Satisfaction Guaranteed

VERENIGING AJS MATCHLESS NEDERLAND

MAART 1998

AJS Matchless 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 K.v.K. te Maastricht onder nr 2040101
Aangesloten bij	St. Eenhoorn Federatie (federatie Engelse Motorclubs) en FEHAC (belangenvereniging clubs historische voertuigen)
Voorzitter	Peter Bos, Verl. Middenraai 30, 7938 PD, Nieuw Balinge tel: 0528-321447
Secretarls	Antoinette Stapel, Eksterstraat 16, 1826 JJ, Alkmaar tel; 072-5624843
Penningmeester/ secretaris	André Haverkort, Einsteinlaan 329, 1171 VW, Badhoevedorp tel; 020-6596565
Onderdelencommissaris	André Feenstra, de Condor 53, 7609 HB, Almelo
Boeken-en	Hans Jorissen, Het Griend 31-02, 8225 SJ Lelystad
accessoiresfonds	Bestellingen; Schriftelijk of per fax 0320-256180 Tel; 0320-250644 (op werkdagen tussen 10.00 en 12.00uur)
Treffencommissaris	Harrie van Ewijk, Heeskesacker 20-06, 6546 JR Nijmegen Tel : 024-3787934
Redactie SG	Hans op de Weegh en Hennie Nijhuis p/a Markeweg 63, 7582 BA Losser Tel; Hans 053-5386889, Tel Hennie 053-5383769 Fax nr: 053-5388194
Archivaris	Peter Weeink, Eksterstraat 16, 1826 JJ, Alkmaar 072-5624843
Fehac/Eenhoorn afgevaardigde	Gerrit Oskam, Valkenlaan 10, 2964 CT Groot Ammers Tel; 0184-661620
Nieuwe leden en adreswijzigingen	Schriftelijk bij de penningmeester.
Contributie en adreswijzigingen	De contributie bedraagt per kalenderjaar F 50,- vanaf 2e kwartaal F 37,50 vanaf 3e kwartaal F 25,- vanaf 4e kwartaal F 62,50 (incl volgend jaar) Het inschrijfgeld bedraagd voor nieuwe leden F 10,-, Gezinsleden betalen F 12,50 contributie per jaar en een eenmalig inschrijfgeld van F 5,-. Storten op Giro : 2034565 tnv AJS/Matchless ver Ned
Onderdelen	Uitsluitend te bestellen met bestelformulier bij: Onderdelenfonds AJS/Matchless ver Nederland p/a De Condor 53, 7609 HB, Almelo. Tel (na 20.00 uur) 0546-827499 ook faxnt. Giro Onderdelenfonds; 764655
Boeken en Tranfers	Te bestellen bij boeken en accessoiresfonds, zie boven
Advertenties	Plaatsing voor leden is gratis. Schriftelijk opgeven bij de redactie voor de 20e van de maand. Maximaal 10 regels.

INHOUD VAN DEZE SG

Blz 1: Inhoud

Blz 2: Redactioneel

Blz 3: Notulen BV

Blz 5: Belevenissen bij de Zwarte Bond

Blz 8: Reactie op de ALV

Blz 9: Notulen Algemene Ledenvergadering

Blz 12: De Wim Klerks Story

Blz 16: Brief aan de voorzitter / Klassiekertocht

Blz 18: Oliedrup of Tik

Blz 20: De pen

Blz 24: Toercompetitie

Blz 25: Agenda

Blz 26: Extra Agenda

Blz 27: Verslag 8e wintertreffen

Blz 28: Wintertreffen, een goede gewoonte

Blz 29: Uit de oude Doos

Blz 35: Betuwe Bloesemrit

Blz 36: Vraag en aanbod.

Redactie SG
p/a Markeweg 63
7582 BA LOSSER

Tel. Hans : 05423-86889
Tel. Hennie : 05423-83769

FAX : 05423-88194

REDACTIONEEL

Zoals het er nu naar uitziet (op het moment dat ik dit stukje tekst aan 't papier toe vertrouw) zal de SG van maart iets later zijn. Het voorgaande heeft te maken met het feit dat de computer van Andre Haverkort (de nieuwe penningmeester) nog geen zin heeft om etiketten uit te printen. Waarschijnlijk moet " good old Wouter" z'n matrixprintertje nog wel een keer weer van stal gehaald worden. Maar er is me verzekerd dat vanaf volgende maand de zaak, en op tijd, en geinktjetprinted (146 punten met scrabble) zal worden aangeleverd.

Als ik, gezeten achter mijn computer, op zolder door het raam naar buiten kijk, dan zie ik een klein wondertje gebeuren. Langzaam verdwijnt het witte spul, sneeuw genaamd, en gaat het over in water. Als ik in de tuin sta hoor ik bijna de bollen zich naar boven werken. Ja, ja, mensen het gaat weer gebeuren. De rayon hoofden kunnen weer op stal en Evert van Benthem kan zijn schaatsen weer invetten. De Lente komt eraan en dat houdt in dat we de straat weer op kunnen. Na een aantal keren trappen zullen onze tweewielers weer, na het afgeven van een flinke rookpluim, tot leven komen. Mijn buren, die zich nogal eens beklagen over het geluid dat m'n motor maakt, zal ik weer trakteren op echt Engels geluid. Ik heb ze deze winter "gerustgesteld" met de mededeling dat ik straks een motor heb met een megafoonuitlaat die heel anders klinkt dan vorig jaar. Ik verkneuter me nu al aan het idee hoe ze zullen reageren wanneer ik straks zo rond 7.15 uur weer naar m'n werk ga met de motor!! Ja , ooit zal ik nog eens een bekende Lossenaar worden.

José Bouma (je weet wel, dat is die mevrouw die sinds Denemarken iedereen met een AJS of Matchless een knappe vent vindt, ja, zelfs Jan Boerboom) stuurde ons een paar kranteknipsels. Een van een kat die ook motor rijdt en een artikel uit een Engelse krant. Dat laatste artikel, dat gaat over de restauratie van een porcupine blok, hebben we vanwege de originaliteit, letterlijk geplaatst. Dus manne (en vrouwe), de engelse woordenboeken maar uit de kast. Daarnaast een artikel " uit de oude doos" en uiteraard " de Pen". Ook Piet Kramer laat weer van zich horen en is er veel, wat zeg ik, erg veel nieuws. Het is weer een SG geworden om op de salontafel te laten liggen (naast de Elsevier) voor als er bezoek komt. Je weet het , dat lukt ons allen maar als jullie .. **BIJVE SKRIJVE**

Notulen bestuursvergadering AJS/Matchless ver. d.d. 1996 te Doorn.

Aanwezig : Sjoerd Dijkhuizen, Wouter Ephraïm, Hans Jorissen, Hans op de Weegh, Henny Nijhuis, Gerrit Oskam, Harrie van Ewijk, André Feenstra, Peter Weeink, Peter Bos en als gasten André Haverkort en Antoinette Stapel.

1 opening

De voorzitter opent de vergadering en heet ieder welkom, speciaal André Haverkort en Antoinette, die hierbij aanwezig zijn vanwege hun kandidaatstelling voor het bestuur.

2 Notulen 1-12-1995

Er zijn geen andere aanmeldingen van bestuurskandidaten binnen gekomen.
Verder geen opmerkingen.

3 Mededelingen, in/uit post

Naar aanleiding van een telefoontje van Loeki W. dat hij nog clubbladen ontvangt van motorclubs.
De engelse clubbladen gaan al naar ons secretariaats-adres, de overige moeten aangeschreven worden.
De mededeling van Therus dat wij niet op Verhikel staan, vanwege het ontbreken van inschrijfformulieren.
De nieuwe secretaris zal de organisatie aanschrijven, met het verzoek ons alsnog toe te laten. (dit is inmiddels opgelost).

4 Begroting 1996

Deze is aangepast, vanwege het niet uitgeven van een kalender. Een verzoek om bedragen te reserveren voor toercompetitieprijzen en afscheid bestuursleden.
Op verzoek van Gerrit de eenmalige bestuurskosten van f 50,- alleen te betalen indien noodzakelijk.
Het bestuur gaat hiermee accoord.

5 Jubileumjaar 1996

Er zijn afspraken gemaakt over het kampeer weekend, de uitnodigingen zijn verzonden naar collega clubs.
Aangezien er veel geregeld en besteld moet worden, wordt voorinschrijving op prijs gesteld.
André H. zal informatie opvragen voor een busreis naar Beaullieu. Over het jubileumboekje zijn afspraken gemaakt en de taken verdeeld.

6 FEHAC/Eenhoorn nieuws

Geen nieuws, alleen het verzoek van de Eenhoornfederatie om onze agenda tijdig te versturen naar hun secretariaat.

7 **Afstemming jaarveslagen**
De jaarveslagen zijn klaar en gaan na afloop van de ALV naar de redaktie voor plaatsing in SG.

8 **Bestuurssamenstelling**
Een mededeling van André F. dat Ton Lenderink wegens drukke werkzaamheden bedankt heeft als hulp voor het Onderdelenfonds. André verwacht geen problemen met de voortgang van de werkzaamheden.
Sjoerd en Wouter gaan uit het bestuur en als kandidaten zijn aangemeld André Haverkort en Antoinette Stapel.
Het voorstel is om André de funktie van penningmeester te laten vervullen, Antoinette wordt secretaris en Peter Bos zal voorgesteld worden als voorzitter.
Indien de ALV hiermee accoord gaat kan een ieder zich hierin vinden. Sjoerd en Wouter worden bedankt voor hun inzet.

9 **Rondvraag**
Er is een klacht binnengekomen, gericht aan het bestuur van een boze briefschrijver die zijn kritiek op een onderdelen leverancier niet geplaatst zag in SG, maar een maand later wel de plaatsing van een klacht tegen het OF. Hij vraagt om uitleg. Er volgt een discussie over hoe wij in de toekomst om moeten gaan met zulke brieven. De secretaris zal een antwoord sturen naar de briefschrijver en de volgende vergadering zullen richtlijnen besproken worden.

10 **Sluiting**
De voorzitter sluit de vergadering.

(De volgende bestuursvergadering is inmiddels gepland op 15 maart bij Hans J. In Lelystad).

Deze notulen zijn nog niet goedgekeurd.

MOTORBEURS SCHIEDAM

INFO:
J. BOSVELD
RUIGENDIJK 17A
3227 CG
OUDENHOORN

INFO & P.R.:
P. V.D. PUTTEN
PREALLE 22
4876 XE
ETTEN-LEUR

13 en 14 april 1996 MOTORBEURS SCHIEDAM
veteranen en klassieke motorfietsen, bromfietsen en fietsen tot bj. 1970, plus unieke motorshow in de
MARGRIETHAL SCHIEDAM-NOORD. afrit 10
Alle info: 0181-461596 of 076-5020840

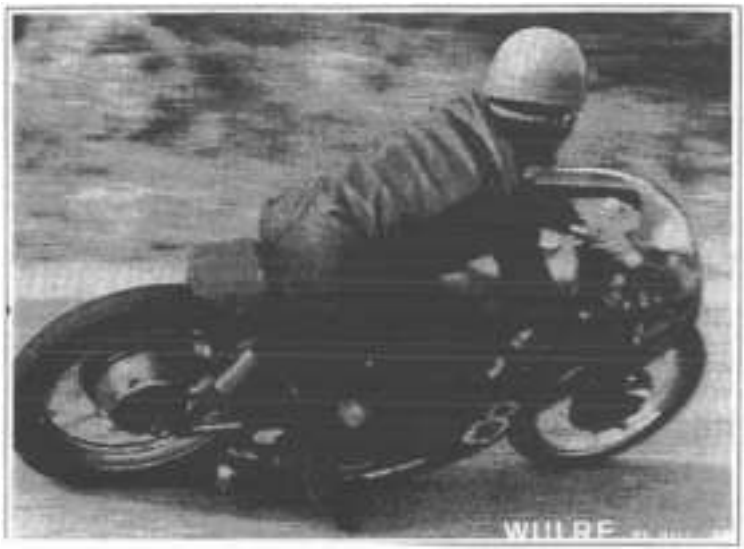
BELEVENISSEN BIJ DE ZWARTE BOND

Het eerste wedstrijdseizoen was keurig afgesloten en na mijn start op de BSA B33 moest er al snel ge- en verbouwd worden aan mijn crosser.
Dit was een BSA Gold Star die dus omgetoverd werd in een voor die tijd potentiële wegracer.
Nu ik wel gebruik ging maken van die voorjaarstrainingen in Zolder (B) was er weer een andere Gold Star opgebouwd. Wederom met Cerianivork en dezelfde conische remnaven (van Manx en Boyracer). Het resultaat was heel aardig, nl. nu met een ranke stroomlijnomhulling van een 250 cc-er AMC versnellingsbak en zelfs een verchroomde achtervork, toerenteller enz.
Maar de machine was nog niet goed ingereden, dat kwam nog.
Nu we aan de vooravond stonden van het evenement, was geregeld dat we (mijn broer en ik) in Eindhoven konden overnachten hij een motorkennis, heel gunstig. Diens voornamen beginnen met de letters AMC, toevallig. Bij mijn broer zijn zoon is dat BSA, dit even tussendoor.

* De BSA GS tussen twee Norton Domi's, één nog met std. versn. bak, BSA koppeling, motorcross frame, Ceriani voorvork en 1 3/8" G.P. carburateur. Oss 1967.

Ook had ik na het voortreffelijke eerste race jaar (2e plaats kampioenschap) een 250 cc Aermacchi racer aangeschaft. Dat alles in de Renault Estafette bestelwagen met lage laadvloer en het motortje van dit type was nog uit een R-4 (heel klein en met gering vermogen). Met tegenwind ging het nog net in de 3e of 4e versnelling ± 75 km/uur en dat was niet zo gunstig.
Bij de trainingsmogelijkheid ging ik eerst met de Aermacchi, dat was wel even iets anders dan een 500 cc eenpitter. Nog nooit had ik gereden op zo'n gilding, echte racemotor met close ratioversnellingen en stroomlijnomhulling.
Doorlopend moest de toerenteller op 7000-9000 t/m staan en bij het inhalen kon bet nog tot 10.000. Het was overgevoelig (later stond het doorlopend op 10.000 of hoger, er moest veel ingehaald worden). Het jaar daarvoor had ik dat nog niet nodig gehad op de BSA, zo'n toerenteller, als je snel gaat heb je geen tijd om daar op te letten zei ik. Een K.N.M.V. crack uit die tijd heeft dat ook eens gezegd. Verder was de machine zo licht als een bromfiets, trilde ook iets meer, en heftige remmen waren het!

Om te wennen wilde ik wat rustig aan doen en dat gaat niet, telkens onder toeren en een bekent blubber en stotter geluid in de open megafoon.
Ik wist dat enkele leiden me behoorlijk in de gaten hielden en daar werd ik onzeker van. Met de 500 was ik nogal schalks tekeer gegaan het jaar ervoor en nu was het ergernis en ellende, hoe ik ook mijn best deed. Kwam het eenmaal goed op toeren dan liep de brommer toch aardig snel.
Het was een ex-Vinzenci racer (semi fabrieksrijder in 1963-64) geweest en nadat er wat KNMV-rijders het geprobeerd hadden met wisselend succes kwam het via Henk Alkema en nog wat renners bij mij terecht voor een vette prijs. Maar er zaten dan ook echte racenaven in en een Ceriani GP voorvork.
Een van die renners is er ook mee verongelukt in Etten (NB) maar dat wist ik toen nog niet. Het zal geen rol gespeeld hebben bij de aankoop, ik was eenmaal verliefd op dit type motoren en nu nog.
Plotseling kwam de Ducati brigade voorbij en een Yamaha! Nu liet ik de koppeling wel slippen, de motor jubelen en loeien en gas erop blijven houden. Verder grote bochten rijden en helemaal scheef, dat lucht op zeg. Wat me verbaasde, ik bleef er gewoon tussen rijden!!
Wat een spijt, er restte nog slechts 2,5 rondje en de trainingstijd was voorbij. Dat krijg ik wel onder de knie en er waren heel wat glunderende gezichten en goedkeurende knikjes na afloop. Zo van, zie je wel!
Nu komt het, het was guur weer en meteen hierna de 500 cc klasse de baan op voor hun eerste training. Er waren wat nieuwkomers bij en de meeste met sterk verbeterd materiaal. Ik zag de bekende boys al naar voren schuiven en iedereen stond te ronken dat het een lust was. Iets overmoedig werd de BSA aan de praat gebracht, pitje verwisseld en de snelle mannen gingen de baan al op.
Er moest nog wat warm gedraaid worden, het ging allemaal te snel en omdat de machine de machine nog niet genoeg was ingereden had ik me voorgenomen rustig rond te rijden. Nou, een viertakt motor met aluminium cilinder hoeft echt niet vast te lopen als die warm en de olietoe-stand in orde is.
Er werd nauwelijks rekening mee gehouden,. nu doorlopend en ik krijg pijn in mijn oren van het luisteren (rij nog steeds woon-werk verkeer op een BSA).
We gaan weer verder op het circuit en ik was keurig de bochten doorgegaan en met zo'n Britse stamper ga je al snel snel.
Een Honda 450 was wel beter geweest maar toen bleef je bij je merkje. Laat het nou 150 km/uur geweest zijn. Volgas in 4 liep ie wel zo vlug muurvast dat ik na wat slinger bewegingen over de kuipruit gelanceerd werd, als een kogel. Ik had nog niet eens mijn hand aan de koppeling, je moet alles leren of het moet je verteld worden.
Dat was een landing zeg, tijdens het schuiven en buitelen stuiterde de motor nog enkele malen achter me aan en zag ik het vel van mijn handen verdwijnen. Vervolgens ging ik nog een paar keer om m'n as in het rond en schoof met een pleurisgang het natte gras in tegen het gaashek, waar ik even heel stil bleef liggen. Toen maakte ik als een razende mijn laarzen los en trapte ze uit. Dat schijnen mensen te doen die verdrinken of stikken hebben ze me verteld, in ieder geval had ik te weinig zuurstof, een dichtgeklapte long.
Nadat wat mensen zich over me ontfermden en ik wat kalmer werd, werd de training al gauw stopgezet. Er kwamen nog wat renners langzaam voorbij met verbaasde gezichten, van "wat is bier gebeurd?"
Pas nu zag ik wat er gebeurd was, Ceriani vork krom; velg plat, kuip verrot en wat klein spul zoals stuurdeeltje, toerenteller en olie, deuken enz. en ikzelf??



** BSA GS met Ceriani vork, Manx en Jr naaf, megafoon, BSA close bak, 1 1/2" G. P. carb., Norton koppeling en aluminium rank. 2e plaats in deze race in 1968. (Was een goede BSA.)*

Overalletje voor het grootste gedeelte aan flarden en tal van diepe open vleeswonden aan handen, elleboog, schouders en heup, gelukkig niets gebroken.
Bevend zat ik op een kleedje in de verzorgingsauto, tjonge, wat een klap!
Met de Aermacchi had ik het kunnen verwachten maar dit toch niet, al was het allemaal eigen schuld.
In het ziekenhuis werd ik flink aangepakt. Een stevige dame met ravenzwart haar waste de open wonden uit, vloeistofjes erop en een prik na. Zo, die leert het wel af, motorvolk bah! Gruwelijk maar onder die omstandigheden kun je het lijden verdragen. Vervolgens wekenlang naar de huisarts, verband verwisselen. Toen ik eens eerder na een snelbromfietsaverij hij hem kwam zei hij dat motorrijden veel beter was, zwaarder en dikkere banden enz., maar nu heeft ie wat afgekankerd zeg, telkens weer.
Toen na twee weken de eerste wegrace gehouden werd in 1968 in Rosmalen, moest ik langs de zijde staan bij de start en mocht geholpen worden om de BSA aan de gang te krijgen. Dat was al niet meer nodig, even de tandjes op elkaar en weg waren we. Al zat de angst er nog lange tijd in, het seizoen 1968 was een feit.
Als slot van mijn geen kwaad woord over de NMB. Het was een kweekvijver van topcrossers- en racers en daar werd in gesparteld en niet zo zuinig. Een zwarte hond heeft zijn deel in cie mythevorming, er is ook eens een zwarte ruiter geweest, maar dat is een ander verhaal.

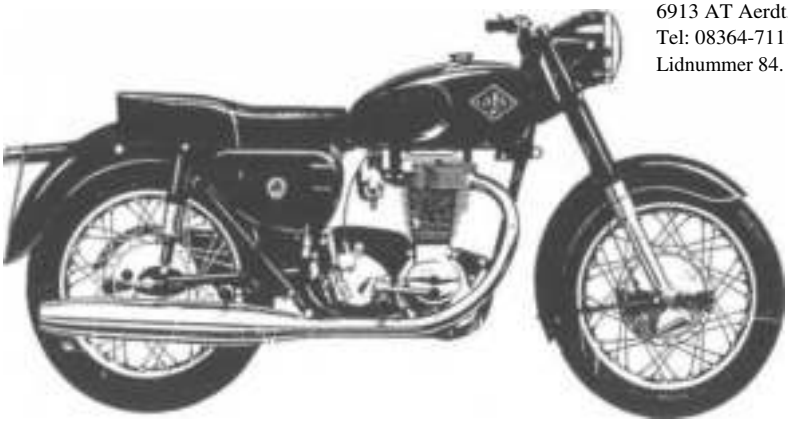
met motorgroeten, P.K.

Redactie S.G. Aerdt,28-01-1996.
Hans op de Weegh &Hennie Nijhuis
p/a Markeweg 63
7582 BA Losser.

Beste Hans en Hennie,

Hierbij een reactie op de jaarvergadering j.l. 27 jan. '96 te Doom in hotel "Flora".
Dit was de eerste keer dat ik een jaarvergadering van de AJS/Matchless Club meemaakte en ik kan je zeggen dat ik het zeer goed naar mijn zin heb gehad.
Allereerst viel mij de hartelijkheid onder de leden erg op, en het feit dat een betrekkelijk nieuw gezicht, wat ik toch nog ben, meteen wordt opgenomen.
Ook de manier van informatie voorziening was voortreffelijk.
Op iedere vraag van mij kwam een stortvloed aan antwoorden, suggesties en goede adviezen van diversen leden.
Hierbij heb ik meteen de eerste contacten kunnen leggen met een aantal leden, waar ik in de toekomst terecht kan met vragen.
Zoals je wellicht weet ben ik bezig met het restaureren van een AJS 16M van 1965.
Via een tip van de familie Haverkort ben ik nu ook achter het juiste framenummer gekomen.
Dit is A87213, en volgens de lijst in S.G. nr. 11-1986 gaat het hier om een nummer dat in 1965 is uitgegeven.
In eerdere correspondentie met Peter Weeink was ik reeds op de hoogte van het bouwjaar van het motorblok, nummer 16/42809, nl. ook uit 1965 dus het spul hoort bij elkaar.
Tevens heb ik op de jaarvergadering een beroep gedaan op het boekenfonds en het onderdelenfonds.
Hier heb ik toch nog wat spulletjes kunnen vergaren.
Maar m.n. op het tellergebied blijven er nog grote vraagtekens, want zelfs de alom geprezen "Tellerguru" Kees Majoor kon mij niet verder helpen, ik moet nu op zoek naar een "Donor-Telleraandrijving" omdat ik het wormwieltje mis van de aandrijving.

Hans Wezendonk.
Bleekveld 2
6913 AT Aerdt.
Tel: 08364-7111.
Lidnummer 84.



Notulen ALV te Doorn 27-1-1996

Aanwezig:
Sjoerd Dijkhuizen, Gerrit Oskam, Andre Feenstra, Hennie Nijhuis, Andre Haverkort, Hans Jorissen, Hans op de Weegh, Peter Weeink, Peter Bos, Wouter Ephraim, Harrie van Ewijk, Jeanette Steijger, Leonie Beck, Hans Beck, Carolien de Boer, Bart Volger, John van Rossum, Roel Blom, Marga Blom, Theo Smakman, Casper de Jong, Jan Hazenveld, Arwin van Kouteren, K. Coolen, Henk Meijer, Ruud Faassen, Fred Baauw, Rolf Boer, Bart Kimman, Bas van Pelt, R. de Ligt, L. van Krimpen, Kees Majoor, Roelof de Witt, Quirien Becker, Jack Brouwer, Cor Elbersen, Michel Aandewiel, Jan Boerboom, Jolanda Zwart, Rob Petiet, Karl de Bruijn, Peter Melchior, Henk Jansen, Jan Schuijt, Ignace Bleeker, Hans Wezendonk, Arie Heluising, Jannes Ham, Frans Vermeulen, Teun Plug, D. Langendijk, L. Langendijk-van Santen, Cees Zwinkels, Riny Geurts, Jan Meijerink, Bram van Neerbos, Piet Blakenburg, Jack Baltussen, Jan Bouma, Monica Baan, Rob van Meel, Rian Hazen, John Haverkort, Frank Smit, Henk Haverkort, Rob Hazen, Syl de Vries, Chris Vredenberg, Antoinette Stapel (notulen).

1. Opening
De voorzitter heet iedereen hartelijk welkom en is blij met de het grote aantal leden dat hier aanwezig is.

2. Notulen ALV 1995
Er zijn geen vragen, wel een opmerking van Bart Volger om voortaan adresmutaties van leden in SG te plaatsen, waarna de notulen goedgekeurd worden.

3. Mededelingen

*Presentielijst:	door iedereen in te vullen a.u.b.
*Vehikel:	dit jaar heeft de club geen standplaats op Vehikel door een miscommunicatie met de organisatie. Hier was helaas niets meer aan te doen.

* Geen ingekomen agendapunten.

4. Jaarverslagen
Door elk bestuurslid is een jaarverslag gedaan waarin teruggeblikt werd naar het afgelopen jaar, en nieuwe voornemens opgepoetst werden.
Voorzitter
Secretaris
Penningmeester
BAF
Treffencommissaris
Archief
Onderdelenfonds
Fehac/ Eenhoorn vertegenwoordiger
Redactie SG

5. Verslag Controlecommissie

Rolf de Boer heeft de boekhouding van het Onderdelen Fonds gecontroleerd en goed bevonden.
André Haverkort heeft de boekhouding en administratie van de Penningmeester gecontroleerd en goed bevonden.
Nieuwe commissie : Rolf de Boer en Rob van Meel.

6. Verkiezing bestuur en installatie van nieuwe kandidaten

Aftredend zijn de voorzitter Sjoerd Dijkhuizen en penningmeester Wouter Ephraim. Beiden worden hartelijk bedankt voor hun inzet en als blijk van waardering ontvangen beiden een helicoil-set waarmee de Matchless of AJS weer beter in stand gehouden kan worden.
Peter Bos zal de nieuwe voorzitter worden. André Haverkort heeft zich beschikbaar gesteld als penningmeester en Antoinette Stapel als secretaris.

PAUZE

Na de pauze stelt het nieuwe bestuur zich voor:
Peter Bos: Al een tijd bestuurslid, maar vindt het een eer om Voorzitter te zijn.
Antoinette Stapel: Introductie is (haast) niet meer nodig doordat zij net "de Pen" in handen heeft gehad. Wel vindt zij het, net als Peter Bos, een eer om secretaris te zijn voor zon leuke club mensen.
André Haverkort: Streven om het net zo goed te doen als Wouter dat heeft gedaan.

7. Presentatie Jubileumjaar door Harrie van Ewijk

* Het Jubileumkampeerweekend, dat georganiseerd wordt in verband met het 20-jarig bestaan van de AJS-Matchless Vereniging, zal op 21-22-23 juni op 'liet Groene Eiland" in Appeltern plaats vinden.
Gedacht wordt aan aktiviteiten als:
Puzzel-/Toerrit
Kinderprogramma
Muziekband
Diverse clubs uitnodigen
*Boekje
-Hierin worden een aantal leden belicht
-Foto's van een aantal, in de club aanwezige, motoren
-Historie van kampeerweekenden en andere meetings die op foto zijn vastgelegd.
Dit boekje zal elk clublid ontvangen.

8. Uitslag Toercompetitie door Harrie van Ewijk

3e (gedeelde) prijs met 1301 km.
Frank Smit en John Haverkort, die ieder een sweatshirt wonnen.
2e prijs met 1320 km:
Harrie van Ewijk, die een ketting kreeg.
le prijs met 1593 km:

Henk Meijer, hij kreeg een mooie tap- en snijset die deels werd gesponsord door de Engelse motorwinkel.

Extra prijs: de Prestatieprijs. Deze is bedoeld voor het clublid, dat een bijzondere prestatie heeft geleverd. Rian Hazen is gekozen, voor zijn vele kilometers (miles) in Schotland, maar ook zijn reisverslagen in SG. De prijs: uiteraard een nieuwe achterband !!.

9. Rondvraag.
Corné Swinckels doet een oproep voor het indoor-kampeerweekend 3-4 feb.
Quirien Becker: Aankondiging Treffen 's Gravenvoeren 4-5 Mei op waarschijnlijk dezelfde locatie.

Waardoor de Rondvraag een "opwarmertje" werd voor het komende seizoen, waar we alweer naar uitkijken.

15.30 uur: Afsluiting

• Niets ontgaat Rastus als hij voorop de Deluxe Sunbeam (bouwjaar 1952) door het landschap van Nieuw-Zeeland raast. Zijn baas, Max Corkill, adopteerde de zwerfkat tijdens een bijeenkomst voor motorfanaten als gezelschap onderweg. Samen hebben zij inmiddels ruim 250.000 kilometer op het ijzeren ros afgelegd.

Wim Klerks, Matchlessman in hart en nieren

Nu eens een bezoekje bij echte Matchless/AJS motorliefhebbers die daarbij nog iets aan motorcross doen. Dat zijn vader en zoon, daarbij gesteund door een echte motorvrouw en een leuke collectie motorspul waarvan wij oprecht kunnen smullen!

Wim, aan oorsprong afkomstig uit Drunen, was als kind al gefascineerd door motor/bromfiets en alles wat daarbij hoort. Als 14 jarig jongetje al in bezit van een DKW 175 cc en zo rolde hij het motorcircus in. Eerst illegaal rijden, daarna clubcrosses en er volgde een Maico enz. Het 4-tact werk was echter het streven en daar gaan we op af.

Als jonge knaap net van de technische school kwam hij enige tijd als hulpmonteur werkzaam bij een grote motorzaak in Den Bosch. Let wel, dat betekende met de snelbrommer woon/werk verkeer en bij de werkgever werd volop aan wedstrijdsport gedaan.

Noem het maar een ex. NMB bolwerk met heel veel Matchless crossers in de klantenkring. Later werd dat Bultaco maar toen hij al lang weg.

De basis was gelegd voor een langdurige Matchless (en desnoods AJS, wat ¡s een naam?) liefde die nog steeds bloeide in alle hevigheid. Na enkele ¡aren werd een G80 tot crosser omgebouwd voor wat serieuzer motorsport beoefening al bleef het tot regionale optredens en motorcrosclubs waren er genoeg in het brabantse land. Ook volgde er een meer omgebouwde 350 G3L trial en tal van straatfietsen, hoofdzakelijk de 1 cilinder modellen. Na z'n huwelijk kwam er een periode van ± 10 jaar kleine zelfstandige in de

DE MATCHLESS METISSE

tweewieler branche, rijwielen en bromfietsen. Of beter gezegd, Kreidler Floretts en van dat gedoe. De motoren verdwenen even iets uit het beeld, maar wat was dat bleef. Vanaf 1978 aktief in de veteraan crosserij door heel het land en zelfs enkele malen jaarlijks in het buitenland, heel ver weg. En een zoon die ook weet wat het betekend om de gaskabel strak te houden tijdens de crosses. Hij deed enkele jaren motorcross bij de M.O.N op snel tweetact werk en met de begeleiding van Pa nu al 3x op rij 2e in het veteraan cross kampioenschap op Matchless Metisse en dat in de klasse met z.g losse versnellingsbakken. Dus de echte bakbeesten, waaronder ook 650cc Triumphs. Dat is niet niks en ook niet wat de ex. KMNV kampioen 4-tact Bert van Duimen presteerde met de ter beschikking gestelde Matchless G80 CS in het speciale cross frame en de toen moderne wielen en vering technieken enz.

Hij zat altijd voorin en moest toch het hoofd buigen voor de Yamaha 4-tacten die toen het beste waren. Het was een van de laatste stuiptrekkingen van een pre-unit constructie denk ik. Op dit niveau dan en dat was 1980-81. Vader die meer techneut is dan rijder (al zeg ik het zelf, je moet hem eerst nog maar een voorbij zien te komen) levert met zoon Jan-Willem nog steeds z'n bijdragen in het cross gebeuren en doen het met verve.

Dat kan nog een tijdje zo doorgaan, hopen we.

Hij heeft net als ik en zo vele anderen het schuurtje vol met leuke spullen! Daarbij al enkele keren in aktie geweest op een schitterende Motobecane 500cc kk. met dubbele uitlaat, open haarspeld klepveren, koelribben op de remtrommels (voor dubbele) en een olietank ala AJS Boyracer! In Frankrijk konden ze ook motorfietsen maken! De akties golden dan bij enkel HMV races en o ja, het bouwjaar van de sportmotor is wel van 1933.

Dat ging ook heel leuk en we hopen elkaar weer te zien op het snelle asfalt in de hemelvaart tijd (datum is nog niet zeker) bij een demo race in Uden.

Mede door dat veteraan race gedoe en contacten onderling (wij, mijn crossende broer, die ook enkele jaren NMB weg coureur is geweest) die al vanaf 1985 kennis hebben met elkaar, krijgt nog iets leuks in z'n handen gedrukt.

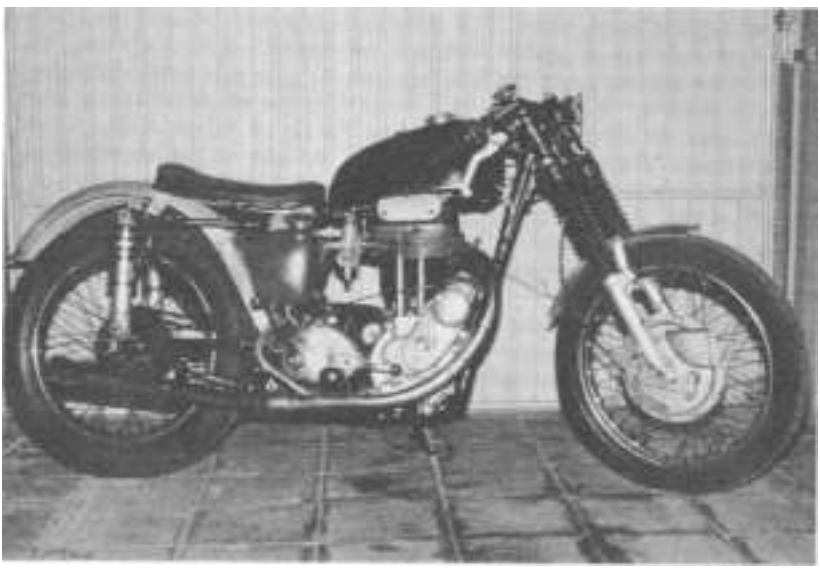
Dat zal dan dit jaar moeten gebeuren in tegenstelling wat al eerder hier of daar gemeld is, hij komt uit op een Matchless G80-CS racer (zo'n ding met norton oliepomp) gebouwd in een Norton featherbed frame!).

En dat doet Wim uit motorliefde, denk ik. We hopen dat het race rijp is over enkele maanden en zo niet, er zijn nog matchless/AJS spullen zat ergens in Nederland.

Maar Wim en Jan-Willem, dat zijn crossers en liefhebbers van Matchless motoren in hart en nieren als u dat begrijpt.

We zien elkaar regelmatig en is er een cross of race demo bij u in de buurt, kom even kijken en maak gerust een motorpraatje.

Motorpiet



Een voorvader van de classic racerij

1996 RYE CLASSIC EVENTS

BRITISH MOTORCYCLES & SPARES
GATES OPEN 10 O'CLOCK

☞ SUNDAY 5th MAY ~ BIKEJUMBLE

(NOTE - 5/5/96 REPLACES PREVIOUSLY ADVERTISED EVENT OF 28/4/96)

☞ NEW ! SUNDAY 7th JULY ~ SHOW & BIKEJUMBLE WITH PRE-BOOKED RALLY ON SATURDAY ~ *LIMITED ENTRY*

☞ SUNDAY 15th SEPT ~ BIKEJUMBLE

AT SALT'S FARM, A259 ONE MILE EAST OF RYE, SUSSEX
FOR DETAILS RING ELK PROMOTIONS : 01424 814782

PLEASE DISPLAY THIS POSTER

BRIEF AAN DE VOORZITTER

Allereerst de beste wensen voor uw club, waarover ik graag wat meer zou willen weten, want ik ben de nog niet zo trotse bezitter van een Matchless G3L die ik ooit uit de Amstel trok waar een ander hem een half jaar eerder in cross uitvoering in had gereden. Ooit knapte ik hem op, verving bijna een cilinder-kop (rotte klepgeleiders), maar bouwde 'm niet af. Nu staat hij al 20 jaar onder een afdak en er staat een Steib zijspan ongeduldig wachtend naast. Het kenteken is TZ-21-56. In het "Motorrijwiel" van september 94 las ik over resaureren. Nu voel ik het meest voor de burgeruitvoering, maar misschien is dat wel niet de beste keuze. Verder restaureer ik al bijna 30 jaar een oud schip waardoor andee projecten wat aandacht tekort komen. 's Zomers vaar ik met passagiers en ben ik dus veel weg.

M. Hendriksen.

Haaksbergse Motor Club (H.M.C.) nodigt u uit voor haar jaarlijkse

KLASSIEKERTOCHT

Datum:	Zondag 28 april	
Inschrijving:	tussen 9.30u en 11.00u bij het clubhuis van de H.M.C.; Cafe 'MOS" Veldmaterstraat 45 Haaksbergen Tel: 053-5721258	
Kosten:	Leden	Fl.2,50
	Niet-leden	Fl.7,50
	Passagiers	gratis
Toergebied:	De route is uitgezet in de grensstreek nabij Haaksbergen.	
Lengte:	2 x 40km Er zal worden gereden in kleine groepen met eik een voorrijder.	
Toerbokaal:	Deelname levert H.M.C.-leden 15 punten op in de H.M.C.-toercompetitie.	

Aan alle inschrijvers zal een kop koffie met krentewegge worden verstrekt. Op een mooie plek in de route na de pauze zal van elke inschrijver, inclusief zijn of haar motor, een foto worden gemaakt. Een vergroting van deze foto zal worden nagestuurd.
Deelnemers die onderweg met technische problemen komen te staan zullen worden opgehaald met de "bezemwagen ".

Voor meer informatie is een infonummer beschikbaar.

Tel: 074 - 2664958 (Guus de Vries)

NEWS Woolwich & Plumstead SHOPPER
WEDNESDAY DECEMBER 6 1995 Serving the Community for 30 Years

INSIDE

Celebrate' Christmas with a new job. See page 38 far vacancies

Could your child be using Ecstasy? Our guide on page 14 lets parents into the secrets of the drug of the 90s

Freetime starts on page 19

MOTORCYCLE IS MATCHLESS

PLUMSTEAD'S world motorcycling heritage is to see a return to its glory days with the restoration of its rarest model.

During the 1950s and 60s Associated Motor Cycles (AMC) was one of the town's biggest employers.

The company made household names such as AJS, Norton, and the famous Matchless bikes.

Now Woolwich College has teamed up with Greenwich Museum, which houses one of only two 'Porcupine Engines', still in existence for the AMC bike.

The 1946/47 500cc engine is now being hauled out of the museum, and will become the centre piece of the college's new motorcycling restoration course, which will also feature

By CHARLES HESLETT

the rebuilding of another AMC classic - a 1955 Matchless COO.

Richard Evans of Woolwich College said: "Here we are in the mid-1990s trying to go back to something that was good. Every biker knows the name of AMC and Matchless so there is big interest in what is happening on the course.

"The motorcycling industry in Plumstead was once the area's largest industry and we are now trying to recreate interest with this Heritage course."

Students aged 16 to the mid 20s are being encouraged to restore their own bikes.

Bernadette Willow of Greenwich Museum said: "It's an important engine because there are only two left in the world and AMC was one of the biggest motorcycle manufacturers in the world.

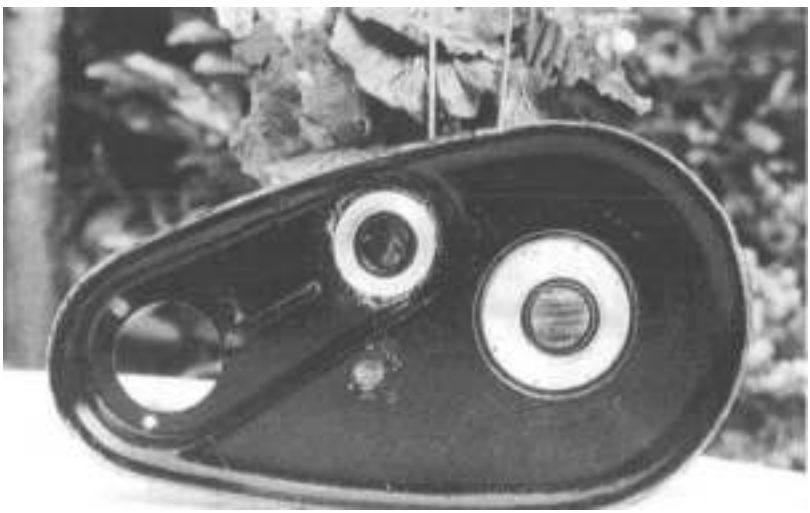
"The engine is being entrusted to the college to see if it can get it going before it is returned to the museum for public viewing."

AMC was taken over by Norton Villers Ltd in 1966 after going bankrupt and was finally closed down in 1969.

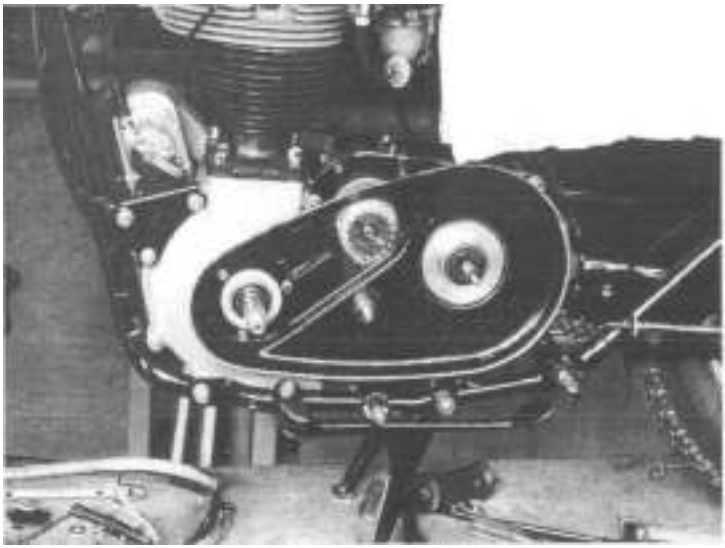
OLIEDRUP OF TIK ????

Toen ik 'n paar jaar geleden in de SG tijdens m'n restauratieverhaaltje schreef dat ik geen olielekkage dulde, ook van een Engelse, had ik geen idee waar ik over praatte. Het was dan ook m'n eerste restauratie.!

Na de "te-water-lating", en de eerste kilometers bleek al gauw dat de olie diverse weggetjes kon vinden om 'm "te smeren". Iets dat zelf met een "ALWAYS" niet goed te maken viel. De carterontluchting waardoor toch ook 'n hoop vettigheid naar buiten kwam, heb ik opgelost door een olieafscheider te ontwerpen en dat werkte tot volle tevredenheid. Het laatste ook al eens beschreven in de SG. De onderkant van het blok bleef nu wel mooi schoon, maar na een ritje was toch de achtervelg en de binnenkant van de primaire bak rijkelijk voorzien van Duckham 10 W 50. Naar de oorzaak behoefde niet zo lang gezocht te worden, maar de oplossing vergde meer tijd. De documentatie van mijn zoon (werkzaam bij een technische groothandel en met 40% korting) gaf 'n perfect beeld van de beschikbare oliekeerringen. Deze zijn nu gemonteerd in een aluminium vatting die ook nog enigszins te verschuiven is. Dit in verband met het afstellen van de ketting. De afdichting tussen de vatting en primaire kast gebeurt door een 0 ring die in de vatting is ingelaten. De keerring bij het koppelingshuis loopt op de door mij gepolijste ring die erachter ligt. Hier is wel verrekte weinig ruimte want de sluitschakel van de achterketting heb ik om moeten draaien. Het schuifje aan de binnenkant dus. Bij de dynamo



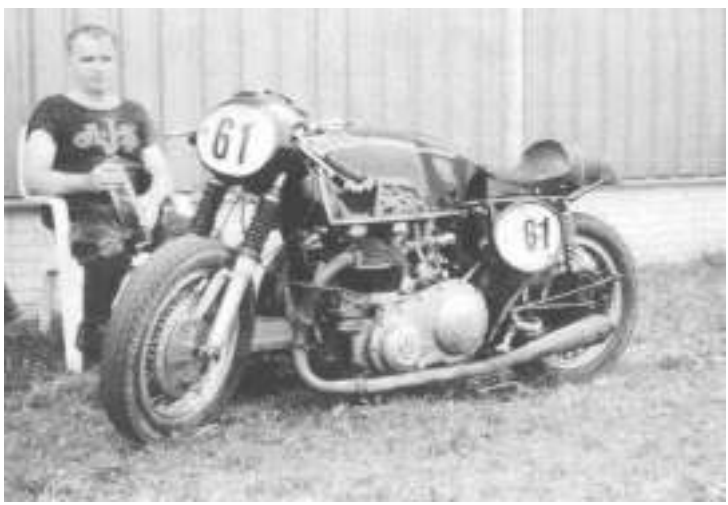
" HUISVLIJT "



Het nadeel, je weet nu niet of er nog wel olie in zit

loopt de keerring op 't nu ook gepolijste deel van het kettingwiel./ Daar heb je ook wat meer ruimte. De vatting bij de dynamo heb ik nog een keer los moeten maken om deze van een borgschroef te voorzien, want tijdens een van mijn "testritten" was het geheel uit elkaar gedraaid. Mijn ritten op de motor bestaan alleen maar uit testritten geloof ik, want ik vind 't sleutelen eigenlijk leuker.

GROETJES RINY GEURTS.



Zomaar een plaatje van een dikke AJS

" DE PEN "

"DE PEN"

Stukje voor Satisfaction Garanteed

Na bijna 20 jaar iedere maand uit te kijken naar de nieuwe SG is het deze maand een ander verhaal.
Op een zatermorgen in januari viel er een pakje in de bus van Peter Melchior. Ik dacht nog even dat er een onderdeel of iets dergelijks in zou zitten, maar nee het was **"de pen".**

Nou is het niet mijn sterkste punt om iets op papier te zetten. Dit excuus heb ik dan ook jaren gebruikt om nooit iets voor het clubblad te schrijven. Deze keer kom ik er echter niet onderuit.
Ik snap trouwens niet waarom er gevraagd word om iets op schijfjes te zetten, want als je eenmaal "de pen" heb gezien en gevoeld gooi je al die japanse rommel van PC en world wide webs etc. zo op de schroothoop. Ik blijf dan ook gewoon **"SKRIJVE"**

Eerst zal ik mij even voorstellen: mijn naam is Rob v.d. Ham, en ik ben woonachtig in Schiedam. Ik ben in het bezit van een Matchless G 80 S 1955 en een G3 1942. Als buitenbeentje heb ik een BMW R60/5. Naast de motorhobby heb ik nog een oude Saab 95 en een oldtimer caravan.
Alles bij elkaar genoeg rommel om regelmatig te kunnen sleutelen.

Mijn hobby is 19 jaar geleden gestart toen ik van een vriend hoorde dat hij een oude motor had staan die het niet meer deed. Aangezien ik toen op een Jawa rond reed die regelmatig de neiging had om vast te lopen , zocht ik eigenlijk een betere motorfiets. Na te zijn gaan kijken bleek het een Matchless te zijn, iets waar ik nog nooit van gehoord had. Ik vond hem wel leuk, maar toch nog wel duur aangezien er ook geen kenteken deel 3 bij zat. De vraagprijs was f 300,00. Ik heb haar meegekregen voor f 200,00.

Na een uur lopen met de motor aan de hand kwam ik thuis, waar ik trots mijn nieuwe aanwinst liet zien. Na een aantal uren samen sleutelen met een oudere kennis werd een poging gedaan om haar te laten lopen. Dit moment zal ik nooit vergeten. De motor gaf enorme klappen en ook de lucht van smeulende olie was iets wat mij zeer beviel. Na een aantal zaken op basis van low budget (studenten toen waren ook arm) te hebben gerepareerd, kon matchie naar de keuring. Dit gaf echter een hoop problemen. na lang heen en weer gestuurd te zijn heb ik haar dan eindelijk in Rotterdam in laten voeren, waarna zij dan toch in 1 x goed gekeurd werd.

Gedurende de volgende jaren heb ik dagelijks met matchie naar school heen en terug gereden (krimpen a.d. Ijssel- Schoonhoven = 40 kilometer). In de weekeinden ging ik overal naar toe met de motor. Of het nu regende of sneeuwde of dat de zon scheen, matchie liet me nooit in de steek. Wel moest er regelmatig onderweg gesleuteld worden, maar dat is nu net de sport.
Ik herinner me dat we een keer 's avonds naar de Flevopolder gingen en er geen licht op de motor zat. Natuurlijk werden we aangehouden door een schitterende politieporsche. We werden meteen aan de kant gezet. Na lang praten mochten we doorrijden. De porsche scheurde er vandoor en dat leek mij ook wel wat, dus flink gas en rijden maar. Dit ging helaas mis, er volgde een grote klap en het was gebeurd met mijn bravoure, de distributie ketting was door midden en lag in de druipende ketting kast.

Ik heb altijd veel kilometers met de matchless gereden. Vele vakanties in binnen - en buitenland met vriendin en tentspullen achterop. Ook zijn wij samen naar Noorwegen geweest. Al deze vakanties zijn goed bevallen ook al moest er wel regelmatig gesleuteld worden, maar hier moet men zich allebei op instellen.
In 1982 ben ik als kleine zelfstandige gestart met een edelsmederij in Schiedam. Matchie werd nu wegens geldgebrek een tijdje aan de kant gezet. Maar na een jaar was er weer wat geld om haar helemaal te restaureren.

In 1984 heb ik Gerard Verton ontmoet en via hem een collega die nog een oude matchless in kisten had staan. Samen met Gerard ben ik gaan kijken en heb ik deze kisten toen ook gekocht. Het is alleen een beetje allegaartje, het blok is van 1942 en het frame van 1957. Na aanschaf van een stijfframe en nog een aantal onderdelen heb ik dit nog steeds in kisten staan in de hoop dat er nog eens een tijd komt dat ik deze motorfiets rijdend kan maken.

Het gebrek aan tijd is dan ook vaak de reden dat ik niet veel bij clubactiviteiten aanwezig ben. Iedere zaterdag moet ik al werken en vele ritjes etc. zijn vaak op zaterdag.
Wel ga ik ieder jaar met een aantal vrienden een paar dagen op de motor weg. Zo gingen we ook een keer naar Engeland. Onderweg richting boot in Belgie hield ineens alles op in het vooronder. Geen compressie meer, na een paar maal trappen toch maar even de uitlaat eraf gehaald (ik heb wel eens vaker last van een hangende klep). Deze keer was het toch iets anders. De klepgeleider was iets gezakt en naar later bleek ook weer vast gekrompen. Nu moet ik zeggen dat ik een kop helemaal nieuw had gekocht, maar dan van een crosser en naar later bleek zit daar geen borgveertje op de geleider. Daar stonden we dan, midden in de weilanden in the middle of nowhere.

We hebben de boel helemaal uit elkaar gehaald en warm gestookt op een petroleum vergasser. Na een behoedzame tik zat de boel weer op z'n plek. Na de kop weer gemonteerd te hebben deed matchie het weer en zijn we gewoon door gereden naar de boot. Een japanse machine doet dit toch niet na.

De matchlessclub vind ik een gezellige club, de sfeer onderling is vriendschappelijk en gemoedelijk. Zelf ben ik ook lid geweest van een autoclub, maar dit is toch heel ander publiek. Binnen de matchlessclub vindt er veel uitwisseling plaats van technische problemen. Het zijn ook merendeel techneuten die alles zelf doen aan de motor en dit schept een extra band.

Rest mij nog de pen door te geven en het leek mij tijd worden om een dame haar ervaringen te laten vertellen. Ik wil "de pen" dan ook doorgeven aan Jeannet Steijger.

Rob van der Ham

TOERCOMPETITIE

Kampeerweekend Oostvoorne

01	Jan Meijerink	Lisse	92 km
01	Bram van Neerbos	Lisse	92 km
03	Hugo van Zeijl	org.	50 km
03	Come Zwinkels	org.	50 km
05	Ben v d Heuvel	Rotterdam	40 km
05	Michel Aandewiel	Den Haag	40 km
07	Peter Melchior	Den Haag	39 km
08	Rob v d Ham	Schiedam	25 km
09	E v d Meer	Maasdijk	20 km

TOERCOMPETITIE

Algemene ledenvergadering Doorn

01	Rob van Meel	Tilburg	100 km
02	Peter Melchior	Den Haag	85 km
03	Michel Aandewiel	Den Haag	84 km
04	Cees Zwinkels	Voorburg	80 km
05	Monica Baan	Bilthoven	22 km

AGENDA

maart		
	02	Praatavond H. Meijer Briltil
april		
	06	Praatavond H. Meijer Briltil
	14+15	Motorbeurs Schiedam
TC	19+20+21	Eenhoorn Treffen, tevens Demoraces Assen overnachtingsmogelijkheid op het buitenterrein (info R.Blom en G. Oskam) (zie ook SG januari)
mei		
TC	03+04+05	Kampeerweekend België (info volgt)
	24+25+26	International Jampotrally Zweden (info SG december)
juni		
	09	Rottrial Rotterdam
TC	21+22+23	Jubileumweekend (20 jaar) (info SG februari) (hou dit weekend vrij in je agenda) (denk aan aanmelding)
TC	30	Toerrit Twente (info volgt)
juli		
TC	14	Toerrit Pannerden (info volgt)
augustus		
	18	Toerrit Stolwijk (info volgt)
	23+24+25	Vehikel Utrecht (jaarbeurs)
TC	30+31+01	Kampeerweekend Benschop (info volgt)
september		
	21+22	Plonkers Pleasure Trial Arnhem

Zoals je ziet is er nog veel ruimte om een weekend of toertocht te organiseren. Voel je hier iets voor laat het mij dan even weten.

Wie heeft er tijdens de algemene ledenvergadering in Doom mijn Engelse Clubkalender van de bestuurstafel meegenomen?

Graag terug bij Harrie van Ewijk

Bij de prijsuitreiking van de toercompetitie ben ik vergeten te vermelden dat Robert Schoonebeek van de Engelse Motorwinkel uit Soesterberg hier een financiële bijdrage bij heeft gedaan, waarvoor onze dank.

Harrie van Ewijk

Het kampeerweekend Belgie, zal worden gehouden in RAAR (bij Meerssen) tel info bij ; 043-4093835.

EXTRA AGENDA

MAART
17 Crossdemo Volkel (Pre 70)

APRIL
07 Crossdemo Nederweert (Pre 70)
28 Crossdemo Amsterdam (Pre 70)
30 Demoraces Holten (HMV)

MEI
04 Demoraces Spaarnwoude (CRT)
19 Crossdemo Boekel (Pre 70)
27 Crossdemo Heemskerk (Pre 70)
27 Demoraces Kilder (CRT)

JUNI
01 Demoraces Rijsenhout (CRT)
02 Demoraces Eenrum (HMV)
08 Demoraces Groot Ammers (CRT)
15 +16 Crossdemo Lochem (Pre 70) (GP Internationaal)
21 Demoraces Nieuw Vennep (CRT) (avondevenement)
23 Crossdemo Reusel (Pre 70)

JULI
06 Crossdemo Rhenen (Pre 70)
07 Demoraces Moergestel (CRT)
10 Demoraces Hengelo (Gld) (avondrace))HMV)
21 Demoraces Zwanenburg (CRT)
27 Demoraces Barneveld (internationaal) (HMV)

AUGUSTUS
03 Demoraces Vlagtwedde (Groningen) (HMV)
18 Demoraces Baarlo (HMV)
24 Crossdemo Ermelo (Pre 70)

SEPTEMBER
07 Demoraces Basse (CRT)
14 Demoraces Veenendaal (CRT)
15 Crossdemo Helmond (Pre 70)
21 Demoraces Zwolle (KNMV) (50cc)
22 Crossdemo Isidorushoeve (Pre 70)

OKTOBER
06 Crossdemo Lochem (Pre 70)

Voor info HMV 05920-56363 of 13647
Voor info Pre 70 0475-324537
Voor info CRT 078-6161321

Verslag 8e Wintertreffen in Tinte

Na het grote succes van verleden jaar, van de indoorkampeerweekend, was het een vaststaand feit, dat het in 1996 ook georganiseerd zou worden. Afgelopen hadden we de datum al geprikt van 3 en 4 februari, rekening houdend met de carnaval en vehikel, niet weten dat het zo koud kon wezen. Zaterdag nog snel even een grote tent van plastic gemaakt in de schuur, met een kacheltje, zodat de echte motorrijders zich op konden warmen na aankomst.

Om half 12 kwam de Ist binnen rijden. Het was dan wel niet perse een AJS, maar wel iets op 2 wielen uit Vlaardingen (bromfiets, Honda). Bram en Jan uit Lisse, hadden de meeste kilometers gereden om bij ons te komen. Ze trotseerden de kou, wind en sneeuw, dus de echte motorrijders. Nadat iedereen wat opgewarmd was bij het kacheltje en een kop soep, gingen ze tegen 3en naar het automuseum toe. Het automuseum is van De Rijke, deze man heeft een groot transportbedrijf verdeeld over 3 landen. Hij begon 30 jaar geleden met het verzamelen van autos en ook het restaureren daarvan. Nu heeft hij een verzameling waar je U tegen kan zeggen, van T-Ford uit 1918 tot aan de Rolls toe. ook staan er een stuk of 70 bromfietsen en motorfietsen erbij. Er was iemand van ons gezelschap die vond dat deze museum groter was als de Autotron in Rosmalen. Na 2 uur rondgekeken te hebben gingen we weer naar de warme soep en schuur toe.

's Avonds natuurlijk een heerlijke barbecue onder genot van een biertje of andere flessen. Ook was er toen de gelegenheid om het originele aandenken aan te schaffen van deze wintertreffen. In de wandelgangen hadden we vernomen dat er dit jaar bij de International in Zweden op klompen gelopen zou worden, dus mooi om daar op in te haken. We hadden voor behoorlijk war blanke klompen gezorgd en een brandmerk gemaakt met het clubembleem erop. Na de barbecue konden de klompen gebrandmerkt worden. Ook werd er natuurlijk deze avond de klompendans uitgevoerd.

In de late uurtjes werd er nog spijkers geslagen. Iedereen heeft als een blok geslapen die nacht. Was dat te wijten aan de verwarmde tenten, of aan de benevelde toestanden van sommige mensen?

's Ochtends om 10 uur moest iedereen weer op apel, voor het ochtend-ontbijt.

Zondag's was het weer behoorlijk opgeknapt, zodat we er na het eten nog lekker 'n rondje over de kop van Voorne gereden kon worden.

Weer thuis gekomen nog een lekker bakje koffie en dan de tent afbreken om zo nog om ong. 2 uur op huis aan te gaan. Wij vonden het een geslaagd weekend en bedanken de mensen, die ondanks het slechte weer allemaal aanwezig waren.

Groetjes, Hugo, Corné en Jeanette

Wintertreffen 1996, een goede gewoonte.

Sneeuw, temperaturen om het vriespunt; kortom een ideale weersverwachting voor een motor weekend. Zaterdag zouden we om tien uur vertrekken. Het was koud en om negen uur was het echt gaan sneeuwen. Met een grote hoeveelheid kleding, de motor bepakt zag het er goed uit en zou het waarachtig wel gaan. Maar helaas ondanks vele zwengels aan de kickstarter was er geen leven in de motor te krijgen. Gelukkig, van de kou had ik geen last meer. Samen met Jan nog enige pogingen gedaan, maar een onwillige motor aandrukken op een gladde weg is niet zo simpel en lukte dus niet. Jan ging ten langen leste alleen richting Tinte, mij balend achterlatend. Ik riep hem nog na "Biedt hem maar te koop aan" (Haat/Liefde verhouding). Na een paar uurtjes nog maar geprobeerd te starten en ja hoor: met een bemoedigend klopje op de rug en een vriendelijk woord van mijn vrouw lukte het. Ook sneeuwde het niet zo hard meer. De motor verstandiger dan de baas??. De motor weer bepakt en toch naar de Tinte gereden, koud maar wel lekker. In Tinte aangekomen bleken er vier motoren, enkele automobielen en Fred op een brommer van een onbekend merk te zijn. Een select gezelschap dus. Ik was gelukkig nog op tijd voor het fantastische automuseum van de heer Rijke. Drie hallen vol met de mooiste antieke autos en motoren; echt ongelofelijk. Teruggekomen bij Jeanett met heerlijke warme soep en een pilsje naar de video van Denemarken gekeken. 's Avonds kwam er nog iemand op een Matchless met een afgebroken kickstarter en een partij gereedschap onder zijn jas. Fijn dat je zo'n goede voorraad hebt Corné, de goede kickstarter was erbij. Hugo en Corné hadden een verrassing in petto. Er werd een wagen met klompen binnengereden. Deze klompen waren te koop en behoren nu echt tot onze PSU (Persoonlijke Standaard Uitrusting, voor de watjes onder ons. red.). Behalve dan voor Cees vanwege een jeugdtrauma. Hugo had een brandijzer gemaakt waarmee hij alle klompen brandmerkte tot een echt clubattribuut (verzamelobject?). Verder de avond gebarbeknoeid en lekker over motoren gepraat, eventjes geen Elfstedentocht. Ben had zijn mond vol over HD's (niet die ziekte), maar Fred was er de volgende dag nog ziek van. Na een spelletje spijkerslaan, met onduidelijke spelregels, gingen we moe maar gelukkig slapen.

De volgende dag na het ontbijt nog een leuke rit door de omgeving gemaakt, daarna weer naar huis. Een beetje koud, maar probleemloos thuisgekomen, behalve dan die gore pekel op je brommer.

Het Wintertreffen, een goede gewoonte, waarvoor dank aan de organisatie.

Bram van Neerbos, Lisse

Zo worden

A.J.S. en MATCHLESS gebouwd

1

Geen snelle rondwandeling door een fabriek, maar in woord en beeld een nauwkeurige bestudering van de produktie-methoden in een van Engeland's grootste motorrijwielfabrieken, dat is hetgeen wij in deze nieuwe artikelenserie willen brengen. Aangevuld met tekeningen en bijzonderheden die voor de vakman van belang kunnen zijn, maar net niet zo, dat het voor de geinteresseerde leek te droog zou worden, want ook hij ziet stap voor stap zijn eigen mototorfiets ontstaan.

Associated Motor Cycles

Het mag bekend verondersteld worden, dat Matchless en A.J.S. deel uitmaken van een grotere groep, meestal kortweg aangeduid als A.M.C., zijnde de beginletters van de Engelse woorden Verenigde Motor Rijwielen. Moederfabriek is de uit 1878 daterende fietsen fabriek Matchless. die in 1900 met motorfietsen begon en na de fusie met A.J.S. in 1931, voortging onder de naam A.M.C., maar met handhaving van de oorspronkelijke merken op de tanks. Daarna zijn James en Francis Barnett in de groep opgenomen en tenslotte ook Norton. De Produktie van de laatste fabriek werd voorlopig niet beinvloed door de

fusie, maar de komst van de twee kleine fabrikanten van tweetaktmotorfietsen die hun krachtbronnen altijd van Villiers hadden betrokken maakte een drastische vernieuwing van het produktie-apparaat noodzakelijk. Ten eerste omdat het machinepark gedurende de moeilijke oorlogsjaren tot het plafond van de produktiecapaciteit was gebruikt en dringend aan vernieuwing toe was en en tweede omdat men de vervaardiging van de tweetaktmotoren zelf ter hand wilde nemen en meteen belangrijke veranderingen aan de viertaktmachines en versnellingsbakken aanbrengen.

Voor de vernieuwing van het machinepark werd contact opgenomen met een van Engeland's grootste specialisten op dit gebied, Alfred Herbert Ltd in Coventry. Ingenieurs van A.M.C. en Herbert ontwierpen een geheel nieuw plan voor de inrichting en uitrusting van de fabriek uitgaande van een gewenste produktiecapaciteit van 400 motorblokken en 650 versnellingsbakken per week. Er werd voor bijna 10 miljoen gulden geïnvesteerd en in de jaren 1953 tot 1958 leverde Herbert bijna 500 nieuwe werktuigmachines aan A.M.C., waarvan verreweg het leeuwedeel werd opgesteld in de moederfabriek in de Londense wijk Woolwich, aan de welbekende Plumstead Road. Daaronder niet minder dan 150 Herbert revolverdraaibanken en 230 boormachines van uiteenlopende grootte, tal van automatische banken, horizontale en verticale freesmachines, draadsnijmachines etc, etc, maar bovendien talvanhulpstukken voor het inspannen van de diverse motoronderdelen.

Bij de aanschaffing van dit materiaal is men er van uitgegaan, dat de machines zoveel mogelijk geschikt moesten zijn voor algemene bewerkingen, en dat komt nu in een tijd van niet volledige bezetting van de produktiecapaciteit bijzonder van pas, want zonder veel moeite kan men werk voor derden uitvoeren. Voorts werd de opstelling van de machines in de fabriekshallen zodanig gekozen, dat de onderdelen gedurende hun diverse stadia van bewerking zo min mogelijk intern getransporteerd behoefden te worden.

Het bewerken van de versnellingsbak

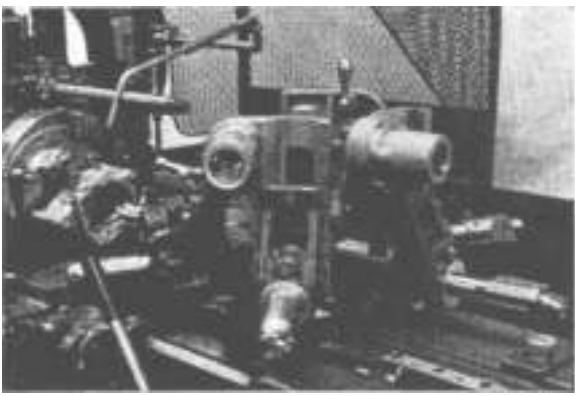
Het bewerken van versnellingsbakhuizen geschiedt op een revolverdraaibank. In de aluminium gietstukken zijn

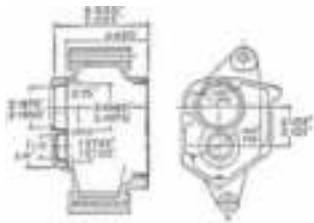
tevoren de lugs geboord en de paskanten daarvan gefreesd. In de klauwplaat wordt een hulpstuk geklemd, dat in twee posities kan worden gezet en voorzien is van twee tapeinden. Op deze tapeinden wordt de versnellingsbak met zijn lugs geschoven en vastgezet.

De volgorde van de bewerkingen is dan:

a. Het vlakken van de platte kant van het huis.

b. Het gelijktijdig voordraaien van de boringen met diameters 2.1875" en 2.4985". Deze maten vinden we in de





linker tekening terug, met daarbij de tolerantie. Behalve deze twee bewerkingen wordt tegelijkertijd nog een derde uitgevoerd, namelijk het verwijderen van te grote uitsteeksels aan de verdikkingen aan de binnenzijde van het huis, waar naderhand de bouten van het deksel moeten worden ingeschroefd. Dit is goed te zien in de rechter tekening en aangeduid met radius 1.250".

c. Het gelijktijdig vlakken van de randen van de zojuist gemaakte gaten, respectievelijk 2.1875" en 2.4985".

d. Het op maat draaien van de onder „b" voorgedraaide gaten, met microboor gereedschap.

e. Het werkstuk met hulpstuk een halve slag op het in de klauwplaat bevestigde hulpstukdeel draaien. Hierdoor komt het huis zodanig op de bank, dat nu het gat voor de hulpas van de versnellingsbak precies in de hartlijn van de bak ligt.

f. Gelijktijdig draaien van het blinde gat met 1.25" diameter, het afwerken van de bodem daarvan en het vlakken van de voorrand van dit gat met 2.25" diameter.

g. Gelijktijdig voordraaien van het gat 1.5745" diameter, het verwijderen van de scherpe rand en het verwijderen van de zich aan deze kant bevindende binnenwaartse uitsteeksels van het huis, met een radius van 1.625" (zie linker tekening).

h. Het op maat draaien van het gat 1.5745" .

De bank draait met een snelheld van 621 omwentelingen per minuut en het support wordt automatisch of met de hand verplaatst met een snelheid van een inch per 180 (voordraaien of 240 (maatdraaien) omwentelingen. Al deze operaties tezamen met het aanbrengen van het werkstuk op de bank en het verwijderen moeten in 6 minuten zijn uitgevoerd.

De opstelling van de machines

Zowel in het voorgaande als in het volgende geval wordt de volgorde van de werkzaamheden niet zozeer bepaald door de noodzaak om een bepaalde bewerking te doen plaats vinden alvorens de volgende mogelijk zou zijn, dan wel door de wens om het werkstuk voor zoveel mogelijk verschillende bewerkingen in een bepaalde opgespannen positie op dezelfde machine te laten staan.

Wat de boormachines betreft, brengt dit systeem de noodzaak met zich mee, om uitermate snel van boorge-

reedschap te kunnen wisselen. Bij het opnieuw inrichten van het produktie-apparaat is men zeer ver gegaan met de doorvoering van dit systeem en Herbert stelt, dat op deze wijze een normale enkelvoudige boormachine in feite het werk van een meervoudige kan doen. De boor, het gereedschap om een gat te verzinken. of om de kanalen te vormen, de ruimer, het vlakgereedschap, alles kan met één handgreep worden verwisseld, zonder dat de machine er voor hoeft te worden gestopt, zonder dat er een sleutel of ander gereedschap aan te pas komt en zonder de veiligheid van het bedienend personeel in gevaar te brengen!

Bij sommige gereedschappen was een speciale geleiding nodig. Bij alle gereedschappen wordt een geleiding toegepast in het opspanstuk waarin bijvoorbeeld de cilinderkop gedurende deze bewerkingen wordt vastgehouden.

De cilinderkop

Voor het bewerken van de cilinderkop van de eén-cilinder machines staan 11 Herbert boormachines en een revolverdraaibank van hetzelfde fabrikaat op een rij voor continue produktie. De volgorde van de bewerkingen daarbij is als volgt.

1. Het frezen van de klepzittingen.
2. Vlakken van de onderzijde van de cilinderkop.
3. Het boren van 18 gaten variërende van 3/32" tot 7/8", het tappen van 4 gaten, het ruimen van 2 gaten en het verzinken van één gat.
4. (bij de onderste van de drie illustraties). De onderkant van de kop wordt bewerkt volgens tekening. Daarna wordt de bolvormige verbrandings kamer eerst ruw en daarna nauwkeurig bewerkt met een radius van 1.594". Voor dit doel is het snijgereedschap gemonteerd in draaibare klauwen die worden bediend door een arm in het vierkante deel van het support. Deze arm wordt automatisch dwars op de supportrichting bewogen gedurende de bewerking en bij het teruggaan van het support door een veer weer in zijn oorspronkelijke positie gebracht. Vervolgens wordt de revolverkop gedraaid en de boring voor de zuiger (slechts ongeveer 1 mm in de kop) alsmede de afschuining (45 graden) daarboven wordt aangebracht.
5. Twee 13/32" boutgaten worden nauwkeurig geboord.

6. (middelste illustratie). De vorm van de klepgeleider wordt in de inlaatpoort aangebracht. Daarna worden vier gaten van 19/32 inch diameter geboord en vervolgens krijgt het inlaatkanaal zijn aanvankelijk enigszins conische en verderop boogvormige verloop, zoals aangegeven in de tekening. Aansluitend wordt het uitlaatkanaal gevormd. De gaten voor de klepgeleiders worden geboord en vervolgens geruimd, waarna de klepzittingen hun voorlaatste beurt krijgen.

7. Er wordt draad getapt in 9 boutgaten van 5/16" en de gaten voor de stoterstangbuizen krijgen een verzonken rand.

8. Het afwerken van de klepgeleidergaten.

9. Het boren van de gaten voor de centreerpennen van de klepveerzittingen.

10. Het boren van het oliekanaal naar de inlaatgeleider, 1/8" diameter en 4 3/8 inch lang. Dit gat aan de zijkant van de kop uitboren tot een diepte van 3/4" en daarin draad voor plugje tappen van 1/2" diepte.

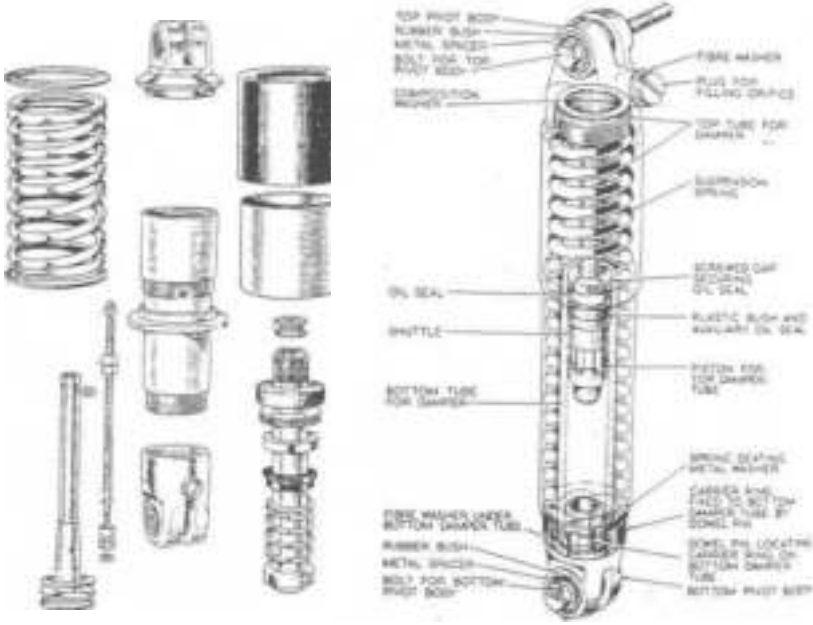
11. Aan de bovenkant van de kop wordt het oliekanaal voor de uitlaatgeleider geboord.

12. De flens voor aansluiting van de carburateur wordt gefreesd.

13. Vervolgens wordt de inlaatpoort op 1 3/16 inch middellijn gebracht en ernaast worden de twee gaten geboord en getapt voor de tapeinden waarop de carburateur moet worden bevestigd.

14. Het bougiegat wordt geboord, gevlakt, verzonken en van draad voorzien.

15. De uitlaatpoort wordt op maat gebracht en gevlakt.



152

BETUWE BLOESEMRIT 1996

Ook dit jaar wordt er weer een Bloesemrit door de bloeiende Betuwe gehouden. Dit jaar voert de tocht langs de extra brede dijken. Het is dus de Dijkverbetering variant. Als het met de bloesem niet veel is, hebben we nu dus de nieuwe toeristische attractie in de Culemborger- en Tielerwaarden. Ook gaan we voor de liefhebber langs nooddijken, zomerdijken, bezweken dijken en reeds verbrede dijken.

De gemiddelde snelheid zal niet hoog liggen. De Rit is bedoeld voor klassieke motoren. Deelname is zoals altijd voor Engelse motoren, zoals we ze binnen de Eenhoornfederatie kennen. De moderne Engelse machines zijn dus welkom, maar moeten niet gaan klagen als ze de hele rit in z'n twee moeten/kunnen blijven rijden.
De rit is georganiseerd door de TOCN, op zondag 28 april 1996.
De start is om 13.15 uur bij café " De Zwaan " in Enspijk.
Men is echter al vanaf 12.00 uur welkom.
Enspijk ligt aan de snelweg Utrecht-Den Bosch (A2). Afrit nr 15 Geldermalsen/Leerdam. Boven aan de afrit ca. 100 meter richting Geldermalsen en dan linksaf het dorp in. Het café ligt voor de Kerk 200 meter naar links. Tel. 0345-651346.
De rit is ongeveer 90 km. Geadviseerd wordt om op de provinciale weg voor Enspijk nog even te tanken. Die pomp schuin tegenover " De Rotonde" is namelijk open. Onderweg worden de dorpen nog kleiner en de pompen die open zijn nog schaarser. Halverwege is er zoals genoemd een tussenstop van ruim een half uur. Na 16.15 uur verwachten we weer terug te zijn in Enspijk.

Tot ziens op zondag 28 april.
Jan Gijs Klip
(tel; 0345-651812).

VRAAG EN AANBOD

Te koop; Matchless 350 cc, bouwjaar 1956, legeruitvoering, loopt goed, kenteken 1-2-3. Prijsindicatie, F 3750,-. Tel 053-5385159.

Te koop; AJS 18 MS omgebouwd tot cafe-racer met moderne electra, papieren in orde. Incl reserve onderdelen w.o.; goede krukas en tap, zuiger+cilinder, 2 koppen, rockerbox, carter etc. Prijs F 5000,-
Tel; 050-5267668.

Te koop; Van G3 van 1940 (webb vork type), Benzine tank F 250,-, Voorwiel F 100,-, Achterwiel F 150, Cilinder +40 F 90,-, Cilinderkop F 110,-. Voor G 3L van 1941, Benzinetank F 200,-, Achterwiel F 125,-, Olietank F 60,-, Versnellingbak CP BL F 200,-, Cilinder F 60,-, Cilinderkop F 75,-. Tel 013-5353612.

Te koop; Matchless G 3 LS bj 1956, geheel gerestaureerd en gereviseerd, zeer mooie en goede staat Prijs F 8000,- Tel 0184-613985.

Te koop gevraagd; 500 cc 1-cilinderblok AJS of Matchless, voor toepassing in frame d.d. 1956. Tel 013-5422060.

Te koop gevraagd; Wie kan mij helpen aan bruikbare carterheften voor mijn AJS 18.S bj 1956 (G 80 S van 56 ook goed), tevens
Te koop; Buddyseat, witte bies, kort model, uitlaatbocht 350 cc voor weinig geld en nummerplaathouder. Tel 026-3611465.

NIEUWE

APELDOORNSCHE COURANT

DAGBLAD VOOR APELDOORN EN DE VELUWE

Ruilen Motorrijwiel

Harley Davidson, in prima staat, 1936, gr. 750 cm³, tegen Sportmotorrijwiel niet ouder dan 1940 Triumph of B.S.A. of Matchless, groot 500 m³., zoo noodig bijbetaling mijnerzijds. Adres na 6 uur: Kleine Vossenstraat 4.

Uit deze advertentie uit 1946 blijkt dat er toen ook al verstandige mensen in Nederland woonden.

Bedankt nog Jolande

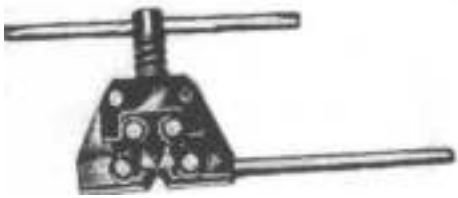
Het is bijna lente, tijd om te schroeven!

Goed gereedschap is essentieel voor de serieuze rijder/sleutelaar. De tijd van een waterpomptang en een paar uitgevijlde metrische sleuteltjes is nou toch wel voorbij, of niet? Wij hebben heel erg fijne steek-, ring-, dop- en steekringsleutels van Britool en Acesa. Het Spaanse Acesa maakt professionele kwaliteit sleutels voor hobbyprijzen en dan ook nog in Whitworth maten. Dat zijn dus de "Engelse maten" die je echt nodig hebt als je motor van voor 1968 is. Ook verkopen wij veel speciaalgereedschap voor het werken aan koppen, om af te stellen en om van alles zonder bloedvergieten te kunnen demonteren en weer netjes in elkaar te zetten.

Kleppentang voor kopkleppers. f 50,--

Klepgeleider gereedschap. Voor het demonteren en voorzichtig weer monteren van klepgeleiders. f 47,50

Bovenste dode puntzoeker. Past in het bougiegat. f 18,50



Kettingpons voor de kleinste kettinkjes tot en met 5/8 x 3/8" (de achterketting) f 35,--

Schroevedraaier voor koppelingsveren. f 9,50

Peetseal tankcoating voor roestige en lekke tanks. Nog steeds onovertroffen! Nu is de tijd om je tank te behandelen, dan kan het nog uitharden voor de lente begint. f 27,50

Rijswijkseweg 363, Den Haag
tel. 070-3991592, fax 070-3192218
12 min lopen van Hollands Spoor of neem lijn 1 of 10
A4/A13 afslag Rijswijk-Centrum, na 1km aan de linkerkant.

PETER'S CLASSIC BIKE PARTS

Winkel open:
Donderdag 10.00-18.00 en 19.30-21.00
Vrijdag 10.00-18.00 Zaterdag 10.00-17.00
Postorders: de hele week

DRUKWERK

PORT BETAALD
OLDENZAAL

CLUBBLAD
AJS/Matchless Ver. Ned.
p/a Markeweg 63
7582 BA Losser