



Kære alle!

Så blev det til nyhedsbrev nr. 2 i rækken. Ikke at der er meget nyt at fortælle, men lidt af interesse er der dog sket, og der er også et par datoer, som bør noteres inden kalenderen 2001 er helt fyldt.

Tom Mortensen, som lige akkurat ikke nåede med på madpakketuren på grund af et drilagtigt G80 projekt, har hentet et særsyn til Danmark, nemlig en Matchless Silver Arrow. Tom har skrevet et indlæg om sin flotte erhvervelse, og om ikke andet er jeg sikker på, at Mogens i Aalborg som indehaver af en tilsvarende model vil læse korrektur på indlægget.

Så har jeg en turbeskrivelse - Ib Vestergaard drog for et par år siden vestpå for at nyde de skotske vidder i selskab med sin G80'er og hustru. Turbeskrivelsen fik undertegnede som tidligere skotlandsfarere til at mindes en pragtfuld tur, jeg selv havde for nogle år siden. Skotland på to hjul er ganske enkelt en oplevelse for livet.

Vi er nu 27 kørere på listen, altså næsten det dobbelte af hvad vi mønstrede i august til madpakketuren. Det lover godt for dette års madpakketur – så husk at sprede datoen til de AJS & Matchless ejere, I måtte kende eller møde på jeres vej.

Næste nyhedsbrev kommer til sommer. Alle bidrag er velkomne – gerne flere turbeskrivelser og restaureringshistorier.

Det er vinter – tilbage til filebænken.

Med venlig hilsen

Christian Gyde

SCOTLAND THE BRAVE

Af Ib Vestergaard

Jeg har kørt Matchless G 80 S siden 1968, blot afbrudt af en mindre pause på 24 år. Siden jeg i 1973 solgte min elskede Matchless har jeg savnet den og næsten hver nat drømt, at jeg kørte på den. De senere år er savnet blevet næsten uudholdeligt, og ønsket om igen at eje en damphammer blev mere og mere desperat.

Efter at have været til Albiontræf 1997 for at snuse var jeg solgt, - nu skulle det være. Ugen efter var jeg igen den lykkelige ejer af en tohjuler fra Plumstead, London, - og den er nøjagtig mægtig til min ungdoms kærlighed. Min anden ungdoms kærlighed, Eli er heldigvis lige så glad for livet på landevejen, så der gik ikke lang tid, før ideen om en tur til Skotland tog form. Vinteren gik med trimning; motoren op på filebænken og alle indvoldene ud!

Efter diverse operationer og transplantationer var vi klar til at drage af d. 16. juni 1998. Dunk-dunk-dunk-dunk ned gennem Sønderjylland ad den gamle hovedvej. I Åbenrå talte vi med en mand, som konstaterede, at vi var fra Fyn, jo den nyanskaffede sorte nummerplade med registreringsbogstavet "M" vækker minder. Nær grænsen måtte jeg konstatere, at jeg nok alligevel skulle have kigget på den lille læk forkædekassen havde. Nu var den godt gennemvarm, og det havde sin virkning, men jeg trøstede mig med den kendte sandhed: "Engelske motorcykler sviner ikke med olie, de markerer deres territorium".

Udover dette mindre problem kan jeg afsløre at hele turen blev gennemført helt uden mekaniske problemer, og jeg kan kun give Matchless-annoncerne ret: "The most reliable".

Ved færgen i Hamburg var en del andre motorcykler, ca. 50 tyskere på japanere og et dansk par på en Nimbus fra 1936, så medregnet min Matchless fra 1957 var Danmark stærkt repræsenteret. (En tysker havde i øvrigt den frækhed at spørge om min motorcykel ikke var italiensk).

Efter en forholdsvis rolig overfart kørte vi dagen efter i land i Newcastle. Matchlessen fandt hurtigt over i venstre side af vejen, den er jo født herovre, det var værre med føreren, men efter et par dage gik det helt godt.

Nær den skotske grænse gjorde vi holdt i byen Berwick og så lidt på fæstningen. Vi parkerede ved siden af en meget træt udseende BSA Gold Star, hvis ejer sagde at min Matchless var "nice", desværre kunne jeg ikke sige det samme om hans BSA. "Nå, det var nok en enlig svale blandt alle de flotte engelske motorcykler jeg skulle rundt og se", tænkte jeg, men jeg blev klogere. Skotland er blevet besat af japanske motorcykler og vi så i alt fire engelske!

I Edinburgh boede vi to dage i dejligt sommervejr og så blandt andet Edinburgh Castle og slottet hvor Queen Elizabeth bor når hun er på de kanter. Edinburgh Castle er en oplevelse og man får der en fornemmelse af skotternes stolthed og deres årtusindlange kamp for at bevare selvstændighed. Der oplevede vi i øvrigt et eksempel på skotternes evne til at økonomisere: Hvor andre garnisoner i Storbritannien affyrer 12 kanonskud hver dag kl. 12 har man i Edinburgh besluttet at affyre ét skud kl.1.

Næste morgen checkede vi ud fra hotellet i øsende regnvejr og gik, måske lidt nervøse, ud til Matchlessen, som blot gjorde vore bange anelser til skamme: Efter den obligatoriske morgensnaps og et hop på kickstarteren startede den nok så fornøjet, klar til dagens udfordringer. Så gik det nordpå over en betalingsbro (gratis for motorcykler, - der kunne man måske lære lidt på Storebælt) og videre op i højlandet.

Under middagspausen i Pitlochry (fish & chips) kom en mand med en brochure og fortalte at vi dagen efter



absolut måtte se et løb for klassiske motorcykler. Desværre foregik det lige netop i det område som vi havde forladt om morgenen. Senere passerede vi Blair Castle som er et meget stort slot med tilliggende jorder på 300.000 tdr.land. Overalt på vor rute så vi slotte og borge, som vidnede om den Skotske historie.

Efter en del kilometer i højlandet mellem blomstrende gyvel og rhododendron nåede vi det nordligste punkt på vor rute: Byen Inverness. Om aftenen kiggede vi nærmere på en lokal pub, hvor vi kom i snak med Robert som absolut hele tiden ville fylde Whisky på os. Jeg husker ikke hvordan vi kom de 300m hjem til hotellet.

Efter nogle timers meget tung søvn væltede vi ud af sengen og op på nakken af dyret, som dampede syd på langs kysten af Loch Ness. Jeg fik et rigtigt godt billede af uhyret, men Loch Ness-forskerne vil ikke anerkende det, de siger, at det ligner Eli for meget. Vi kørte videre op i højderne ad snoede veje langs klippevægge, hvor jeg ikke kunne dy mig for at køre i lidt for højt gear, blot for at høre motoren gjalde ud over hele højlandet.

I byen Fort William boede vi to dage på et hotel som så utroligt flot ud, Matchlessen blev parkeret foran "slottet" og jeg kunne ikke lade være med at tænke på at det i halvtredserne nok ikke var hver dag man så en "Working mans bike" parkeret der. Den ene dag kørte vi op (med svævebane) for at se Storbritanniens højeste bjerg, Ben Nevis, der var flot, men hunde hamrende koldt.

På den sidste dag i Skotland kørte vi blandt andet gennem havnebyen Oban, hvor skibene lå på bunden af havnen, når det var ebbe, det så ud som om nogen havde trukket bundproppen op.

Derefter videre langs blomstrende hegn af rhododendron, der er næsten lige så almindelige på småvejene, som syrener er hjemme på Fyens Land. I det hele taget gjorde vi meget ud af at vælge alternative småveje frem for hovedvejene, hvor bilisterne kørte med hovedet under armen (og næsten altid i den forkerte side af vejen). Ind imellem hørte vi også et brøl og en hylen

bagfra som omgående fik os til at trække ind til venstre. I en helvedes fart passerede derefter 6-7 japanske motorcykler med tyske nummerplader. Jeg ved ikke hvor mange gange de skulle Skotland rundt den uge, men de fik da set en masse hvide striber og asfalt.

Ved grænsen så vi smedjen i Gretna Green, hvor unge engelske par tidligere valfartede til for at blive gift. Det kunne smeden, på grund af de liberale skotske regler, klare på et øjeblik. I Carlisle sov vi en enkelt nat, før vi fulgte Hadrians Wall til Newcastle. Muren, som er det britiske sidestykke til den kinesiske mur, blev bygget på tværs af England af Romerne år 200 for at holde de genstridige Skotter stangen.

Vel i land i Hamburg kunne vi blot følge oliestriben hjem til Brylle, hvor der gik en del timer med spand og børste, for "mi Matlaus va kattme bliv nou ploret"!

FACTS:

Pris: DFDS pakketilbud,6 hotelovernatninger og færge incl. tillæg for 2-mands kahyt: ca. 3700.- pr. næse.

Kørte kilometer: ca. 1800

Benzinforbrug: ca. 65 l

Olieforbrug: 0,5 l til motoren og 0,5 l til forkæden.

Whiskyforbrug: Vanskeligt at opgøre.

Vejr: Lige så dårligt/godt som den danske sommer.

Erfaring: En meget stor oplevelse som kun kan anbefales.

Ib Vestergaard

EN MOTORCYKLISTS BEKENDELSER

Af Tom Mortensen

Min motorcykel karriere startede i 70erne. Den engelske motorcykel industri sang på sidste vers, dog imponerede Norton Commando, Triumph Trident og et par andre stadig. Men for en nybegynder som mig var kun små og mellemstore japanske motorcykler indenfor rækkevidde. Efter at have været igennem Suzuki T250J, Honda 400/4 op til Suzuki SX1100 og et par andre begyndte kedsomheden at melde sig. Ikke fordi man ikke fik fine køreoplevelser ud af disse maskiner, men der manglede ligesom et eller andet. Forudsigeligheden i disse produkter fra den opgående sols land og en udtalt mangel på sjæl fik mig til at se mig om efter alternativer.

Umiddelbart efter erhvervelsen af ovenfor omtalte Suzuki T250J, så jeg med stor undren til, mens en af mine kammerater med behørig hjælp fra sin fader istandsatte en AJS 16MS fra 50erne. Hvad jeg ikke vidste dengang, var at faderen var lokomotivet i det projekt - han håbede måske at genopleve svundne dage. Og sønnen så det som sin mulighed for at kickstarte (undskyld udtrykket!) sin MC-karriere. Nå, men en dag var dyret køreklar og de første testkørsler kunne begynde. Det tog nogle kilometer at få de små detaljer på plads, især karbureringen voldte problemer, indtil det blev løst en gang for alle med en ny karburator. Hold da kæft hvor gik den godt, et herligt bundtræk, tilpas med vibrationer til at mærke at man kørte én-cylindret, men ikke for meget! Herefter kørte AJS'en uden problemer i et par år indtil den blev byttet ind for Honda 450 DOHC (hulk!). Byttet forekom mig allerede dengang særdeles uforståeligt. Godt nok havde Hondaen en del at byde på mht. ydelse og overkommelig vedligehold, men alligevel! En Honda kunne man vel altid få.

Herefter gik der nogle år før jeg besluttede mig for at genindtræde i de aktive motorcyklisters rækker. Jeg var ikke i tvivl om, at det denne gang skulle være, det som man på det tidspunkt netop var begyndt at kalde en "klassisk motorcykel". Hvad en klassisk motorcykel egentlig er diskuteres stadig den dag i dag, men jeg var



ikke tvivl om hvad det betød for mig: Engelsk, fra 50erne, én- eller tocyklindret firtakter.

En dag i den lokale sprøjte annoncerede en hr. Nielsen, bedre kendt som "Knud Håndtag", med en ikke nærmere specificeret 1954 Norton i samlesæt! Prisen var overkommelig. Det måtte være noget for mig! Jeg inspicerede stumperne en mørk efterårsdag i oktober i midten af 80erne og forelskede mig straks! Det måtte være min indgang til den klassiske scene. Men ak og ve, mit manglende kendskab til MC'er fra 50erne indhentede mig for alvor den dag jeg slap kronerne for de tre kasser dele inkl. et løst stel med hjul.

Efter et halvt års tid havde jeg identificeret stumperne: de eneste dele som egentlig var Norton, var motoren og forgaflen. Stellet, hjulene og tanken samt diverse smådele var Matchless, udstødning, styr og skærme var af ukendt japansk oprindelse, sædet var BSA og resten var uidentificerbare dele af ukendt oprindelse. Eftersom det i dette land er stellet, der udgør maskinens identitet, besluttede jeg mig, efter bekræftelse fra Matchless klubben i England, for at kalde projektet 1956 Matchless G80S.

Opdagelsen af mit mislykkede indkøb tog imidlertid modet så meget fra mig, at jeg i bar ærgrelse overlod kasserne til selv i et mørkt hjørne i kælderens i flere år. Jeg klarede mig igennem disse år med lån af andres motorcykler og fik på denne måde lidt afløb for min kørelyst. Situationen var imidlertid ikke holdbar, jeg kunne ikke blive ved at ignorere kasserne derned i det mørke hjørne. Jeg tog en beslutning: jeg måtte enten smide lortet ud og starte forfra, eller bide i det sure æble og rette op på mine fejltagelser. Det blev det sidste, heldigvis må jeg sige. Efter et par års bytten dele og skriven mangellister lykkedes det mig efterhånden at få stablet en G80'er på benene. På denne meget tilfældige måde blev jeg Matchless-mand, om man så må sige, så jeg holder mig indtil videre til dette mærke, selvom også andre motorcykler frister.

År 2000 blev året!

hvor jeg langt om længe skulle indtræde i de "voksnes" rækker. Nogle entusiaster mener, at alle rigtige motorcykler, altså dem fra motorcyklens barndom, blev produceret op til og med 1930. Jeg sneg mig lige netop ind denne kategori med erhvervelsen af en årgang 1930 Matchless Silver Arrow. Hvad er nu det for en? vil mange sikkert spørge, for sandt at sige løber man ikke ind i denne model hvert år! For et år siden

vidste jeg heller ikke noget om den, bortset fra et enkelt sort/hvidt billede i en bog om førkrigsmotorcykler. Dens smukke linjer og klassiske udseende, krydret med nogle for den tid temmelig unikke specifikationer, fangede mit blik, men da jeg aldrig havde hørt om, endside set et eksemplar i køreklar stand, var den gået lidt i glemmebogen.

Lysten til at involvere mig i førkrigsscenen var imidlertid intakt, da jeg for et halvt års tid siden, i en diskussionsgruppe på internettet om netop Matchless





motorcykler, faldt over et eksemplar til salg. Samtidig fik jeg kontakt med en del ligesindede mennesker og det viste sig, at der faktisk eksisterer 40-50 mere eller mindre komplette eksemplarer spredt ud over hele verden, hvoraf hovedparten er i køreklar stand. Det gav mig blod på tanden, selvom forhandlinger med sælgeren forsinkede erhvervelsen en del. Til sidst faldt tingene dog på plads, og i november 2000, kunne jeg for første gang svinge kickstarteren på min Matchless Silver Arrow.

Min tålmodighed rakte ikke til at læse instruktionsbogen, så jeg fulgte standardproceduren for gamle mc'er: åbn benzinhanen, aktiver tipperen et par gange, luk luftspjældet, retarder tændingen, træd langsomt på kickstarteren indtil tandhjulene går i hak, træd stemplerne lige over kompressionslaget, lad kickstarteren returnere og træd derefter igennem med hele din vægt! Og voila, med en næppe hørbar hvislen sprang motoren i gang og faldt straks til ro i en hurtig tomgang.

Det med lydløsheden, det kan jeg skrive under på! Især sammenlignet med min "Armours" udstødning på G80'eren, der giver godt knald i potten og god rekyl på retarderet tænding!

Klog af skade - to forbyttede olieslanger tog nemlig fornøjelsen af den første start af G80'eren, for uden olie går det hurtigt galt - afslørede et hurtigt check i olietanken et sundt returløb af olie, smøringen var i orden, så kunne det ikke gå helt galt! Jeg skal lige vænne mig til håndgassen og håndgearskiftet, 3-gear i skiftekulisse på tanken, men ellers er den letkørt, denne gentlemanmaskine, som man ikke risikerer at møde på hverken det næste gadehjørne, i den næste by, eller for den sags skyld i et andet land! Hvor jeg glæder mig til forår, sol og tålelige temperaturer!





blev vinderen også den glade ejer af et eksemplar af motorcyklen!

Maskinen havde nogle for den tid usædvanlige specifikationer og nogle usædvanlige tekniske løsninger. De væsentligste af disse var:

- Kantlever affjedret bagstel med vandret liggende fjedre med friktionsdæmpere placeret under sadlen, således at hele den bagerste del af stellet med hjul og bagskærm var affjedret.
- 400cc V2 motor med begge cylindre støbt i én blok, der med sine firkantede køleribber giver indtryk af en række motor istedet for V-konfiguration.
- Sideventiler indkapslet i støbejernsblokken, med langsliggende knastaksel drevet af krumtappen via skråråbne tandhjul.

Lidt fakta og teknik:

Fabrikat:	Matchless
Model:	Silver Arrow
Årgang:	1930
Slagvolumen:	400cc V2 twin
Gearkasse:	Sturmey Archer 3-trin håndgearskifte
Ydelse:	16 b.h.p
Tophastighed:	100 km/t
Vægt:	150 kg

I 1929 afsluttede Matchless fabrikken arbejdet med en ny og revolutionerende motorcykel, der skulle lanceres til 1930 sæsonen. For at markere denne begivenhed udskrev fabrikken en konkurrence om navnet på motorcyklen. Vinderen af konkurrencen foreslog navnet "Silver Arrow", som blev modellens navn. Udover æren





- Støbt udstødningsmanifold dækkende begge cylindre og indstøbt indsugningsmanifold påmonteret enkelt Amal karburator.
- Tørsumpsmøring i stedet for den på dette tidspunkt stadigt fremherskende "total-loss" (smøring uden opsamling af den forbrugte olie) smøring, med olietank monteret foran på krumtaphuset, således at der ikke findes nogen udvendige olieledninger.
- Kombineret dynamo/magnet placeret bag cylindrene, drevet af knastakslen via flex-kobling.
- Styrmonteret instrumentpanel med speedometer, lyskontakt, amperemeter og indirekte instrumentbelysning.

Mange af disse specifikationer, sammen med den effektive fiskehale-lyddæmper, tog sigte på at skabe en meget lydløs motorcykel. Dette lykkedes over al forventning. Så meget, at det faktisk blev en anke mod cyklen, at man ikke kunne høre dens udfoldelser!

Andre løsninger, som f.eks. tørsumpsmøringen og fraværet af udvendige olieledninger skulle tilgodese holdbarhed og lette vedligeholdelsen.

Samlet kan man sige, at det lykkedes Matchless at skabe en meget lydløs motorcykel, uden de store krav til vedligehold, med stor komfort og med et utraditionelt udseende. Alt dette endte desværre også med at blive dens endeligt! For mens kunderne godt kunne lide Silver Arrow'en for al dens nytænkning og anderledes tekniske løsninger, var det netop disse som afholdt dem fra at købe den i sidste ende.

Når alt kommer til alt så er det main-stream, almindelige, maskiner, dem med de kendte specifikationer og det traditionelle udseende kunderne køber, når det kommer så vidt, at man skal gribe til foret. Her er de fleste konservative når det kommer til stykket. Et forsøg på at sælge modellen til hæren mislykkedes også af de samme årsager!

Næste sæson fulgte Matchless op med en større søstermaskine, den 600cc store, 4-cylindrede Silver Hawk, med overliggende knastakslar, men den led

samme skæbne og solgte i et endnu mindre antal. Det ene af de to i Danmark importerede eksemplarer står i øvrigt udstillet på Egeskov.

Mit eksemplars historie er ikke særlig detaljeret (endnu):

- Leveret af fabrikken i februar 1930 og indregistreret første gang samme år.
- Genopdaget i 70'erne og gjort køreklar af en herre i Sydengland og indregistreret med nummeret DSL 601.
- Købt 1999 på auktion af firmaet "British Only" i Østrig, omregistreret til LSU 267.
- Købt 2000 af undertegnede, indregistrering udestående.

Kør sikkert
Tom Mortensen

Løbsarrangementer i kalenderen 2001

International Jampot Rally

1. – 4. juni

Den engelske klubs internationale løb er, som tidligere beskrevet, berammet til området omkring Moss ca. 100 km. syd for Oslo. Med andre ord i umiddelbar overkommelig nærhed af Danmark.

Arrangementet åbent for alle, altså også for dem af jer, som ikke er medlem af den engelske klub.

Iad os følges så mange som muligt. Ib Vestergaard kører i spidsen og jeg samler bagtroppen i en foreløbig to maskiner stor kortege, som kører fra Fyn via Sjælland og Sverige til Moss.

Tilmelding sker ved ankomsten til pladsen, interesserede kan ringe til Ib på tlf. 64751264.

Egeskovløbet og stumpemarked

11. – 12. august

Madpakketur 2001

19. august

Som aftalt på madpakketuren 2000 holder vi madpakketur søndagen efter Egeskovløbet, altså den 19. august.

Turen bliver henlagt til området omkring Silkeborg, et skønt kuperet område at toure i. Ligesom sidst vil ruten omfatte de stille steder til en bid brød, afvejet med publikkens muligheder for at nyde godt af synet og lyden af optoget.

Det var alt for nu. God fornøjelse rundt om i kældrene, garagerne og værkstederne. Foråret kalder om en ca. 3 kg. Plum Håndrens' tid.

De bedste hilsner
Christian Gyde



Adressliste august 2002.

[Faded text, illegible]

[Faded text, illegible]

[Faded text, illegible]