

**KÆRE ALLE!**

af Christian Gyde, Odense (red.)

Så er madpakketuren 2002 vel overstået og alle kom, småproblemer hos enkelte, forhåbenlig godt hele vejen hjem.

Dette afføder naturligvis et nyhedsbrev, nr. 4 i rækken, og det er tanken at der skal komme lidt mere fart i disse i år. Sidste år kom der kun et nyhedsbrev, hvilket skyldes en kombination af mangel på tid og mangel på stof.

Turen blev i år for første gang afviklet på Sjælland. Da sammenrendet var på sit højeste, var vi godt 30 AJS og Matchless maskiner. Turen bød på en del nye ansigter og vi er nu oppe på at være 55 mand på listen.

Det er en fornøjelse at se, hvordan vi hurtigt blander os med hinanden, når vi nu så sjældent mødes. Der var mange flotte maskiner med for første gang i år, og de sjællandske garager kan godt være sig selv bekendt!

Næste års madpakketur køres på Fyn weekenden efter Egeskovløbet. Nærmere følger.

Udover 2 rapporter fra madpakketuren, er der naturligvis behørig billeddokumentation i dette nyhedsbrev.

Indlæg i dette nyhedsbrev:

- Madpakketuren - Bjarne
- Madpakketuren - Tom
- Atlas hybriderne del 1 (oversættelse c. gyde)
- International Jampot Rally 2004 i Danmark
- Burman koder
- Fotos fra Madpakketuren 2002

Indlæg til nyhedsbrevet modtages gerne, eventuelt pr. email til c_gyde@yahoo.dk. Deadline til næste nyhedsbrev er den 31. december 2002.

Og så selvfølgelig: Kender du en eller flere AJS/Matchless-ejere som ikke er med på listen, så få dem slæbt med – ring eller skriv til mig.

HJEMMESIDE

Ib Vestergaard pusler for tiden med en hjemmeside på Internettet for danske AJS og Matchless ejere. Siden kommer til at indeholde oplysninger om danske aktiviteter, modelhistorier, et billedgalleri, en kalender og nyhedsbreve.

Den endelige adresse for hjemmesiden er ikke fastlagt endnu, og bekendtgøres formentlig i næste nummer af nyhedsbrevet.

RAPPORT FRA MADPAKKETUREN 2002

af Bjarne Jørgensen, Aabenraa

Årets madpakketur skulle i år foregå på Sjælland. Det var godt nok lidt langt at køre for mig, men da sjællænderne sidste år kunne køre til Ejer Bavnehøj, kunne jeg vel også køre til Korsør.

Søndag morgen kl. 07.00 blev cyklen startet og kursen lagt mod Fynshav på Als, hvor jeg skulle med færgen til Bøjden på Fyn klokken 08.00. Turen gik fint i pragtfuldt vejr, og færgeruten var en ren fornøjelse. Godt der findes færger endnu!

Turen tværs over Fyn var rigtig flot, og da jeg senere kørte over Storebæltsbroen var der pludselig en Matchless foran. Vi fulgtes til betalingsanlægget, og da hjelmen blev taget af, så jeg det var Jan fra Toftlund. Vi fulgtes til Fæstningen i Korsør, hvor der blev budt på kaffe og rundstykker.

Turen gik herefter igennem den flotte vestsjællandske natur til Glumsø, hvor et interessant cykel- og knallertmuseum blev besøgt.

Jan fik desværre tekniske problemer undervejs, da dynamokæden trak skævt og satte sig. Ved fælles hjælp fik Jan og Christian pillet stumperne ud og indhentede os ved Glumsø. Turen gik herfra videre til Jens Peter i Gelsted nord for Næstved, hvor madpakkerne skulle indtages. Her var dækket op med kaffe og kage i haven, og en stor tak til Jens Peter og familie herfra.

Jan havde desværre problemer med magneten da vi kørte fra Glumsø, men med hjælp fra andre englænderkørere (*Leif Ingvorsen, ny flink mand på listen -red.*) blev han til sidst kørende og kunne komme hjemover. Jan fortalte senere, at naboer til museet tilbød at han kunne lade maskinen stå og låne deres Nimbus hjem. Det synes jeg var flot!

Jens Peter førte flokken tilbage til Korsør ad små veje. Vi havde et enkelt uheld, hvor en Competition satte fodhvileren i asfalten i et 90 graders sving. Heldigvis kom hverken fører eller maskine til skade.

Turen sluttede så ved Fæstningen, hvor der blev sagt mange tak til Ib, Christian og Jens Peter for et rigtig fint arrangement. For os som skulle vestpå gik det så i samlet flok over broen, og jeg nåede færgen i Bøjden kl. 19.00 og var hjemme igen kl. 20.30 efter en tur på små 400 km. Men det er jo ikke noget problem på en gammel englænder.

Tak til alle deltagere for hyggeligt samvær. Håber vi alle mødes igen næste år på Fyn.



AJS & MATCHLESS LISTENS MADPAKKETUR 2002

Tom Mortensen, Esbjerg

Som lovet sidste år blev turen i år afviklet på Sjælland, nærmere betegnet med udgangspunkt i Korsør, hvor vi mødtes på det gamle fæstningsanlæg. Morgenmaden var arrangeret af Jens Peter & Co. og blev indtaget i marinesforeningens stemningsfyldte lokaler. Virkelig hyggeligt og masser af atmosfære!

Turen til Korsør gik for mit eget vedkommende fra Knabstrup ved Mørkøv i Nordsjælland, hvortil fru og jeg selv var udvandet allerede om fredagen for at kombinere udflugten med et besøg hos gamle venner. Afstandene på Sjælland er jo til at overse for os jyder, men det lykkedes mig alligevel at få strikket et program sammen for søndag morgen uden tilstrækkelig "luft" til uforudsete hændelser. Resultat: ankomst Korsør



Fæstningen i Korsør

10:30. Der blev heldigvis ikke givet strafpoint for den forseelse, turledelsen synes i år i det hele taget at have anlagt en lidt blødere linje end sidste år.

Fra Korsør kørte vi lidt nordover til Kirke Stillinge og derfra øst med destination, Knallertmuseet i Glumsø. Her fik mange af os vist indtil flere hovsa-oplevelser, ved mødet med svundne tiders motoriserede cykler, røvskubbere,

knallerter eller slet og ret cykler. Det er jo der, de fleste af os er startet! Museet havde virkelig mange fine køretøjer og dækkede godt og grundigt efterkrigsperioden. Samtidig var istandsættelsen af køretøjerne for de flestes vedkommende af høj kvalitet.

Jens Peter lagde hus og især grund til vores frokoststop, hvor de medbragte madpakker kunne indtages.

KODER PÅ BURMAN GEARKASSER

På gearkasserne fra Burman CP (frem til 1952) og Burman B52 (1952-1956) findes et sindrigt arrangement af numre og bogstaver hugget ind i yderdækslets top. I modsætning til AMC-gearkasserne (1957 og frem) kan man ud fra disse numre bestemme produktionsmåned og årgang, samt hvilken type maskine, kassen kommer fra.

Jeg har desværre ikke alle oplysninger samlet, men følgende kan dog være interessant for stumpemarkedgæster:

B52 gearkasser

Hedder egentlig Burman GB, men kaldes B52.

På kasser fra 1952 og 1953 kan et typisk nummer være GB2A52. "GB" fortæller at det er en B52 gearkasse. "2" fortæller at det er en kasse fra en 500 cc model, hvorimod et "1" angiver at den er fra en 350cc model.

Årgang og produktionsmåned kan bestemmes ud fra de sidste 3 tegn i nummeret. "A" fortæller, at kassen er produceret i januar, "52" at det var i 1952.

Månederne er kodet, så "A" er januar og "M" er december. Altså mangler der et bogstav, og det er "I" der overspringes, så september er "J".

Systemet er vel ikke engelsk for ingenting?

På modeller fra 1954 og frem er det tilføjet endnu et ciffer. Et typisk nummer kunne være GB26B54. Notationen følger de tidligere B52-bokse med undtagelse af tallet efter "GB". Et "26" fortæller, at der er tale om en 500cc maskine. Et "28" at der er tale om en 350cc maskine. Et "27" fortæller at den har siddet på en Competition.

350cc og 500cc kasserne til Touring-maskinerne er ens inden i og har samme interne gearing, så hvad systemet har gjort godt for er ikke godt at vide. Så vidt vides er eneste forskel antallet af koblingsplader (4 vs. 5) og så antallet af tænder på kædehjulet.

CP gearkasser

CP kasserne blev introduceret i midten af '30'erne og anvendtes til de mellemstore maskiner under 25 heste.

Et typisk nummer kunne være G79G50.

"G50" fortæller, at den er produceret i juli måned i 1950. "79" fortæller at den er fremstillet til en 350cc model, mens et "88" eller "111" indikerer en 500cc model.

Christian Gyde

- oplysningerne stammer fra medlemmer af den Nordamerikanske klub



Pga. sidste års hårde turledelse, besluttede jeg mig i år for ikke at tage en madpakke med for derved at sænke stressniveauet. Heldigvis havde Jens Peters bedre halvdel indsamlet en stor del af nabolagets bradepander og bagt tilsvarende mængder kage. Pyha, godt man ikke havde madpakke med! På en tilstødende mark parkerede vi vore øjsten på en lang række og hvor så det godt ud mod den azurblå himmel, det grønne græs og med ubegrænsede mængder sol.



Mere Korsør

Kritikken af sidste års mangel på tankningsmuligheder havde i år fået turledelsen til helt at droppe dem. Kun takket være et par modige udbrydere lykkedes det hen mod turens slutning, at få presset et fuel stop ind. På dette tidspunkt havde de fleste trængende imidlertid klaret det fornødne, men bedre sent end aldrig, som man siger! *(ja, ja Tom - det er sgu meget nemt at stille krav, når man bor oven på DONGs store pipeline i Esbjerg. Næste år kan du passende tage vareprøver med til os andre - red.)*



Idyl hos Jens Peter

Sidste del af turen tilbage mod Korsør gik ad idylliske veje, med skov, skygge, sol, flade marker, rullende bakker og småbyer. En virkelig dejlig tur. På dette sidste ben af turen faldt en del af de indfødte dog fra, men da var dagsdistancen vel for deres vedkommende også på over 50km, mere kan man vist ikke forlange af en Sjællænder!

Min egen totale distance for weekenden endte på 740km, men det løber jo også op når man skal køre 210km blot for at nå startstedet. Ingen store problemer undervejs, dog røg pakkåsen på det ene forgaffelben, så stort set al olien ved hjemkomsten

var fordelt på forhjul og stel. Et gammelt spørgsmål i form af for fed blanding ved langsom kørsel dukkede op ca. midt på turen, men efter at have skiftet til et rent tændrør opdagede jeg at chokergrebet var så løst, at vibrationer ganske langsomt lukkede luftspjældet under kørslen.

Endnu en gang et godt arrangement, hvor vi dog manglede Nordjyderne. Men måske vi op i nærheden af dem næste gang vi kører i Jylland?

Nu får vi se, men det er dejligt, at nogen gider have besværet med at samle os en gang om året. I den forbindelse mødtes en del af os også i foråret, nemlig til Oldtimerløbet i Gråsten. Jeg synes det ville være fint, hvis vi gjorde det til en tradition, så vi havde to samlinger i løbet af året, så har man da altid en at falde tilbage på, hvis man ikke kan den anden! Forslag til andre samlinger modtages gerne, et af dem er Nordic Classic RoadRace Cup på flyvestation Vandel, hvor en del af os også mødes.

Tak for opmærksomheden, vi ses næste gang!

INTERNATIONAL JAMPOT RALLY DENMARK 2004

Den engelske klub afholder hvert år i pinsen et internationalt Rally for AJS og Matchless folk. I år 2004 vil æren atter tilfalde Danmark, og flere medlemmer på listen er allerede så småt i gang med planlægningen.

Arrangementet trækker vanligt omkring 130 maskiner, og alle, også ikke-medlemmer, er velkomne.

Reservér derfor Pinsen 2004 allerede nu - vi vil gerne være så mange danskere på træffet som muligt.

Mere info fås hos Christian, Ib, Tom M. eller Jens Peter



Dennis' nydelige AJS 18 CS 1957



Tom Tønnies ser nærmere på Oles sjældne G80 CSR 1967



Erik og passager forlader Gelsted på sin AJS 31 CSR



Da knallertmuseet i Glumsø fik tilført nye hestekræfter



Farvel i Korsør - Christian, Mogens N., Tom M., Thorkild, Steffen, Bjarne, Tom T., Poul, Ib, Eli, Børge og Teis

NORTON ATLAS HYBRIDERNE
– G.15 Serien 1963 to 1967
Af Paul G. Morin, Norton Owners Club
oversat til dansk af Christian Gyde

"Da Norton flyttede til Plumstead havde de nogle Atlas motorer i overskud, som de satte i Matchless-stel."
Ledsagende forklaring til en hybrid, hørt fra en "ekspert" på et træf.

De må have haft mere end blot et par stykker i overskud, eftersom der blev lavet over 7.000 Atlas hybrider mellem 1963 og 1968. Denne periode er nok de mest forvirrende 5 år for Norton og AMC. Der blev nemlig produceret en række undervarianter af to basale modeller - nemlig Matchless G15 og Norton P11, bygget samtidig med den mere almindeligt kendte Featherbed Atlas, AJS 33 og Matchless G15/45.

Desuden var stort set alle de forvirrende maskiner gemt bag numre og bogstaver i stedet for egentlige navne, en vane som lå til AMC's Matchless og AJS maskiner. De fleste entusiaster vil kunne beskrive en Norton Atlas, men bed dem beskrive en Norton G15 CS/N og de bliver noget længere i spytet.

Mellem 1958 og 1960 producerede Norton et mindre antal scramblers og ørkenracere til USA specifikationer. Disse anvendte type 77-stel, hvor 600cc Nomad motoren (ialt 300 maskiner) anvendtes til N15 (1958), P15 (1959) og R15 (1960), og 500cc Nomad-motoren (ialt 40 maskiner) anvendtes til N, P og R16. I 1958 producerede Matchless deres G11CS 600cc twin og senere G12 CS 650cc twin som scrambler udgaver af deres CSR roadstere. I 1961 var G12 den eneste, som fremstilles som scrambler, men viste sig ustabil på trods af sine tre lejer på krumtappen. Krumtap og knaster kunne ikke holde til meget hårdhændet behandling. Desuden manglede den noget juice i forhold til den nye Bonneville T120C scrambler.

Derfor øgede man kapaciteten af motoren til 750cc. AMC producerede 200 tourere som forløbere til de påtænkte scramblere, og de blev kaldt G15-45.

Matchless G15/45 750cc 1963



Desværre viste 750'erne sig endnu mere skrøbelige end 650cc udgaven. Alle tanker om en scrambler blev

skrinlagt. Mildest talt frustrerende for AMC, som vidste der var et stort amerikansk marked for kraftige ørkenracere til 100, 200, 500 og 1.000 miles løb.

I mellemtiden hos Norton i Bracebridgestreet havde man fået styr på Atlas-motoren, som i starten ellers havde stor succes med at sprænge sig selv i luften. Atlas-motoren var, som alt andet nyt fra Norton, baseret på Bert Hopwoods Dominator motor. Tilbage hos AMC i London forværredes situationen - deleverede G12 CSR knækkede nu krumtappe i et ubehageligt tempo, ligesom knaster og knastfølgere blev slidt for hurtigt.

Dermed stod AMC i den besynderlige situation at den i øvrigt velbyggede 650cc og 750cc Matchless motor viste sig upålidelig når den for alvor kom på arbejde, samtidig med at datterselskabet Nortons 750cc Atlas motor, på trods af at være lidt grov i kanterne, nu var pålidelig og kraftfuld.

Norton Atlas 750cc 1963



Og hvad skete der så? Norton havde hårdt brug for en ny fabrik og havde endda pengene til at købe en. De manglede blot ejeren AMC's godkendelse for at kunne fortsætte.

Den fik de ikke. I stedet måtte man pænt aflevere pengene, lukke fabrikken i Bracebridge street og flytte al produktion til Plumstead Road i London, hvor resten af AMC lå. Norton havde en god motor, men ikke et anvendeligt scrambler-stel, da Featherbed-stellet havde tendens til at knække under kronrøret når det fik bank. AMC havde et gennemtestet scrambler-stel fra sine store crossere, men manglede en pålidelig høj-effekt motor. Samtidig kæmpede AMC allerede på dette tidspunkt for livet, og derfor dukkede der pludseligt store mængder Atlas-motorer og Roadholders op på London-fabrikken.

Motor Nr. 107388 til 124371

- I alt ca. 5.000 maskiner fra 1964 til 1967

I november 1963 forlod den første sending på 200 750cc hybrider fabrikken i London og blev sendt til den amerikanske agent, Berliner. De blev den første sending af den nye 1964 Norton Atlas Scrambler, og var den kraftigste serieproducerede ørkenracer på dette tidspunkt. Dette var starten på 4 års produktion af Atlas G15 serien, solgt som Norton, Matchless og AJS.

1964:

Norton Atlas Scrambler G15 CS/N og Matchless G15 CS/M

ca. 1.000 maskiner, nr. 107388 til 110774

Disse maskiner brugte et nyt stel magen til Matchless G12CS af duplex typen, men havde en redesignet og sænksmedet kronrørssamling, tilpasset til Nortons Roadholder forgaffel og Norton nav. Den robuste baggaffel kom fra Matchless, tilpasset til Norton baghjulet.

Roadholder forgafflen var 2 tommer længere end Featherbed-versionen. Den var desuden udstyret med to-vejs dæmpning og eksterne fjedre fra AMCs Teledraulic gaffler. Fjedrene var gemt bag stålrør fremfor gummimuffer, og havde desuden Roadholder aluminium forgaffelben. Motorbespændingerne på stellet blev flyttet, så stellet kunne tage den nyeste Atlas motor med dobbelt karburettor. Stel- og motornummerering fulgte Nortons system, hvilket man fortsatte med på alle efterfølgende hybrider.

Venstre side af krumtaphuset var tilpasset AMCs støbte primær alu-kædekasse, og gearhuset var også af AMC typen. Her er bespændingen placeret anderledes end på Norton Featherbed-modellerne. Benzintanken, den pæreformede olietank og batterikassen kom alle fra Matchless og blev malet i AMCs "Cardinal Red" fra deres 1961/62 G12 serie. Benzintanken havde Norton transfers på siderne og en enkelt sort streg med outline i hvid. Udstødningssystem med direkte gennemgang, uden potter og med svagt opbøjede ender var standard ved levering.

Skærmene var forkromede med centerribbe, magen til dem, der anvendtes på Matchless G15 touringmodellerne. Den første serie havde ikke-foldbare fodhvilere og en K2FC competition magnet. Efterfølgende serier havde foldbare fodhvilere og standard K2F magnet. Magneten blev ikke kun skiftet for at opnå en omkostningsreduktion, men også fordi competition-magneten var svær at servicere som følge af den lille afstand til gearkassen. Maskinerne blev leveret med 12v anlæg.

Matchless G15 CS 1965 - bemærk den lange forgaffel



Alle efterfølgende G15 serier var baseret på Atlas scrambleren. Det tog ikke lang tid før Mike Patrick

(ørkenracer) begyndte at vinde på maskinerne, som vejede ikke mindre end 210 kg. I juli 1964 var der produceret 600 Norton Atlas Scramblers G15CS/N og 400 Matchless 750cc Sports Scramblers G15CS/M.

Alle de første maskiner blev solgt til Joe Berliner, hoveddistributøren i USA. Der har ganske givet været meget travlt på fabrikken, for der var flere mindre gennemtænkte detaljer på de første serier. F.eks. var det umuligt at afmontere topstykket uden at sænke motoren først, da et par topbolte var 1/8 tomme for lange. Dermed var der ikke plads til at vippe topstykket til side så stødstængerne kunne fjernes, og hele arrangementet kunne dermed ikke afmonteres, men blot løsnes.

Et andet problem var justeringen af magnetkæden og afmontering af magneten. Motor og gearkasse var monteret så tæt, at den nederste møtrik i magnetbespændingen ganske enkelt var utilgængelig. Dette var ikke noget problem i Featherbed-stellet, hvor gearkassen sidder en halv kilometer fra motoren. Dette blev på senere modeller korrigeret, så man kunne løsne og spænde arrangementet gennem inderste timing-dæksel. Travlheden i produktionen betød også at selvom de første modeller var udstyret med den nye bredere Roadholder, havde man ikke mulighed for at låse forgafflen og styrehovedet. Der blev heller ikke monteret magnetisk omdrejningstæller. Altså ingen lås og kronometrisk omdrejningstæller i kombination med magnetisk speedometer på de første serier.

Endelig var den indre forkædekasse kun fæstet i den forreste del, så den bagerste del hang ganske uden støtte. Dette blev også ændret senere.

De næste serier var forbedret med hensyn til venderadius og centralstøtteben, der var blevet forlænget. Man fandt nemlig hurtigt ud af, at maskinerne havde en tendens til at stikke af, hvis de blev efterladt i tomgang på centralstøttebenet.

På trods af disse mindre fejl, som hurtigt blev korrigeret, var der stor glæde ved maskinerne. De blev positivt modtaget både af brugere og testere, sandsynligvis fordi fejlene alle hidrørte service eller "overføldigt" udstyr, som alligevel skulle skrælles af for at gøre maskinen konkurrenceklar. Atlas scrambleren blev bedømt på dens formåen in the rough.

1965 - 1967:

N15 CS (Norton) og G15 CS (Matchless)

Ca. 2.500 maskiner, nr. 111926 til 124371

1965 to 1966

Disse maskiner var meget lig Atlas scramblerne, men havde nu modificeret forgaffel, gummibølge på gaffelbenene og stærkere kronrørssamling. Olietanken var flyttet 1/2 tomme ind foran, så den passede til det smallere sportssæde, der også anvendtes på Matchless G12CS og CSR modellerne. Norton-udgaven hed nu N15CS, hvilket var stemplet foran serienummeret på

motoren. Matchless udgaven hed G15CS, altså det samme navn som de tidlige Norton Atlas crossere - blot for at sikre grå hår i hovedet på de stakler, som nu sætter disse maskiner i stand. Begge maskiner var identiske i farven Candy Apple Red, og kun tankmærkerne adskilte dem. Nogle af de mindre produktionsserier var malet i blå eller kromatisk grøn.

Norton N15 CS 1967



Matchless G15 CS 1967



1966 to 1967

Endnu en kosmetisk opdatering - mere elegante skærme uden centerribbe, ny benzintank og et mere moderne sæde med bundkant i plastik-krom. Forgafelen fik nu igen interne fjedre, men denne gang var maskinen en "street scrambler" og blev ikke længere kaldt Atlas Scrambler. Begge versioner, Matchless og Norton, anvendte Norton potter.

For puristen omfatter begrebet ægte Atlas scrambler kun de 600 eksemplarer, som blev bygget indtil juli 1964 og var malet i Cardinal Red.

1964 - 1967

Matchless G15 Mk.II, Matchless G15 P and AJS 33
Ca. 1000 maskiner, nr. 109038 til 123570

Matchless G15 Mk.II

Samtidig med at produktionen af Atlas scrambleren påbegyndtes, planlagde AMC en touring version til lancering sommeren 1964. Disse havde en sort 4 gallon Matchless tank med staffering udført som et lyn. Tankmærkerne var de store støbte Matchless-mærker, som i 1965 blev erstattet med de mere gængse =M= mærker. Maskinerne var klædt på til det europæiske marked med dybe skærme i krom og en konventionel udstødning med AMC-potter. Stellet var det samme som på scrambler-modellerne, mens forgafelen var med ren Roadholder indmad, dog stadig forlænget 2 tommer. En glimrende sidevognsmaskine. Betegnelsen G15 Mk.II skulle adskille maskinen fra den nu hedengangne Matchless G15-45/AJS 33 tourer med AMC-motor.

Matchless G15P

Dette var den ensædede udgave af Mk.II, udelukkende beregnet til militær anvendelse. Den blev kun bygget i et lille antal i 1964



AJS 33

Fra 1965 til 1967 produceredes en AJS version under navnet 33. Sort eller kromatisk blå, udstyret med et gulddlyn på tanken og store tankmærker. Der blev kun produceret 50 eksemplarer.

1965 - 1967

Matchless G15 CSR og AJS 33 CSR
500 'café-racer' modeller + 100 andre, stelnr. 112476 til 123465

I november 1964 fremvistes endnu en variant ved det årlige Earls Court MC-show. Denne prototype var forløber for flagskibet for alle Atlas hybridene - Matchless G15 CSR, en sportsmodel i Café-racer trim. AJS versionen blev kaldt model 33 CSR, og i USA havde distributøren for vane at skifte tank-mærket ud til en Norton mærke og kalde modellen Norton S/S 750.

1965 modellerne havde tilbagestrøgne forrør og var den eneste seriefremstillede motorcykel med dette udstyr som standard. Lydpotterne var de store Matchless-typer på produktionsmodellen, mens showroom modellen havde Norton-potter. En stor 4 gallon tank i Candy Apple Red med forkromede sider var muligvis den pæneste tank der overhovedet blev produceret i midten af '60-erne (fra 1966 anvendtes den også på eksportvarianten af Matchless G15 Mk.II).

Matchless G15 CSR 1965 - uoriginale forrør



AJS 33 CSR var malet kromatisk blå, men der blev kun produceret 50 eksemplarer af denne model.

Billedet af en racer opretholdtes med 12,9" støddæmpere (G15 CS anvendte 13,4") med forkromede tophætter, mens bunden af støddæmperne var åben og fremviste de forkromede fjedre. Desuden var fodhvilerne flyttet bagud, kort brems pedal, bagvendt gearskifter, polerede alu-skærme og det lille AMC sportssæde. Man skulle ikke være i tvivl om at maskinen kunne præstere mere end 100 mph.

AJS 33 CSR 1965 - Hej piger!



Og hurtig var den. The Cycle målte den til 115 mph (185 km/t) på standard 7.6:1 stempler, og den blev hurtigt en af de mest eftertragtede maskiner.

Matchless G15 CSR forblev i produktion frem til starten af 1967. Den sidste Café-racer fik nummer 120511 og Matchless G15 CSR mistede sin status som Café-racer - en klar indikation af at rocker-tiden var overstået.

Matchless G15 CSR 1967



Tændspoler, Concentric Amals, standard fodhviler og normal udstødning med Norton lyddæmpere forvandlede CSR-modellen til en 'sports tourer', men kun ca. 50 blev produceret. CSR modellerne anvendte ikke Norton-lyddæmpere på grund af pladsproblemer ved de bagudrykkede fodhvilerne.

Nye tider var det, og i midten af 1967 produceredes en sidste special serie. Den store 4 gallon tank blev erstattet af en 2 gallon scrambler tank med forkromede sider, og modellen fik højt gedebukkestyr. Matchless G15 CSR modellen overgav sig således endeligt som en amerikansk 'street machine', udklædt på det skammeligste (igen kun ca. 50 produceret).

Sideløbende var AMCs 650cc G12 CSR/model 31 CSR blevet mere pålidelig med ny krumtap, hårdere knaster og øget olietryk. Men alt dette kom for sent og det var G15 CSR, der løb med æren. Fra 1964 anvendte 650 CSR-modellerne også Norton forgafler og hjul.

Men hvad med køreegenskaberne?

Paul Morin, forfatteren til artiklen, har kørt flere af modellerne fra de var nye og kan derfor sammenligne bedre end de fleste.

Han har haft en 1961 Matchless G12 CSR, efterfulgt af en 1964 Norton Atlas (normal motortuning men med clip-on styr, flyttede forhvilere og Dunstall 19" baghjul med GP dæk) og endelig en 1967 Matchless G15 CSR café-racer.

Med scrambler baggrunden for G15 CSR-stellet in mente, er det facinerende at maskinen overhovedet evnede at bevare et godt vejgreb ved høj hastighed.

Køreegenskaberne for G15 CSR'en var bedre end G12 CSR'en og på højde med Featherbed-maskinen ved høje hastigheder og i hurtige kurver. Ved lavere hastigheder var Featherbed-maskinen mere villig til at lade sig kaste rundt med, og den stod bedre fast på våd vej. Begge stel var trukket til grænset af den kraftfulde motor, hvilket f.eks. Paul Dunstall tog konsekvensen af og anvendte specialfremstillede stel til sin Atlas "Domiracer 750".

I rigtig hurtige sving havde Featherbed-maskinen et kontrolleret skred, mens G15 CSR'en var noget mere vævende og ukonsekvent. Vibrationerne var de samme, men nok en streg mindre på G15 CSR'en. Vibrationer ved høje omdrejninger var værst på G12 CSR, mens den ved normal brug var den mindst snurrende af de tre maskiner.

Vedligeholdelse var generelt nemmere på Featherbed-maskinen, men alu-kædekassen på CSR maskinerne var bedst at arbejde med og mest tæt. Matchlessen var mere komfortabel på lange ture og med passager, mens Nortonnen var nemmere at manøvrere i trafikken. Centralstøtten på Nortonnen skulle skæres til, ellers tog det jorden i hurtige sving. Men selv med denne modifikation kunne G15 CSR'en komme længere ned, før der var kontakt. Lyden på alle tre var gode og sunde, men G12 CSR lød bedst.

Udseendet er altid en personlig sag. De bløde linier på en Norton Atlas eller de mere aggressive linier på en CSR - et spørgsmål om signaler, for maskinerne er begge blandt de hurtigste fra den tid.

De omtalte kromatiske farver dannedes ved at lægge top lag af den endelige farve ovenpå en sølvfarvet grundfarve. Det gav en metallisk effekt, og jo flere lag topmaling, jo dybere farvetone.

De tidligere Atlas-motorer med dobbelt-karburator anvendte 2 Amal 389 var meget tørstig. 1964 modellen skulle have dyser i størrelse 440, hvilket gav en ydelse på ca. 14 km/l.

Til sammenligning kan en standard '50er 500cc single køre godt 30 km/l. Men så stopper sammenligningen også. Forfatterens G15 CSR leverede ved 6800 omdrejninger knapt 117 mph (190 km/t) uden at glide i koblingen.

Men i midten af 1967 stod G15 CSR ved vejens ende. Mange usolgte maskiner blev lagt tilbage på lager og senere solgt som 1968-modeller. Nogle få blev registreret for første gang i England i 1970, hvilket viser at denne modeltype ikke havde den store appeal længere. Men i 1967 var hybrid-folkene hos AMC (der i mellemtiden var blevet til Norton-Villiers) ikke helt færdige med hybridene endnu.

Endnu en serie, helt forskellige fra de tidligere Atlas hybrider, var under opsejling. Selv om denne serie blev kortlivet, er den stadig berømt og berygtet - Norton P11 serien.

P11'erens kombination af Atlas motor og Matchless G85 CS stel tages under behandling i næste nyhedsbrev.

Norton P11 - Atlas motor og G85 stel i rette omgivelser



Om artiklen:

Som nogle af jer måske er bekendt, kører jeg selv en noget mere moderat G80 1954. Jeg har aldrig kørt cross, og har kun set en enkelt N15 CS i levende live (og ja, den ser godt ud).

Derfor kan enkelte fejl forekomme i ovenstående - jeg har oversat efter bedste evne og håber derfor på nådig bedømmelse af eventuelle fejl.

Bemærk også, at forfatteren Paul Morin er Norton-mand. Det kan han jo ikke gøre for, så bær også over med hans mere eller mindre farvede briller i omtalen af Matchless-modellerne.

Jeg tog artiklen med, fordi den omhandler nogle af de mindre kendte af Matchless/AJS modellerne. Jeg vil prøve at fortsætte dette i de kommende numre af nyhedsbrevene.

Safe ridin'
Christian Gyde