

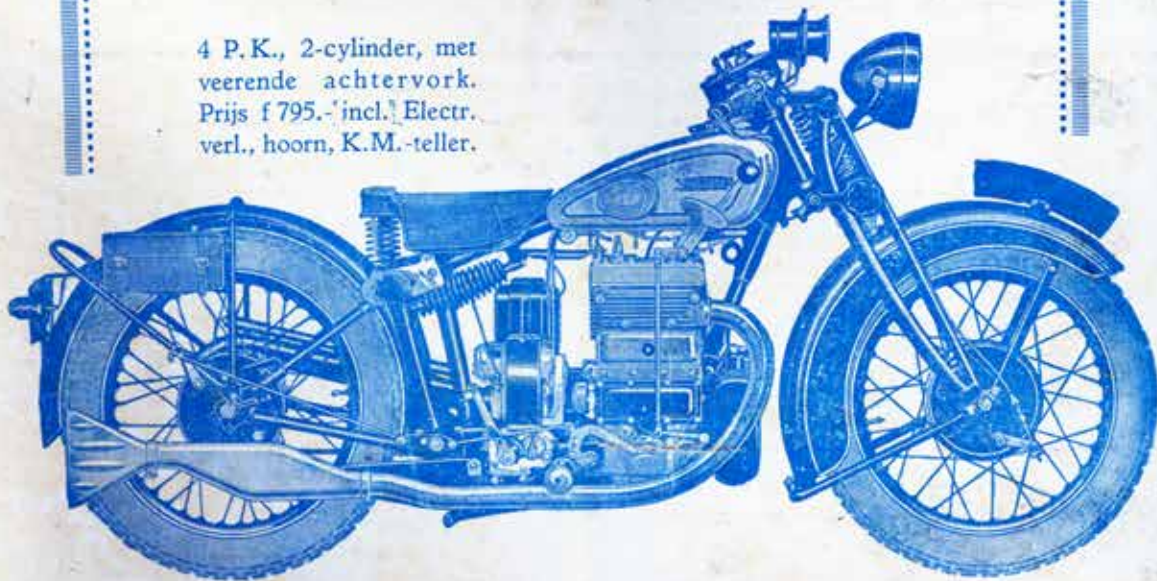
Beoordeeling van berijders van de **MATCHLESS SILVER-ARROW**

.....sinds eenige dagen berijd ik een door uwe fa. geïmporteerde Matchless Silver-Arrow die mij bij eerste kennismaking ten *zeerste* voldoet. (w.g.) Mr. H. B. de B. T., Alkmaar.

tot op heden ben ik vol lof over mijn Silver Arrow; ik heb niet kunnen denken, dat deze zoo soepel en geruischloos zou zijn. Ook de achterwielveering voldoet mij uitstekend. Ik heb de beoordeeling van Koolhaas Revers in „Het Motorrijwiel” gelezen en bevestig gaarne dat deze in geen enkel opzicht overdrijft. Ik heb er niets op tegen wanneer U van mijn schrijven voor reclame gebruik wilt maken, daar ik er zeker van ben dat elke koper van een Matchless Silver Arrow evenals ik enthousiast voor de machine zal zijn. Ik heb tot nu toe 16 verschillende modellen motoren gereden, doch geen enkele heeft mij zoo kunnen bekoren als deze.

(w.g.) H. R., Dierenarts, Aalten.

4 P.K., 2-cylinder, met
veerende achtersvork.
Prijs f 795.- incl. Electr.
verl., hoorn, K.M.-teller.



Geruischloos als een auto

CROES & Co. — BUSSUM



De Silver Arrow is een heerlijke machine in bochten.

DOOR KOOLHAAS REVERS.

„Een machine, die waarlijk iets bijzonders is, zeer waarschijnlijk de voorlooper van een nieuw ras!”

Is de nieuwe Silver-Arrow van Matchless werkelijk iets bijzonders? Ziedaar een vraag, waarover de geleerden het — althans in theorie — lang niet eens waren. „Want”, zei men, „wat is er nu feitelijk voor nieuws aan die machine? Een 2-cylinder V-vorm motor, een veerend frame, dry-sump-smering, onderling verbonden remmen, speedometer, aandrijving uit den versnellingsbak, een behoorlijke uitrusting met accessoires, dat alles mag zeer de moeite waard zijn, overdonderend nieuws is het nu bepaald niet, „alles schon langst dagewesen”. Moet men nu in Engeland over de verschijning van deze machine zoo'n ophef maken?” En inderdaad is voor dit betoog veel te zeggen, zoolang men niet aan den lijve het voorrecht heeft genoten met deze nieuwste Matchless-creatie op den weg te mogen kennis maken. Theoretisch hadden de menschen, die redeneerden als boven, gelijk, maar de gebroeders Collier, de vermaarde Matchless-constructeurs, zijn nu niet bepaald een paar kleine jongens en de blijkbare trots, waarmee ze de Silver-Arrow aan het groote publiek presenteerden, was een eerste aanwijzing in de richting van „iets bijzonders”, waarmee men thans voor het voetlicht trad. Ik persoonlijk was dan ook zeer nieuwsgierig om in de praktijk op onze Nederlandsche

wegen met de Silver-Arrow te mogen kennis maken en toen de heer Van den Bossche zoo welwillend was zijn eigen, nog niet ten volle ingereden, machine voor eenige weken aan mij af te staan, toen heb ik dankbaar dit aanbod aanvaard en deze Matchless uitverkoren als eerste van de rij van interessante machines, die in 1930 in ons blad zullen worden beschreven. En nu de Silver-Arrow klaar staat in de garage, om weer door zijn wettigen heer en meester te worden afgehaald, nu is het eerste, wat ik uitdrukkelijk aan onze lezers wensch te verklaren, dat met haar een machine aan de markt is gekomen, die werkelijk iets bijzonders is en als ik me niet zeer vergis, moet beschouwd worden als den voorlooper van een nieuw ras. Want deze „Zilveren Pijl” moge dan geen Every-man machine zijn in den geest van de heel goedkope utiliteits-machine, vast staat, dat ze het wel is in den meest idealen zin van het woord, als een snel en betrouwbaar motorvoertuig, dat bij wijze van spreken door een kind kan worden bereden, dat comfort en veiligheid op zeer gelukkige wijze in zich vereenigt, een zeer hoogen graad van betrouwbaarheid paart aan tot nu toe ongekende geruischloosheid en een waarlijk verbluffende ligging op alle mogelijke en onmogelijke wegen, kortom als een motorrijwiel, dat zoo zeer geschikt is voor veilig, snel, comfortabel en economisch vervoer van „iedereen”, dat er van dit speciale machine-type wel een krachtige invloed zal

moeten uitgaan ten gunste van het gebruik van het motorrijwiel in het algemeen. O ja, ik zie al weer hoofden schudden en hoor al weer mompelen vol argwaan, of dit alles wellicht nu niet een weinig al te mooi wordt ingezien. Mijn antwoord daarop luidt, dat ik, als altijd, me volkomen verantwoord gevoel voor wat ik schrijf, maar in dit speciale geval toch wel met heel veel genoegen den ongelovigen Thomas bij zijn kladden zou pakken, om hem voor de Silver-Arrow neer te planten en hem te verzoeken op de machine plaats te nemen en zelf haar te probeeren. Eigenlijk bekoort die gedachte mij zoo, dat ik den delinquent al in gedachte in den zadel zie en ik met hem in minzaam twistgesprek ben. En ik zie al in mijn geest zijn gezicht bij de eerste proef de beste, het aantrappen. Geen gedaas met allerlei manetten en met een kleplichter, geen hart verlamvend en humeur bedervend getrap op een ongelukkigen kickstarter, met als eenig resultaat heel veel kick, maar voorloopig heelemaal geen start. Men houdt alles dicht, de ontstekings- en luchtmanetten en den draaienden handgreep voor het gas, draait even de contactknop op het schakelbord aan en u trapt. Feitelijk is „trappen” nog te krachtig uitgedrukt. Men laat het been zakken en..... de motor loopt. Desnoods is hetzelfde resultaat verkrijgbaar, als men met de hand den kickstarter zacht naar omlaag duwt. En ik behoef niet eens te kijken naar het gezicht van m'n ongelovigen Thomas in den zadel, ik weet van te voren, dat er verrassing op te lezen staat. En dat is begrijpelijk, want over makkelijk starten is al heel wat geschreven en geboomd, maar het starten van deze Silver Arrow is eenvoudig ideaal. In mijn handen deed ze het altijd even gemakkelijk en zonder de minste krachtsinspanning. Alleen des morgens, bij flink lage temperatuur, als het gevoren had, heb ik wel eens een tweeden trap moeten geven. Maar dat was dan ook alles, mits men niet onmiddellijk het gashandle opendraait. Laat den motor dus eerst maar even wat warm draaien, zoodat hij geleidelijk aan meer lucht kan velen en luis-ter in dien tijd maar eens naar het prachtig geruischloos draaien op den stationnairen proeier, die er zorg voor draagt, dat de motor onderweg bij verkeersstopps niet afslaat, ook al draait men alles

dicht. Als mijn ongeloovige Thomas waarlijk verstand heeft van motoren, dan zal hij moeten toegeven, dat dit stationnair draaien van den motor van dien aard is, dat hij er met den besten wil van de wereld niets op kan aanmerken. Zonder overslaan draait de motor met zoo weinig geruisch, dat men op een pas of tien à vijftien van de machine vandaan, niet eens meer hooren kan of de motor loopt of niet. En het geheel is zoo verbluffend goed, dat wel niet anders kan worden geconstateerd, dat, wat starten en geruischloosheid betreft, deze Silver Arrow haar gelijke niet heeft. En nu gaat mijn ongeloovige vriend rijden, klaar om op alle dingen, vooral de minder goede, te letten. Zijn motor is nu voldoende warm gedraaid en de prachtige dry-sump smering smeert de machine, zonder dat hij er naar behoeft om te zien. Maar hij is 'n Jantje Secuur en dus maakt hij met een enkele beweging den handigen sluitdop van het olie-reservoir los en ziet, terwijl de motor zijn zacht ronkend gerucht laat hooren, dat voldoende olie aanwezig is en de olie onophoudelijk van boven in het reservoir stroomt. Dat is een bewijs, dat dry-sump hem het werk uit de hand neemt en hem van alle zorgen omtrent de smering ontlast. Dus gaat de dop er vlug weer op, ontsteking en lucht worden bijgeregeld, de eerste versnelling wordt ingeschakeld en de draaiende handgreep wordt wat openge-draaid, dan komt de handkoppeling op en de Silver-Arrow rijdt weg, eerst op de laagste, daarna op de tweede en tenslotte op de hoogste versnelling. En weer doe ik in gedachten niet anders dan naar het gezicht kijken van den man, die twijfelde aan de waarde van m'n verklaring en me verdacht van overdreven uitbundigheid. En ik lach een tikje spottend.



Op ongebaande paden in het terrein komt de schitterende veering van de Zilveren Pijl eerst goed tot haar recht.

Want ook de uitdrukking van tevredenheid en blijde verrassing, die nu onder het rijden telkens weer over zijn gelaat glijdt, had ik verwacht. En als na een langeren of korteren proefrit m'n ongeloovige vriend eindelijk afstapt (iemand, die eenmaal op een Silver-Arrow zit, krijg je er niet zoo gauw weer af!) dan zal hij eerlijk moeten erkennen: „Inderdaad meneer K.R., u heeft gelijk gehad, deze machine is iets bijzonders.” En hij zal overtuigd zijn weg gaan en ik zal zelf weer zijn plaats innemen, om voor de zooveelste maal te genieten van de aangename sensatie, die het berijden van deze Matchless brengt. Altijd weer opnieuw is het onmiddellijk en zonder eenige krachtsinspanning



De Silver Arrow is een echte machine voor den toerist. Het is een lieve lust er met de machine op uit te trekken en op comfortabele en geruischlooze manier te zwerven, ver van den grooten weg, langs bosschen en velden.

starten van de machine een genoegen op zichzelf. Iedereen, die te zijner tijd te doen heeft gehad met een lastig startende machine, zal begrijpen, wat een prettig idee het is, naar de garage te kunnen gaan met de zekerheid, dat de motor na den eersten trap den besten onmiddellijk in actie komt. En altijd weer opnieuw blijft het zachte, geruischlooze loopen van den motor een sensatie, niet alleen voor den berijder, maar meer wellicht nog voor andere weggebruikers. Zoo mooi geruischloos nadert het geheel, dank zij de wormoverbrenging in den motor en het vermijden van overbodige tandwielen, dat anderen in de meeste gevallen de Silver-Arrow niet hooren aankomen, dan op het allerlaatste moment en het doordringende geluid van den electricen Lucas hoorn dan ook op deze machine zeker geen overbodige luxe is. Vooral in druk stadsverkeer valt deze geruisch-

loosheid bijzonder op. Als men een verkeersstop krijgt en alles dicht draait, blijft de motor rustig, — maar in het straatgewoel onhoorbaar — doorloopen, zoodat men soms onwillekeurig de neiging heeft, als men weer doorrijden kan, met den voet den kickstarter op te zoeken en weer aan te trappen. Vermakelijk is ook de verbazing, die zich op veler gelaat onderweg afspiegelt, als de Silver-Arrow passeert. Wegwerkers of arbeiders, langs of op den weg in actie, bleven mij meestal met open mond nastaren, omdat ze nu eenmaal gewoon zijn, dat de nadering van een motorfiets door het noodige lawaai wordt aangekondigd en ze deze machine eenvoudig niet hadden hooren aankomen. En vooral boekdeelen sprekend

waren wel de apprecieerende blikken, die mij werden toegeworpen door ouderen van dagen, dames zoowel als heeren, die, menigmaal stilhoudend, mij bleven nakijken, omdat ze maar geen hoogte konden krijgen van zoo'n „stille” motorfiets.

En naast gemakkelijk starten en keurige geruischloosheid, vraagt onder het rijden de factor *comfort* onmiddellijk de aandacht.

„Het veerende frame?” zult u direct vragen. Wel, ik was er zelf eer een tegen- dan een voorstander van tot nu toe, maar kan niet anders zeggen, dan dat ik over het Matchless-frame enthousiast ben en ik zou maar weer

het liefst, om alle mogelijk „gezwam” te voorkomen, den ongeloovigen Thomassen willen toeroepen: „Neemt een Silver-Arrow mee op den weg en probeert het zelf”. De veering is inderdaad bijzonder goed. In dat opzicht was ikzelf een wel een tikje argwanende Thomas en ik heb dan ook niets onbeproofd gelaten, om zwakke punten van dit frame te ontdekken. Maar ik ben er niet in geslaagd, hoewel ik gereden heb op de zonderlingste wegoppervlakken, op bosch- en voetpaden, op wegoppervlakken vol kuilen en gaten en door mul zand. Overal verwerkte het veerende frame op onberispelijke wijze de schokken en bracht een bijzonder hooge mate van comfort. Nu had ik dat ook wel verwacht, maar wat ik niet verwacht had, was, dat het geheel in de moeilijkste bochten en op de zonderlingste wegoppervlakken zoo schitterend op den weg zou blijven liggen.

Eerlijk gezegd, was ik bang voor kwispelstaarten en wegglijden van het achterwiel. Maar hier was de Silver-Arrow mij een openbaring. Op de ruwste wegoppervlakken lag de machine als een muur en de bochten neemt men met haar zoo spelenderwijs, dat ze zichzelf als het ware door de bocht heenstuurt. En in het terrein, en vooral in mul zand, trekt de motor met zijn regelmatige aandrijving zoo steady door alles heen, dat het mij bijna altijd lukte met de voeten keurig op de rusten, ook over langeren afstand door de hindernis heen te rijden. Om het veerende frame op de proef te stellen, koos ik onder meer sterk kronkelende landwegen met korte, scherpe bochten, liep daar zoo snel mogelijk in en remde dan voor de bochten scherp af.

Maar de Matchless kwam er keurig door en ik kreeg haar niet aan het slingeren. Een enkele maal ondervond ik achter een zacht deinende beweging, die echter niets verontrustends had. Het eenige, wat ik helaas niet probeeren kon, was het rijden op doorregende, glibberige wegen, om de eenvoudige reden, dat het in deze weken maar niet wil regenen, al zijn we dan tegenwoordig in het bezit van een regenmaker.

In den beginne was ik juist naar deze proef zeer nieuwsgierig, maar alles wat de Silver-Arrow in deze weken gepresteerd heeft op de meest zonderlinge paden en terreinen was tenslotte van dien aard, dat ik overtuigd ben, dat de machine het ook hier goed zal doen. Daarbij komt nog, dat, behalve de veering, ook de *rijpositie* op de Silver-Arrow buitengewoon goed is. Met behulp van het vlotte stuur, kneegrips, afstand tusschen zadel en stuur en voetrusten, is hier een combinatie verkregen, die werkelijk zeer gunstig is. Men kan deze houding uren en uren volhouden, zonder moe te worden, ook op slechte wegen, of in het terrein en de controle-organen liggen zoo gemakkelijk en natuurlijk, dat elk onderdeelje juist op zijn plaats schijnt. Door de makkelijke rijpositie, het ideale sturen, de vaste ligging en de goede veering, krijgt men het gevoel, dat men met deze machine alles aandurft en ik betrapte mezelf dan ook op een brutaliteit, met de voeten op de rusten, die ik op andere machines nooit evenaarde. En vanzelf kwam daardoor ook het besef in mij op, welk een uitstekende wedstrijdmaschine de Silver-Arrow zal zijn voor betrouwbaarheidsritten. Want niet alleen is ze zeer betrouwbaar en voldoende

snel, maar men wordt op haar niet moe, ze trekt overal met gemak door en klimt ook uitstekend. Terugschakelen op een helling bleek niet gauw noodig, want de motor is zeer soepel en vele hellingen worden vlot op de hoogste versnelling genomen. Dat de motor zeer soepel is, dank zij de gelijkmatige aandrijving en de gunstige gaswerveling in de cilinderkoppen, bleek mij ook steeds weer bij het langzaam rijden op de hoogste versnelling. Met verlate ontsteking klokt de machine zacht zoemend over den weg, met een tempo, waarbij de speedometernaald soms zelfs tot even onder de 10 K.M. aanwees. Ook het accelereeren was goed, zonder nu echter bepaald overdonderend te zijn. De machine trekt flink snel op, maar de bliksem-

snelle acceleratie, die de Engelschen hier en daar hebben beschreven, heb ik niet kunnen ontdekken. Het geruischlooze van de acceleratie neemt echter bij de Silver Arrow veel weg van den indruk van snel optrekken, dien men krijgt bij een meer luidruchtigen motor. Op mijn nog niet geheel ingereden machine bereikte ik even een kort moment een snelheid van tusschen de 80 en 90 K.M. Harder durfde ik nog niet te rijden, maar een behoorlijk ingereden machine, die goed los is, zal m.i. zeker de 100 K.M. halen. Bij alle snelheden toonden de gecombineerde remmen voor en achter zich prachtig voor hare taak berekend en ook de aparte handrem voldeed



Waar men bij een Silver-Arrow beslist geen last van heeft. Van een halve hartverlamming en verlies van goed humeur door slecht starten.

goed, zoodat de Silver Arrow ook een zeer veilige machine is. De banden, waarmee de machine is gemonteerd, zijn $26 \times 3,25$ inch banden, als standaard; op de machine van den heer Van den Bossche trof ik 27×4 , de continentale maat, en ze voldeed mij uitstekend op allerlei soort wegen. Alleen kwamen met deze zware bandenmaat de wielen, wanneer de machine zonder eenige krachtsinspanning op den handigen centralen standaard werd getrokken, niet van den grond.

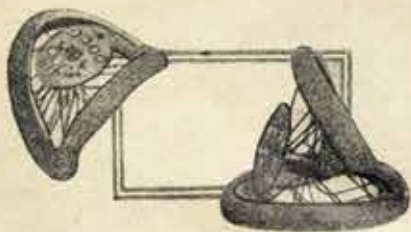
Wanneer ze op dezen standaard staat, kan men door het losmaken van twee zijstukmoeren en van de moer boven op het achterspatbord, bij de scheidingsstreep, het achterste deel van het achterspatbord uittrekken en verwijderen, waardoor bij een eventuele bandreparatie alles veel toegankelijker wordt. Op het gebied van toegankelijkheid frappeerde ook de eenvoudige manier, waarop de kabels van den magdyno kunnen worden losgenomen en de kleppen kunnen worden bereikt, terwijl ook het bijstellen van de koppeling

bij nader onderzoek veel minder ingewikkeld bleek, dan sommigen wel hebben voorgesteld.

Alleen verwondert het mij, dat bij eene machine, die zoo is afgestemd op comfort, onderling verwisselbare en snel uitneembare wielen ontbraken. Andere bezwaren, die men tegen de Silver-Arrow zou kunnen aanvoeren, zijn de eenigszins blootgestelde positie van een vitaal machine-deel als de olie-tank van het dry-sump systeem onder vlak voor den motor, waar — al is die tank dan van „welded-steel” — een ongelukkig aankomende steen of rotspunt wel eens schade zou kunnen aanrichten, en de vrij lage plaatsing van den geluiddemper, die bij een scherpe bocht naar rechts af en toe kans heeft den grond te raken. Maar dergelijke uitzonderingen daargelaten, heb ik werkelijk voor deze machine, wier benzine-verbruik, nog niet geheel ingereden, op ongeveer 1 op 26 à 28 kwam, niets dan lof. Eerlijk gezegd, bereed ik nog nooit een motorrijwiel, dat zulk een aparte bekoring bracht, dank zij vooral drie hoofdpunten: het verbluffend gemakkelijke starten, de prachtige geruischloosheid en de schitterende veering, welke laatste, zooals men weet, onder het rijden nog op gemakkelijke wijze kan worden bijgesteld. Ook voorvorkveering en steringdemper zijn op dezelfde manier bijstelbaar, maar de voorvork werkte zeer naar mijn zin en..... de stering-demper heb ik eenvoudig vergeten, omdat ik die heelemaal niet noodig had. Als ik dan ook aan het einde van dit artikel het vermoeden uitspreek, dat de Silver-Arrow een voorlooper zal zijn van een nieuw ras van motorfietsen, dan is dit in de volle overtuiging, dat de Matchless-fabriek hier een product heeft gebracht, dat inderdaad eene inleiding vormt tot een tijdvak, waarin heele comfortabele, soepele, makkelijk startende en vooral geruischlooze meer-cylinder machi-

nes, de gepousseerde eenpitters, die thans domineeren, zullen verdringen. Want al is het motorrijwiel een sportief vervoermiddel, zijn toekomst is voor alles gebaseerd op zijn succes niet als zuivere machine voor den sportman, maar als comfortabel, handig en voldoende snel vervoermiddel voor den toeristischen rijder. En wat de Silver-Arrow in dit opzicht brengt, is wel degelijk zoo iets bijzonders, dat het wel niet anders kan, of tallozen, die daar vroeger om gegronde redenen afkeerig van waren, zullen nu door deze pracht machine voor de zaak van het motorrijwiel worden gewonnen. In dien geest mag de Silver-Arrow waarlijk als een Every-man machine worden beschouwd. Dat zij ook in Nederland talrijke aanhangers zal vinden, staat bij mij vast, want deze machine probeeren, brengt onvermijdelijk mee onmiddellijk onder hare bekoring komen. Dat heb ik tijdens mijn omzwervingen ook al wel bemerkt. Zelfs oude, sceptisch aangelegde motorrotten als Geert Hoogeveen, Steensma e.a., waren onmiddellijk enthousiast en Steensma nam direct het agentschap voor Den Haag op zich. Er zou slechts één mogelijkheid zijn, dat deze nieuwste Matchless niet tot stand brengen zou, wat ik er van verwacht en die is, dat op den duur het gebruikte materiaal aanleiding zou geven tot klachten. Dat kan alleen de praktijk na verloop van tijd uitwijzen. Maar wie, als ik, weet wat de naam Matchless inhoudt, acht deze mogelijkheid uitgesloten en ziet de toekomst voor de Silver Arrow zeer gunstig in. Als over eenige jaren vele lichte, geruischlooze meer-cylinders over onze wegen voortsuizen, dan zal — daar ben ik zeker van — deze Zilveren Pijl reeds zijn erkend als de voorlooper van een geslacht, dat inderdaad het motorrijwiel een stap dichterbij het groote ideaal: *het vervoermiddel voor iedereen!*

Een merkwaardig staaltje van Avon-soliditeit. — *Motorcycling* bracht dezer



dagen de afbeelding van dit Douglas-wiel, na een val op een dirt-track.

De vormverandering ten spijt, bleven de Avon binnen- en buitenbanden

rustig op het wiel en werden niet lek.

Het eerste Persbericht van de Nederlandsche T.T. — Uit Assen mochten we van den heer Scherff het eerste persbericht ontvangen betreffende de T.T. Het luidt als volgt:

„De Nederlandsche T.T. Motorraces zullen, volgens een besluit der F.I.d.C.M., genomen tijdens het congres te Barcelona, plaats vinden op Zaterdag 5 Juli a.s.

De rennen in 1929 waren een enorm succes, toch zijn er alle voorteekenen, dat de a.s. races een nog grooter succes zullen worden. De belangstelling uit binnen- en buitenland is bijzonder groot, zoodat de wedstrijd ook dit jaar wederom zal zijn het belangrijkste internationale sportevenement in ons land.

De voorbereidingen zijn reeds in vollen gang.”

De zaak draait dus alweer. Mogen spoedig belangrijke berichten volgen.

Ariel House te Amsterdam. — De firma Fijma & Van Oosten, Bilderdijkstraat 29, opent Zaterdag 15 Maart a.s., te 2 uur n.m., de, volgens de in dit nummer voorkomende annonce, fraaiste motorshowroom in Nederland.