaan met raad en daad. Hierdoor blijft in Nederland de naam AJS en Matchless bestaan, en vooral blijven de motoren op de weg. Ik hoop dat we met net zoveel enthousiasme nog 30 jaar verder gaan.

Willem le Bruin

Kijk, dit is een goed boek, hier staat nu alles in !!

Een extraatje.

Hierbij wat foto's van een hedenmorgen bezochte expositie in Grollo (Drenthe).De woonplaats van Egbert Streuer.
Op deze expositie georganiseerd door Egbert Streuer stonden o.a. deze AJS 7R Boy racer en de Matchless.

Vriendelijke groet Willem Mulder

Gezien op Internet.

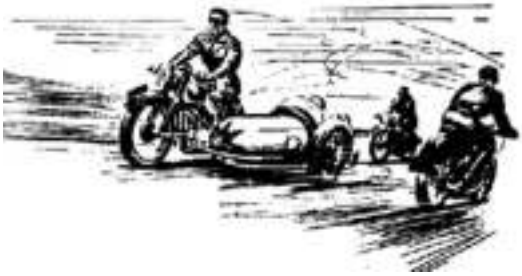
Bij het RDW staan dik 550.000 motorkentekens geregistreerd, verdeelt over 491 motormerken. We hebben beslag weten te leggen op een saaie lijst vol boeiende informatie. Want weet je hoeveel Böhmerlands er nog rondrijden in Nederland? Eén! Grootste merk in Nederland is Honda. Daarvan rijden er 167980 rond. Yamaha is tweede met 98675 stuks. En wie heeft wel eens een Trotschel gezien?

De complete lijst staat op WWW.PROMOTOR.nl

Waar het ons natuurlijk om gaat is het aantal AJSen en Matchlessen in Nederland. Het gaat hier over motoren met een kenteken. Hoeveel er in werkelijkheid zijn, blijft de vraag. Uit de aantallen blijkt dat er in verhouding nog heel wat motoren van ons geliefde merk rondrijden. Ook is het wel leuk om de lijst eens door te kijken naar andere exoten. Ik heb de lijst ingekort naar motoren die wat meer bekend zijn, en of Engels zijn.

Willem le Bruin
De gehele lijst kan ook opgevraagd worden bij de redactie, of is te zien op de site.

ADLER	65	**NEW HUDSON**	6
AERMACCHI	29	**NEW IMPERIAL**	7
AJS	**314**	**NIMBUS**	70
ARIEL	318	**NORTON**	1304
BATAVUS	20	**NSU**	507
BOEHMERLAND	1	**PANTHER**	86
BROUGH	3	**POPE**	2
BROUGH SUPEROR	6	**RALEIGH**	22
BSA	1821	**ROYAL ENFIELD**	164
BSA/SUNBEAM	3	**RUDGE**	15
CONDOR	135	**SANGLAS**	19
DKW	975	**SAROLEA**	111
DOUGLAS	42	**SCOTT**	4
ENFIELD	439	**SEELEY**	16
EXCELSIOR	12	**SIMSON**	72
EYSINK	57	**SPARTA**	296
FN	129	**SUNBEAM**	56
GAZELLE	7	**TRIUMPH**	6391
GREEVES	6	**VAN VEEN**	5
HEINKEL	1175	**VELOCETTE**	163
HENDERSON	12	**VELOREX**	45
HESKETH	4	**VICTORIA**	48
HOREX	99	**VINCENT**	36
HRD	1	**VINCENT HRD**	28
INDIAN	381	**VINCENT-COMET**	5
JAMES	11	**VOXAN**	64
KREIDLER	963	**WESLAKE**	1
MATCHLESS	**774**	**ZENITH**	2
MORGAN	4	**ZODIAC**	1
MUNCH	6	**ZUNDAPP**	1565



Vraag en Aanbod.

Te koop:
Matchless van 1951 die geheel opgeknapt is
Het is een G80S - 500 cc eencylinder
Voor de rest zie foto's
Minimale prijs die ik ervoor wil hebben is 6000 euro.
Rik van der Vlugt, Zeewolde, 06-20429550

Mocht u interesse in deze motor hebben vragen we u eerst contact op te nemen met John Haverkort, deze kan u er alles over vertellen!!

Gevraagd:
Een goede versnellingsbak voor een g3l uit 1943 merk Burman type CPBL
Ger Vijfschaft Ger.Vijfschaft@tiscali.nl

26

Drukwerk

TPG Post
Port betaald-Port payé
Pays-Bas

CLUBBLAD
AJS/MATCHLESS VER. NEDERLAND
P/A SPORKEHOUT 8
1273 TE HUIZEN