





# *De motor van Uw keuze:*

## MATCHLESS MODELLEN 1955

De vijf basis-modellen, waaruit de Matchless-serie de laatste jaren heeft bestaan, zijn in 1955 gehandhaafd. Ieder model heeft echter verschillende interessante veranderingen en verbeteringen ondergaan, die over duizenden kilometers zijn beproefd. Zij beantwoorden aan alle eisen, die men kan stellen aan een betrouwbaar en veilig motorrijwiel.

Matchless beschikt over een ononderbroken vijfenvijftig-jarige ervaring op het gebied van de fabricage van motorrijwielen, welke men niet te hoog kan waarden. De serie 1955 bestaat uit 350 cc. en 500 cc. 1 cylinder-modellen met vast en verend frame voor normaal en wedstrijd gebruik, de 500 cc. Super Clubman Twin van zeer moderne constructie en de Race-Twin type G-45. Uit deze typen kan zelfs de meest verwende motorrijder zijn keus bepalen.

Vraagt inlichtingen bij een van de Matchless-agenten, die U in het gehele land aantreft, of bij de importeurs voor Nederland:

**R. S. STOKVIS EN ZONEN N.V.**

Afdeling Motorrijwielen

Rotterdam





# MATCHLESS NEDERLANDS TERREINKAMPIOEN 1954

## AMERICA

### Big Bear Run

- 1st Bud Ekins 498 c.c.
- 2nd Dick Dean ..
- 3rd Vern Hancock ..

## SCOTTISH SIX DAYS TRIAL

- Best Performance
- L. A. Ratcliffe 347 c.c.

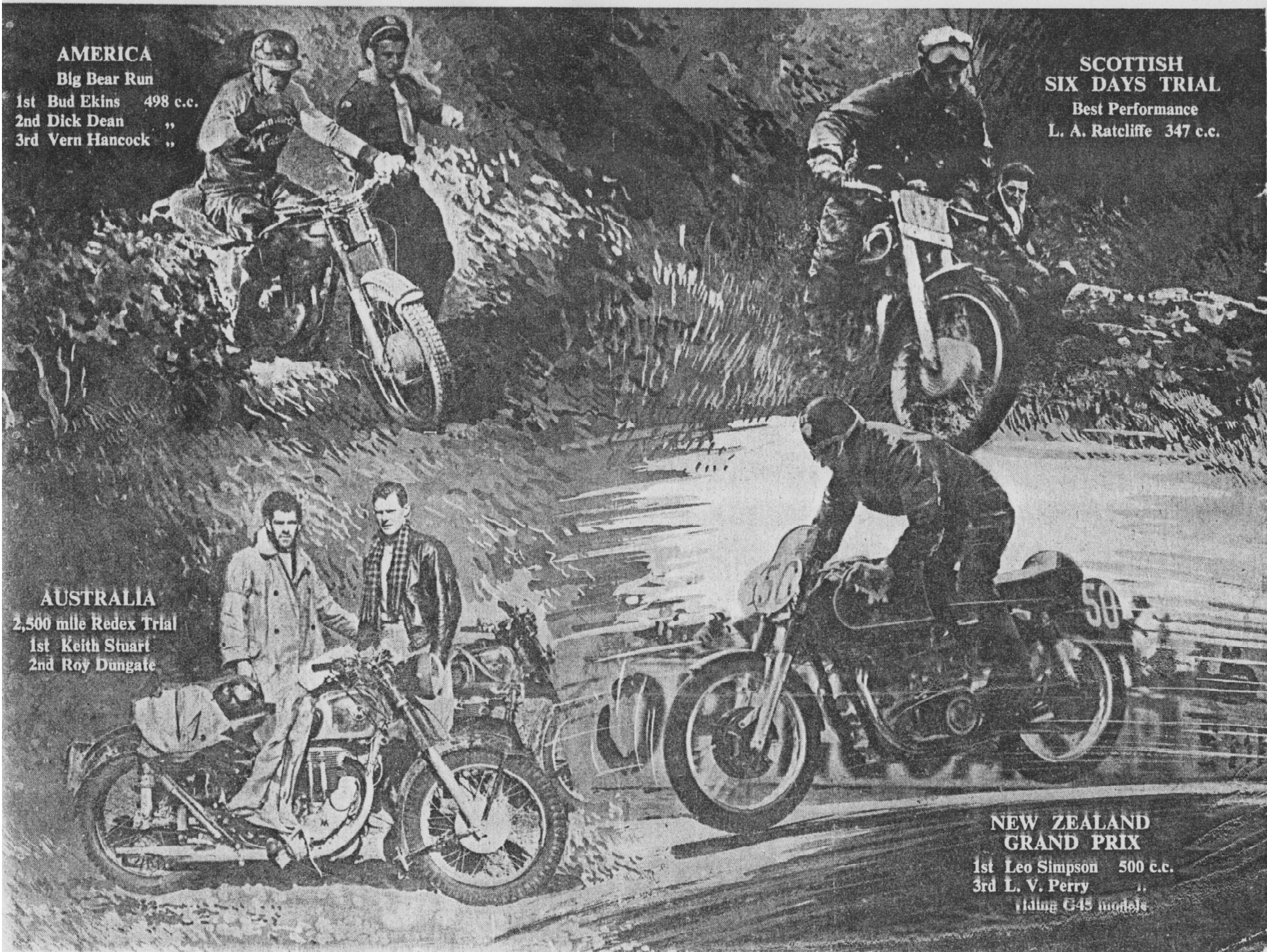
## AUSTRALIA

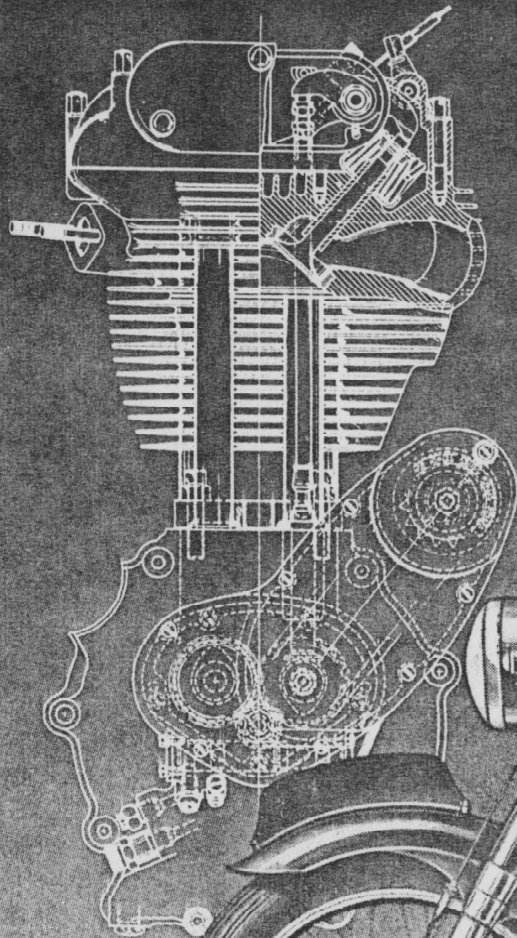
### 2,500 mile Redex Trial

- 1st Keith Stuart
- 2nd Roy Dungate

## NEW ZEALAND GRAND PRIX

- 1st Leo Simpson 500 c.c.
- 3rd L. V. Perry ..
- Using G45 models



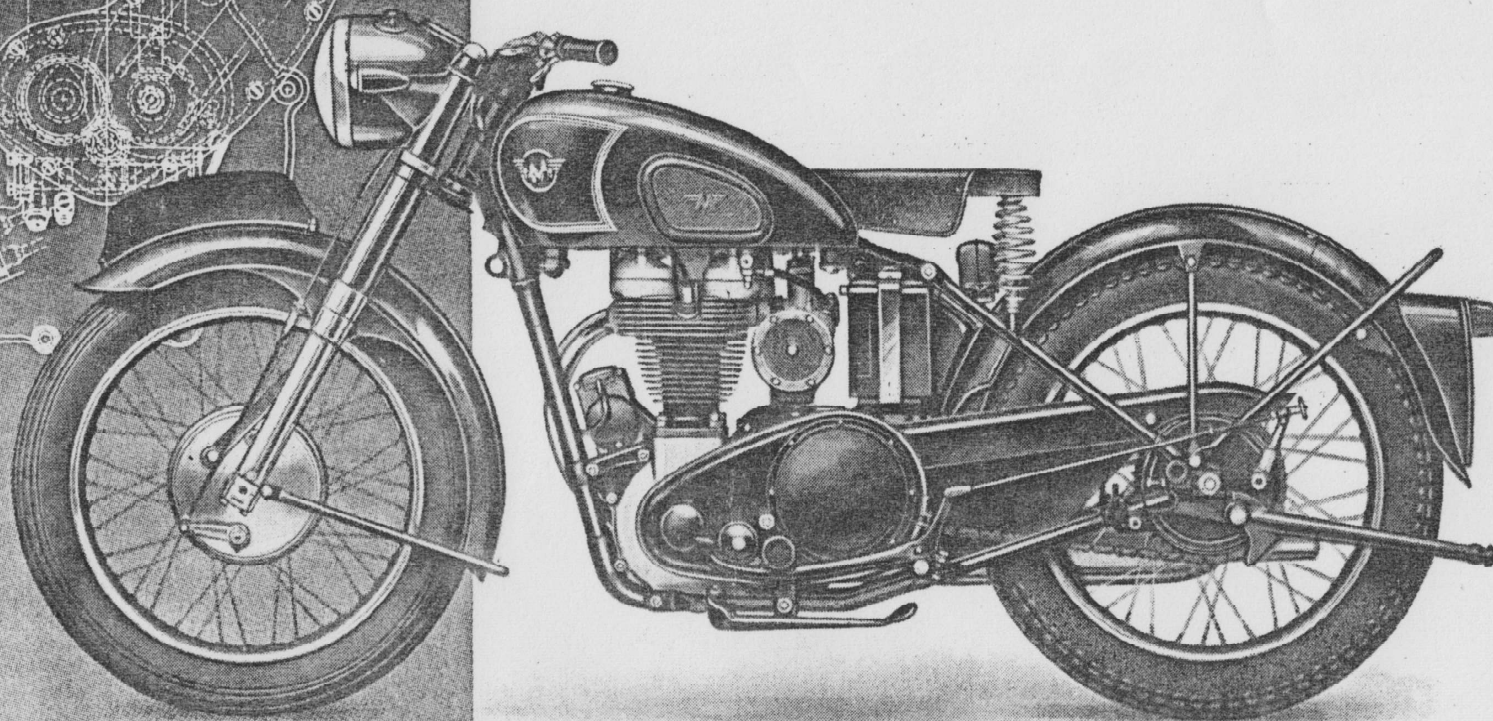


Model

**G3/L**

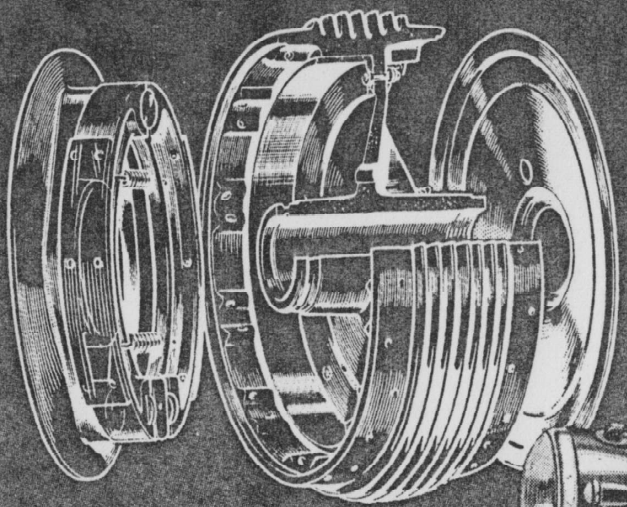
**350 cc. KOPKLEP MET VAST FRAME**

Een betrouwbare, handige en economische „350”, die aantrekkelijk is zowel voor nieuweling als ervaren rijder.



*Volledige specificatie bladzijde 12-13*

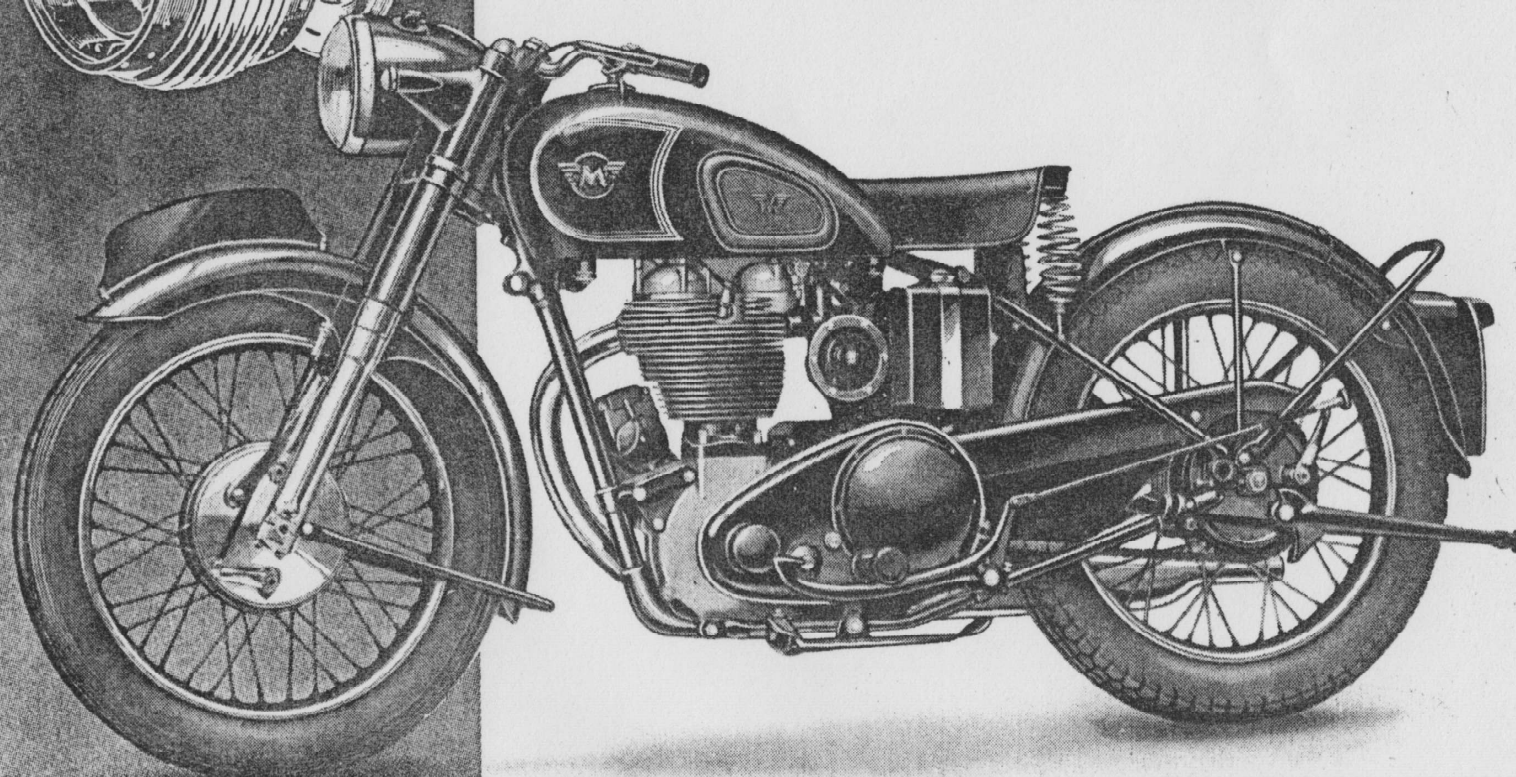




## Model **G 80**

500 cc. KOPKLEP MET VAST FRAME

Een zeer krachtige en economische „500”, die even geschikt is als solo- of als zijspanmachine.



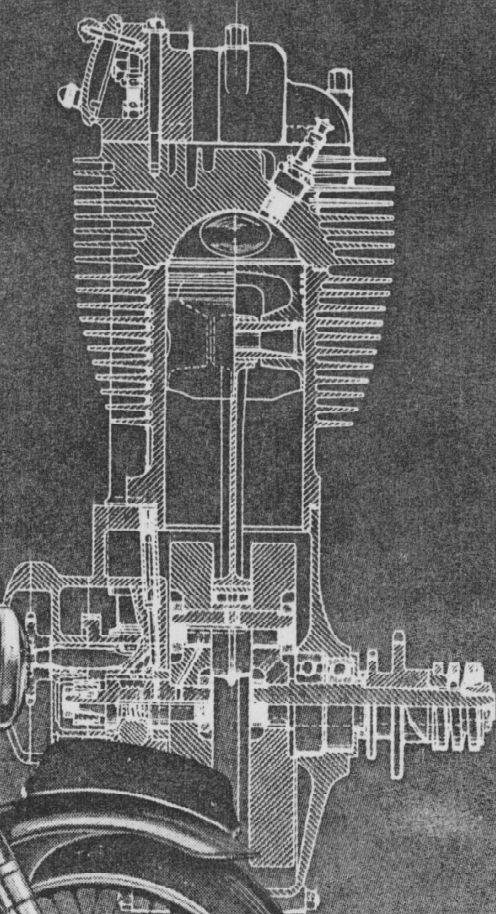
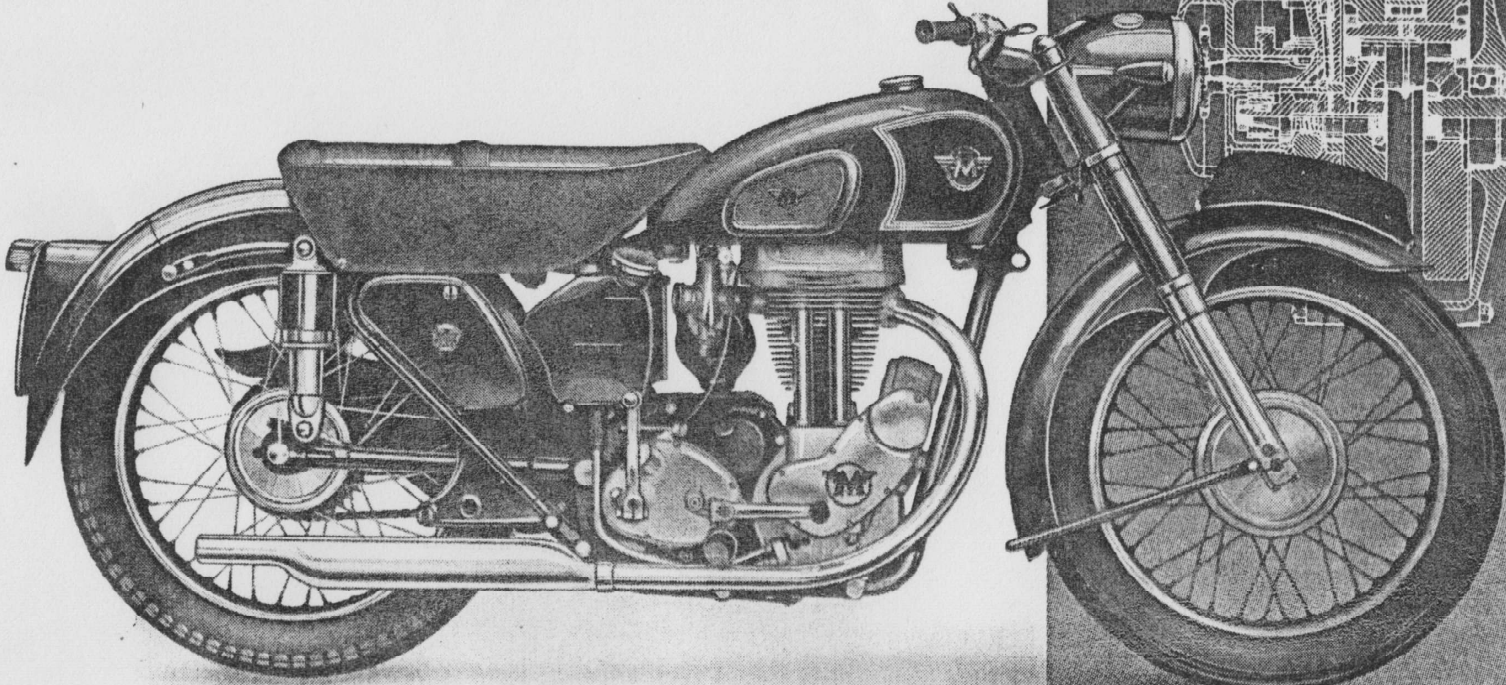
*Volledige specificatie bladzijde 12-13*



**Motobal** **G3/LS**

**350 cc. KOPKLEP MET TELESCOOP VOORVORK, ZWEEFARM ACHTERFRAME**

Nooit is er een meer populair motorrijwiel geweest, dan deze voor- en achter geveerde „350“.



*Volledige specificatie bladzijde 12-13*

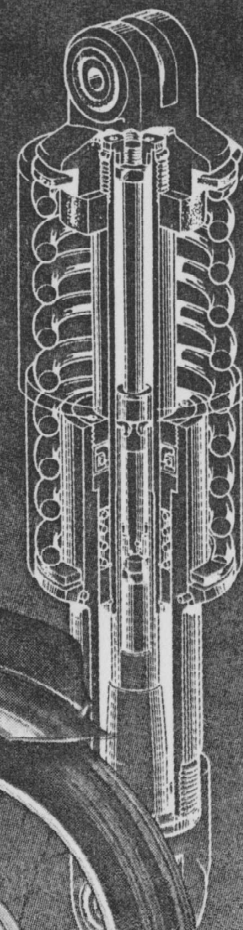
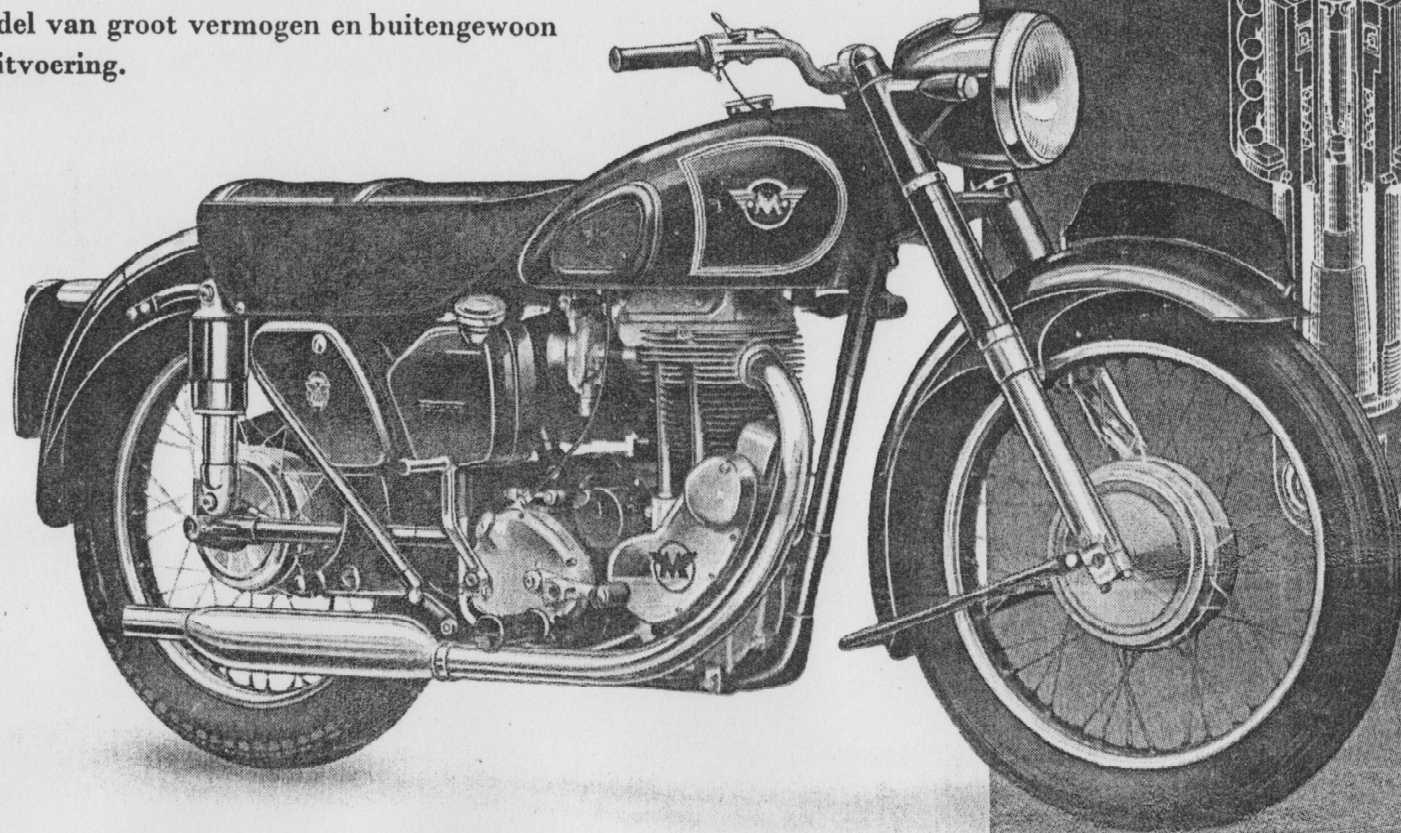
**Chroom tank met rode panelen**



## G 80 S

**500 cc. KOPKLEP MET TELESCOOP VOORVORK  
EN ZWEEFARM ACHTERFRAME**

Het model van groot vermogen en buitengewoon  
fraaie uitvoering.



*Volledige specificatie bladzijde 12-13*

**Chroom tank  
met rode panelen**

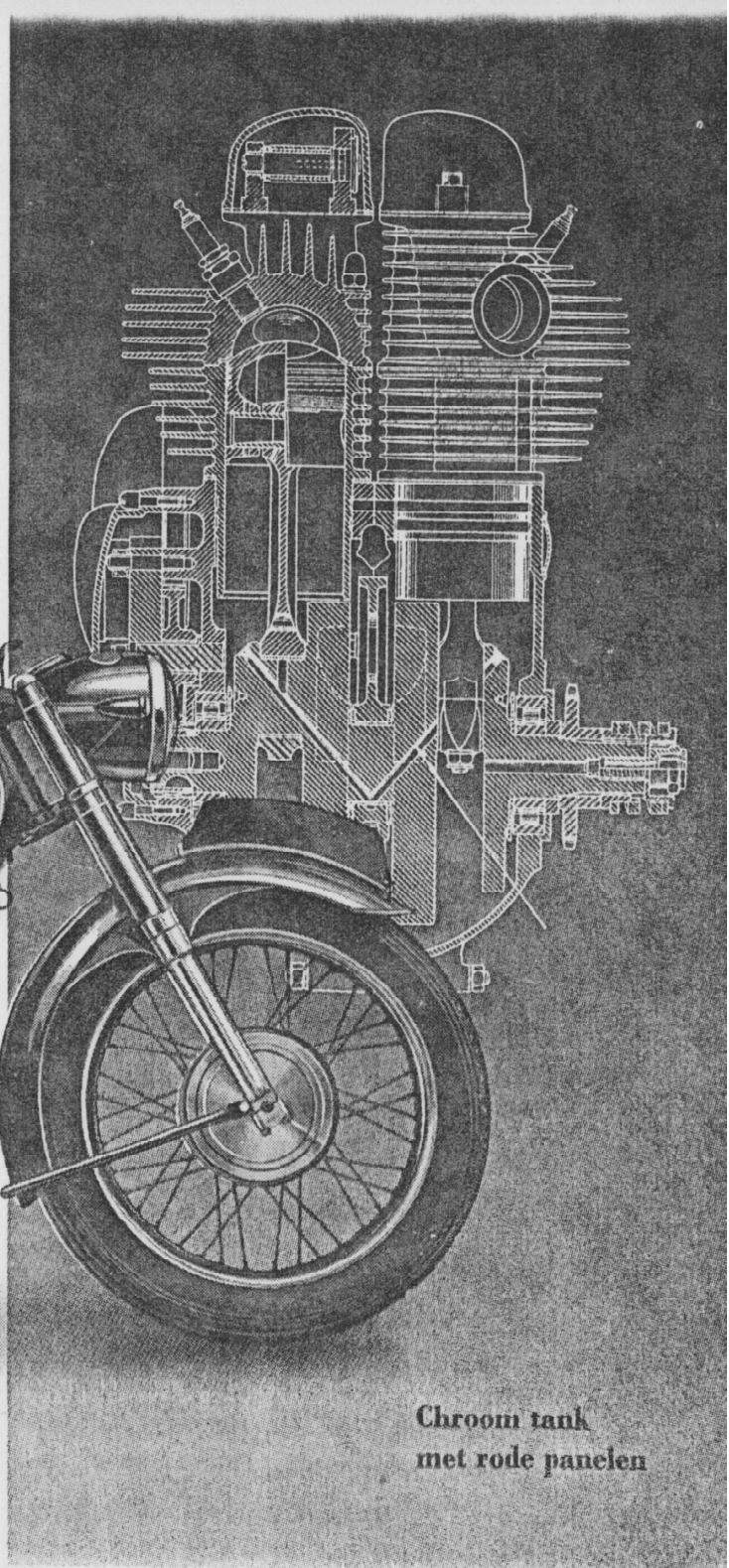
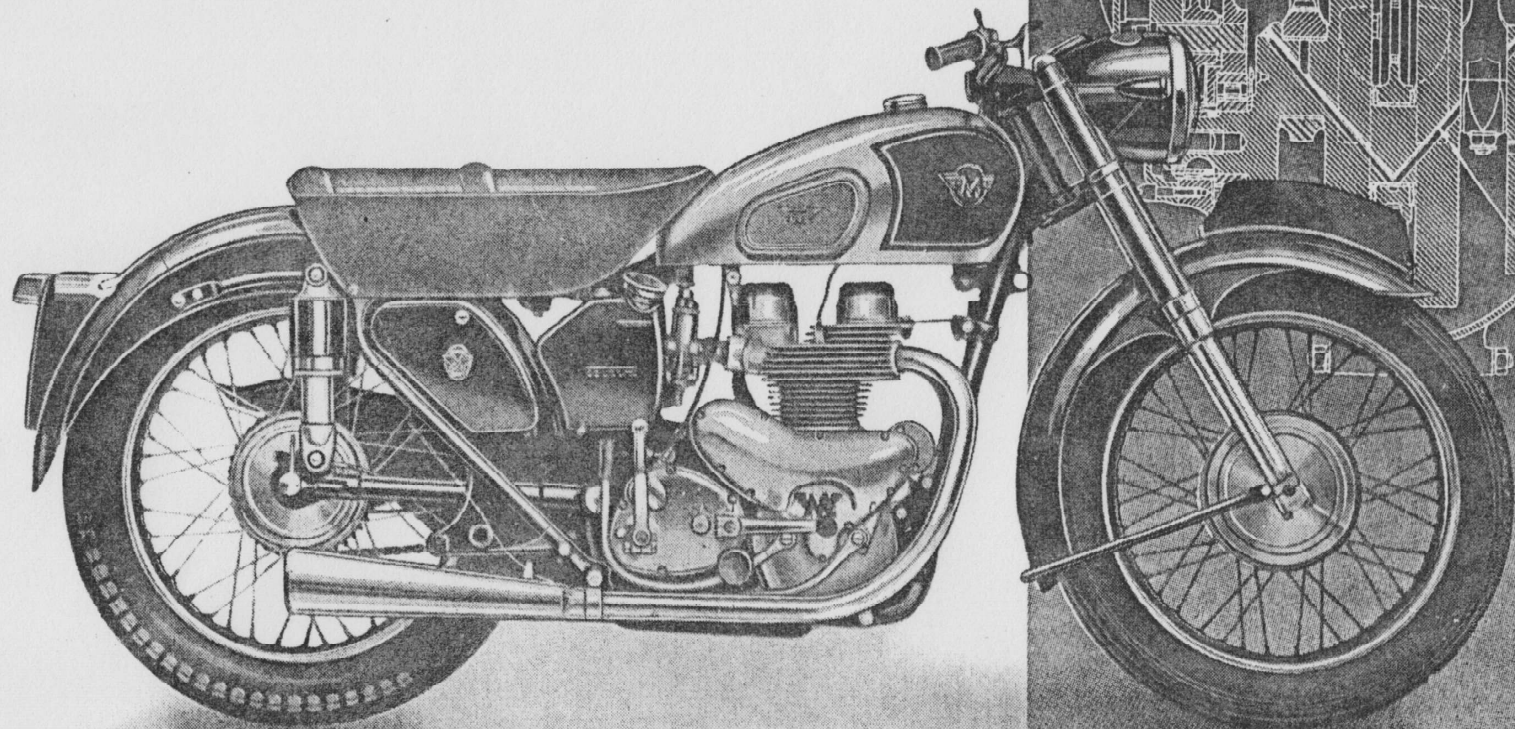


Model **G9**

DE „SUPER CLUBMAN“ VERTICALE TWIN.

500 cc. KOPKLEP MET TELESCOOP VOORVORK ZWEEFARM ACHTERFRAME

De Twin, die zich een grote naam heeft verworven door zijn snelheid, betrouwbaarheid en lange levensduur



Volledige specificatie bladzijde 12-13

Chroom tank met rode panelen



# SPECIFICATIE

## DE TWIN MOTOR

De Matchless 2-cylinder is opgebouwd rond een krukas met vliegwielen uit één stuk. Deze krukas is gemaakt van zeer hoogwaardig materiaal, dat een buitengewoon goed lageroppervlak heeft. De krukas loopt aan de einden op rollagers; in het midden op vlak lager met Vandervell lagerschalen. De drijfstangen zijn van gesmeed lichtmetaal. De drijfstanglagers zijn Vandervell lagerschalen. Bij eventuele slijtage kunnen de lagerschalen worden vernieuwd. De aluminium zuigers zijn van het bekende Matchless WIRE WOUND type. Drie zuigerveren op iedere zuiger, waarvan de bovenste is verchroomd om slijtage tegen te gaan.

## HET CARTER

Is gegoten in aluminium alloy. De beide bolvormige carterhelften vormen een zeer stijf geheel. Het middenschot met lager sluit hier geheel in, zodat iedere cilindervoet geheel is ingesloten en een zeer sterk en stijf geheel is ontstaan.

## CYLINDERS

Zijn gemaakt van eerste kwaliteit gietijzer. Twee aparte cylinders geven betere koeling. Hierdoor wordt vervorming der cylinderloopvlakken voorkomen. De cylinders zijn diep in het carter ingelaten. Lange bouten gaan door cylinderkop en cylinder in het carter en maken het geheel zeer stijf.

## CYLINDERKOPPEN

Er is een aparte cylinderkop op iedere cylinder. Om het gewicht laag te houden, betere warmte afvoering en groter vermogen te verkrijgen, zijn deze uitgevoerd in aluminium met zeer grote koelribben. Twee aluminium kappen per cylinderkop sluiten het onder druk gesmeerde kleppenmechanisme geheel in. De compressieruimte is bolvormig en heeft ingesloten klepzetsels.

## HET KLEPPENMECHANISME

De inlaatkleppen zijn gemaakt van Silchrome Staal, de uitlaatkleppen van KE965 Staal. De kleppen zijn half tulpvormig en

de einden der klepstelen zijn gehard. De kleptuimelaars zijn uit één stuk gesmeed en draaien op excentrische lagers. Hierdoor is de klepafstelling zeer eenvoudig.

## DISTRIBUTIE

De aandrijving der beide nokkenassen geschiedt door geruisloze tandwielen. Nokken en nokkenassen zijn uit een stuk gesmeed. Op de nokken lopen slepers. Deze drijven direct de stoterstangen aan.

## SMERING

De motor wordt gesmeerd volgens het dry-sump systeem. Twee grote aparte tandwielpompen worden toegepast. Een hiervan perst de olie door de motor en de andere pompt de olie naar de tank terug. Iedere pomp wordt aangedreven door een nokkenas. De olie komt door zwaartekracht naar de pomp. De pomp perst de olie door de krukas en drijfstanglagers. Een bepaalde hoeveelheid olie gaat via oliekanalen in cylinders en cylinderkoppen naar het kleppenmechanisme. Na de circulatie onder druk loopt de olie terug in het carter en wordt hiervandaan door de andere pomp in de olietank teruggepompt.

## DE EENCYLINDER MOTOR

Behalve verschillen in boring zijn de eencylinders van gelijke constructie. De krukas is opgebouwd uit verschillende delen. De vliegwielen zijn van eerste klas staal gemaakt en de drijfstang is van gesmeed staal. De krukas is gemonteerd in een aluminium alloy carter een gelagerd aan de kettingzijde op twee grote kogellagers, en aan de distributiezijde op een zeer breed bronzenlager. De zuiger is van het Matchless WIRE WOUND type met 2 compressieveren en 1 olieschraapveer. De bovenste zuigerveer is verchroomd. De cylinders zijn van gietijzer met grote koelribben. Cylinderkoppen zijn van aluminium en hebben een uitlaatpoort en ingegoten klepzittingen. De kleppen met verchroomde stelen en Stellite geharde steeleinden, worden aangedreven door duraluminium stoterstangen en aparte nokken. De haarspeldklepveren en het kleppenmechanisme zijn volledig ingesloten.

## SMERING

Werkt volgens het dry-sump systeem. De olie loopt van de olietank naar de pomp in het carter en wordt dan onder druk door de motor gevoerd. De olie komt dan terug in het carter en wordt hiervandaan weer teruggepompt in de tank. In de heen- en terugleiding bevinden zich oliefilters. De pomp is van het draaiende plunjer type en heeft slechts één bewegend deel, de plunjer. Deze wordt aangedreven door een wormwiel vanaf de krukas aan de distributiezijde. De olie gaat onder druk direct naar het drijfstanglager en krukaslagers. Er is ook een directe voeding naar de cylinderwanden en het kleppenmechanisme.

## WIELEN

Verchroomde velgen met brede bies in het midden. Rechte spaken en verstelbare schuine rollagers van grote diameter in voor- en achterwiel. De wielnaven zijn van aluminium en van geheel nieuw ontwerp met grote koelribben. Snel uitneembaar achterwiel door middel van een steekas. Wanneer het wiel wordt gedemonteerd blijven rem, tandwiel en ketting op hun plaats. Ook de wielafstelling wordt niet beïnvloed. Dunlop banden, voor geribd en en achter normaal profiel worden gemonteerd. Voor en achterrem hebben een diameter van 7" Ze zijn beide van het normale inwendig uitzettende type. Voorrem wordt bediend door kabel en handremhandle. Achterrem door stang en voetrempeedaal.

## SPATBORDEN

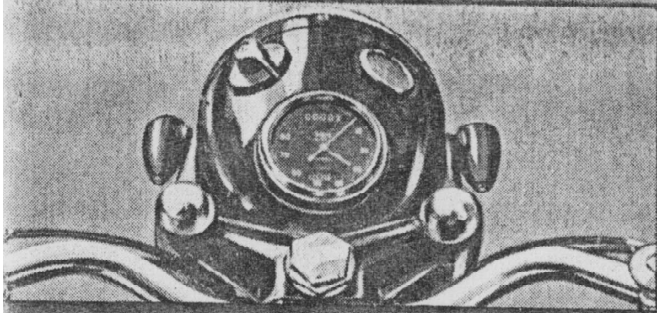
Zijn uit staalplaat geperst, gebonderiseerd en zwart gemoffeld. Het achterspatbord is zeer breed en diep en het achterste deel is afneembaar voor wiel demontage. Het voorspatbord is van nieuw modern model. De voorste stangen zijn vervallen. Het voorspatbord is nu door een zware inwendige beugel direct aan de voorvork bevestigd.

## TANK

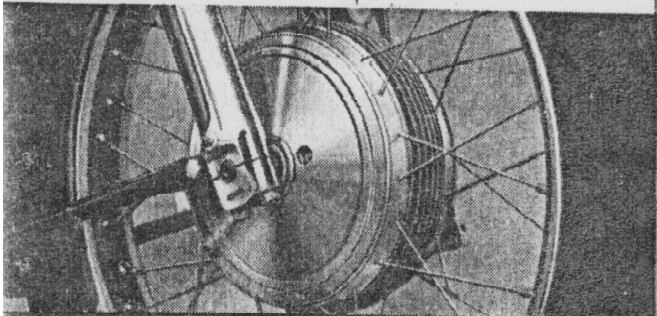
Benzine- en olietank zijn beide van geperst staalplaat, hebben gelaste naden en verbindingen en zijn uitgerust met snelsluitingen. De benzinetank is op rubber gemonteerd en wordt met vier bouten bevestigd.



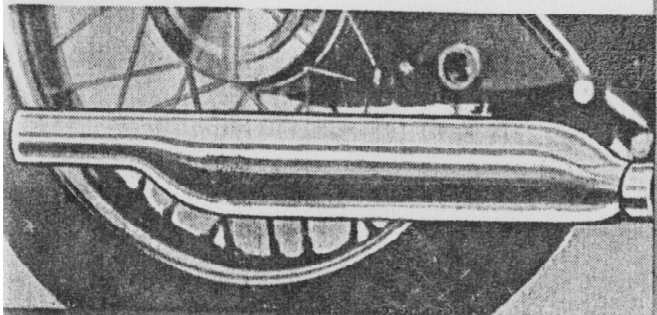
# VOOR 1955 NOG VERDER GEPERFECTIONNEERD



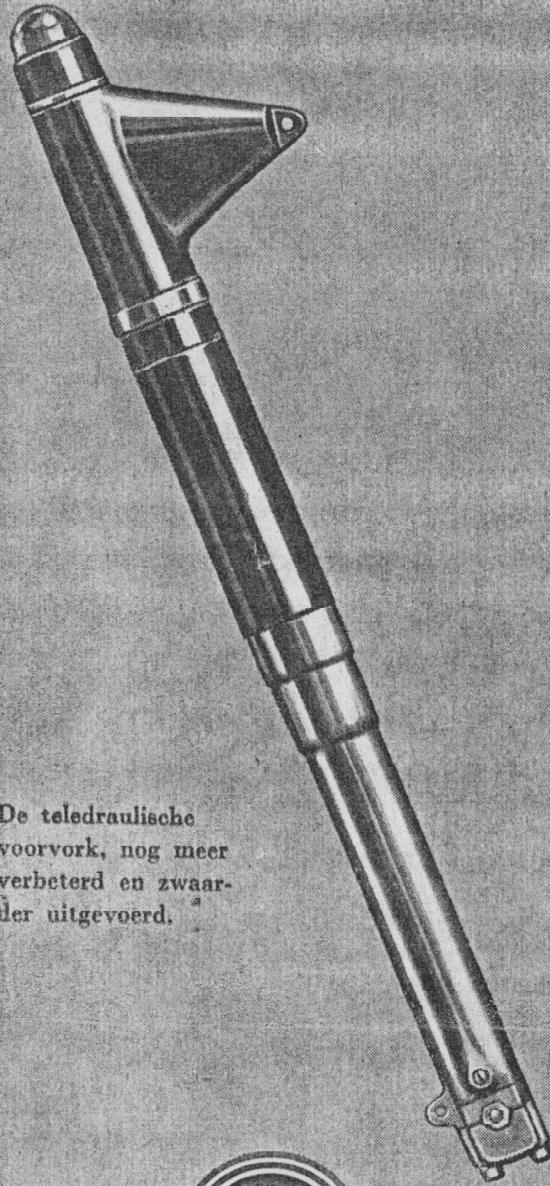
De nieuwe koplamp met ingebouwde snelheidsmeter, lichtschakelaar en ampèremeter.



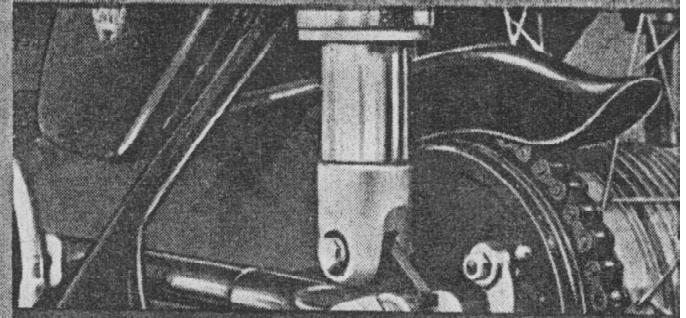
Voornaaf van lichtmetaal met brede remvoering, rechte spaken en grote koelribben.



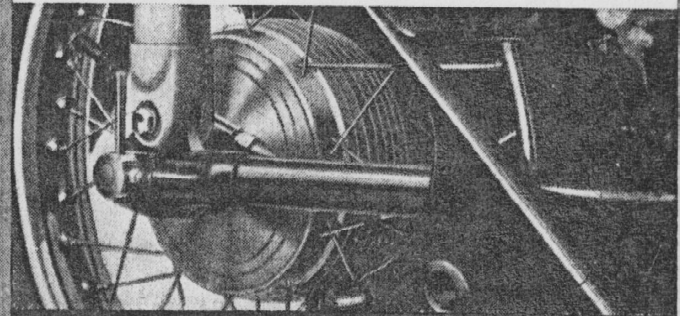
De nieuwe uitlaatdemper van de 1-cylinder modellen.



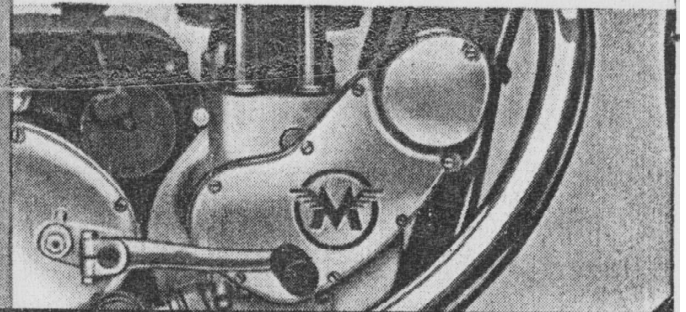
De teledraulische voorvork, nog meer verbeterd en zwaarder uitgevoerd.



Ketting afscherming verbeterd, houdt de ketting schoon en goed gekoeld.



Achternaaf van lichtmetaal, 3× gelagerd, brede remvoering, grote koelribben, rechte spaken, steekas en snel uitneembaar achterwiel.



De roterende magneet heeft automatische ontstekings-regeling.

# WEDSTRIJD

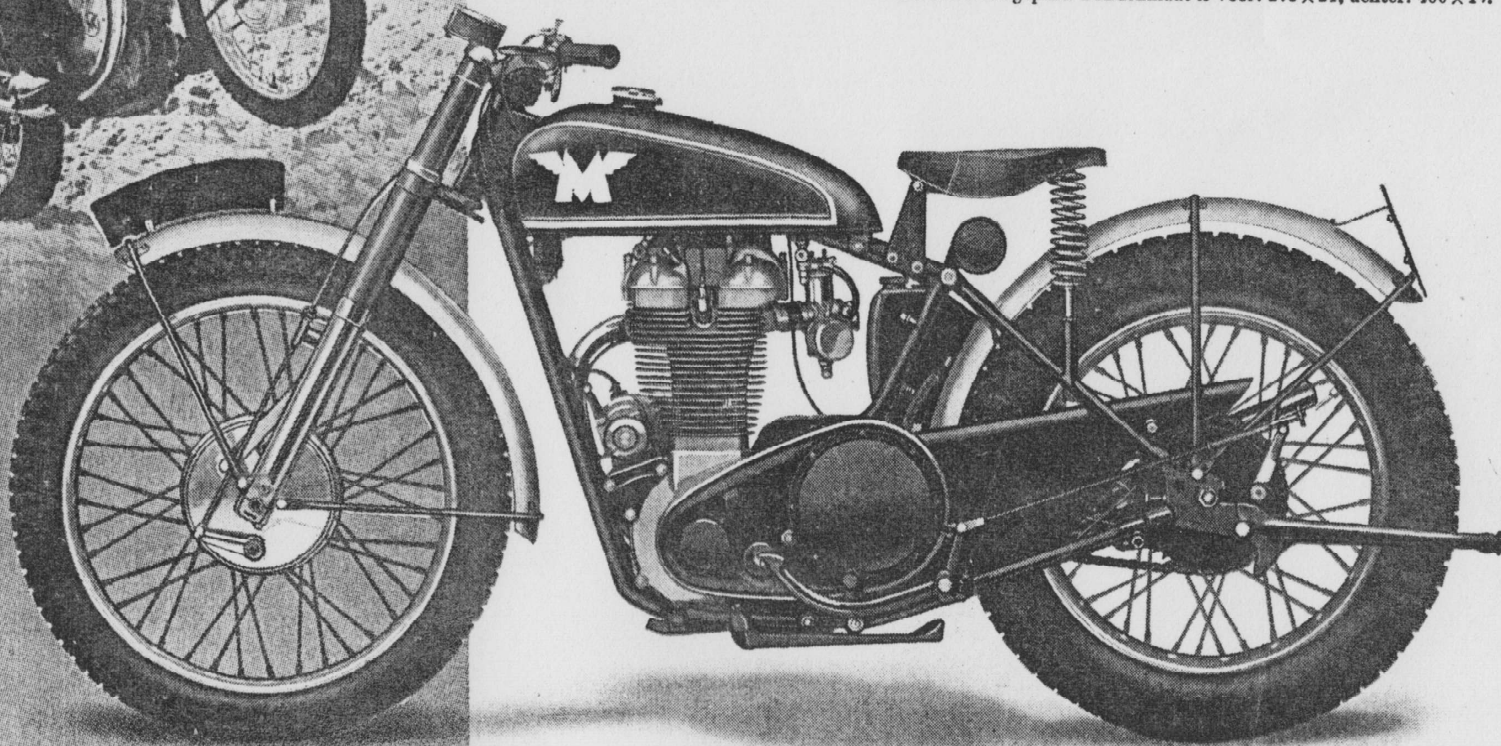
G 3/LC

G 80 C

De door de Nederlandse competitie modellen in 1954 behaalde successen zijn het bewijs dat deze aan alle eisen voldoen. In verband met de aan-deze machines te stellen eisen verschillen ze in uitvoering met de standaard machines. Alle zijn uitgevoerd met hoogliggende uitlaatpijp, wedstrijdbanden, boulons, zware spaken, brede velgen, aluminiumalloy cylinders, Lucas waterdichte magneet met handverstelling, licht-alloy benzinetank ± 10 liter, opvouwbare starter, stalen carterbescherming en gepolijste aluminium spatborden.

Het vaste frame van de modellen G3/LC en G80C is van geheel gelaste en zeer lichte constructie. Het heeft een zeer grote grondspeling en een wielbasis van 134,5 cm.

Het waterproof zadel is in hoogte verstelbaar en de versnellingsbak is speciaal voor Trials aangepast. Bandenmaat is voor: 275 × 21, achter: 400 × 19.



In ieder opzicht geheel identiek aan de machine, die winnaar werd van de „Schotse Zesdaagse Trial 1954”. Dit is de zwaarste Trial, die in Engeland wordt verreden.



# MODELLEN

Een Matchless verend frame met speciale teledraulische achtervering en zwaardere voorvorkveren is gemonteerd in de 350 c.c. en 500 c.c. terreinmachines. Het frame is van normale constructie en normale wielbasis, is echter op enkele plaatsen versterkt en heeft grotere grondspeling. De machine is uitgevoerd met een speciale buddyseat, zware voertrusten, race nokken, hoge compressiezuiger en Amal T.T. 10 carburateur. Bandenmaten voor: 300 x 21, achter: 400 x 19.

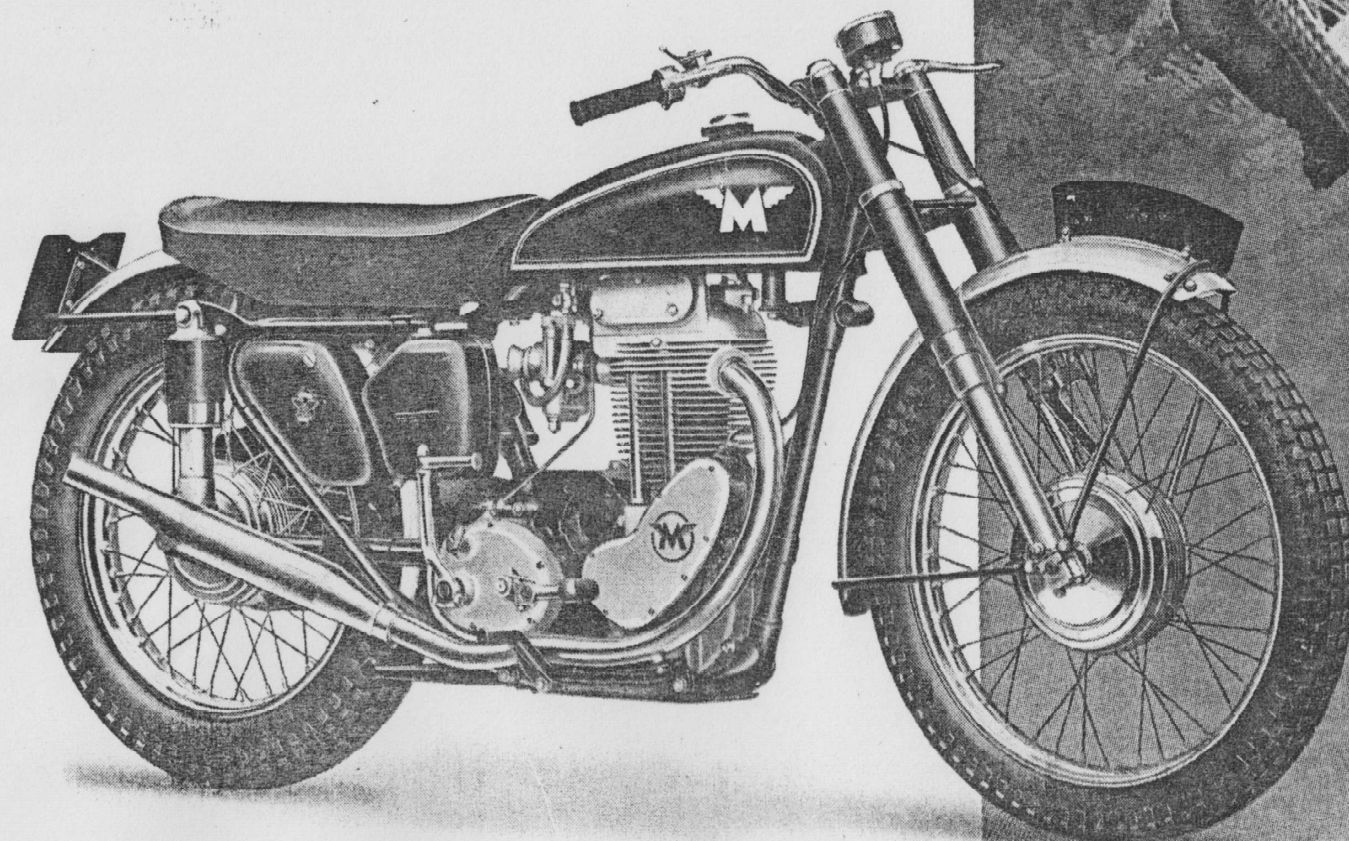
Extra te verkrijgen met verlichting, snel demontabele koplamp, uitlaatdemper.

## G 3/LCS

350 c.c.

## G 80 CS

500 c.c.

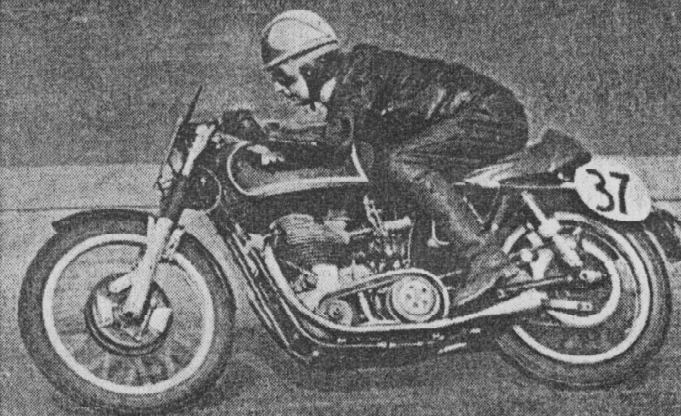
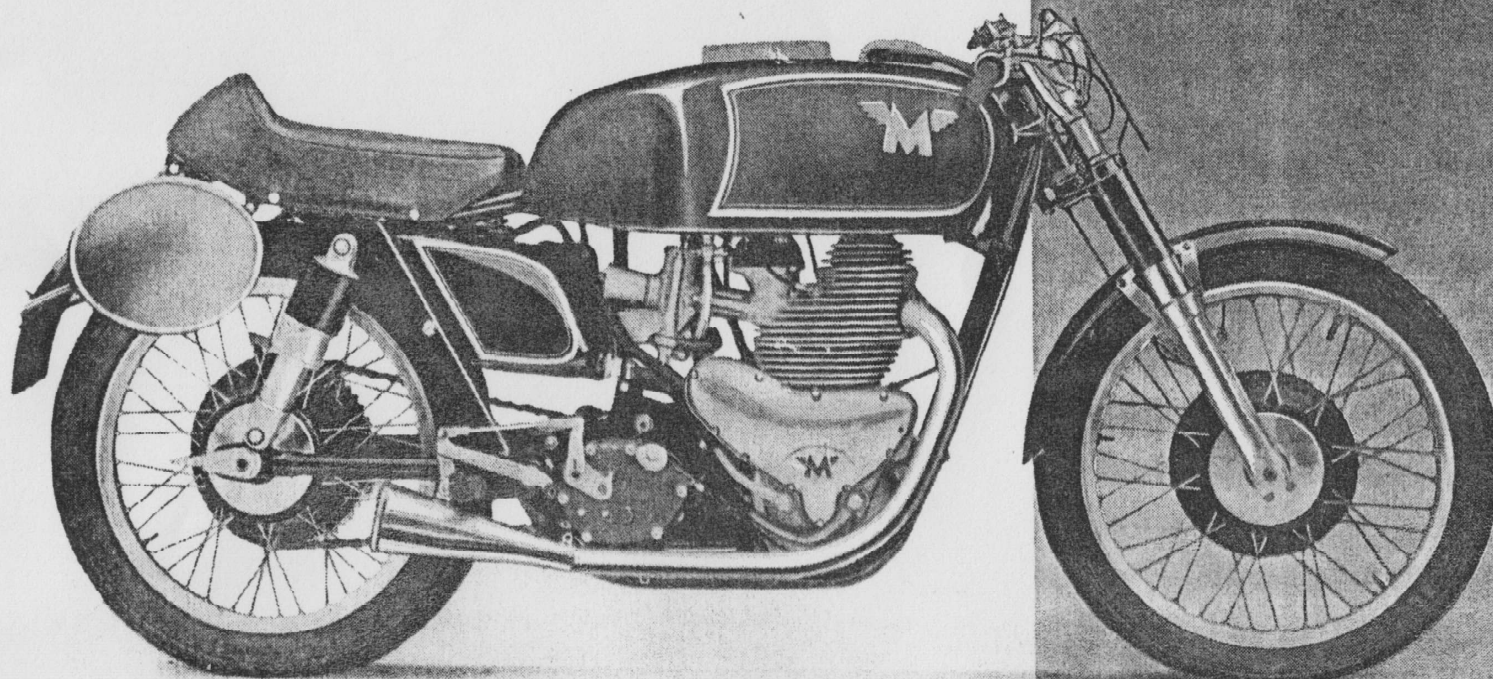


Winnaar van Nederlands terreinkampioenschap 1954 en van ontelbare nationale en internationale terreinwedstrijden.

Model

G 45

Dit is een 500 cc. 2-cylinder race-model.  
Speciaal ontworpen voor wegraces.  
Volledige inlichtingen hierover worden op aanvraag verstrekt.







# SPECIFICATIE

Er zijn twee benzinekransen waarvan een voor de reservevoorraad. Beide hebben een filter ingebouwd. Van alle modellen, behalve de wedstrijdmodellen, is de benzinetank verchromd met rode panelen. De tankinhoud van alle standaard modellen is ruim 17 liter. De olietank is onder het zadel gemonteerd, heeft een inhoud van 2½ liter en is voorzien van ingebouwd, uitneembaar oliefilter. De tank is bevestigd door middel van 2 bouten en een steun.

## UITLAATSYSTEEM

Verchroomde uitlaatpijpen en dempers zijn gemonteerd op alle modellen.

## STUUR

Verstelbaar in hoogte en geklemd in speciale brede lug.

## CARBURATEUR

De nieuwe Amal MONOBLOC is gemonteerd op alle standaard modellen. Deze carburateur is ontworpen om speciaal in het middenbereik gunstiger en meer economisch te werken zonder in het lage en hoge bereik ongunstiger te worden. De carburateur is tegen de warmte van de motor geïsoleerd door een speciaal niet-warmtegeleidend tussenstuk. Op de Twin is de carburateur gemonteerd op een inlaatspruitstuk, dat beide cilinders verbindt. De gasschuif wordt bediend door een draaibaar gashandle op het stuur. De luchtschuif door een manette op het stuur. In het huis van de carburateur bevinden zich de verschillende afstelschroeven (voor langzaam lopen en luchtafstelling). Flexibele benzineleidingen behoren tot de standaard uitvoering.

## ONTSTEKING

**MAGNEET** Alle een-cilinder standaard modellen zijn uitgerust met een automatische voor en na ontsteking. De Lucas magneet wordt door een ketting aangedreven. Het automatische ontstekingsmechanisme is ingesloten in de magneetkettingkast. De Lucas magneet van de twee-cilinder model C9 wordt door tandwielen aangedreven en de ontsteking wordt met de hand geregeld. Bougietype voor alle modellen Champion NA 8.

## TRANSMISSIE

door middel van ketting en vierversnellingsbak. De voorketting is ingesloten in oliebadkast. Contrôledeksels zijn zo aangebracht dat de kettingspanning en de koppeling kunnen worden gecontroleerd. Tussen krukas en tandwiel is een schokbreker aangebracht. De achterketting wordt beschermd door een diepe en zeer efficiënte afscherming.

## VERSNELLINGSBAK

De zwaar uitgevoerde vierversnellingsbak met starter en meervoudige droge platenkoppeling is standaard op alle modellen. De versnellingen worden met de voet bediend.

## FRAME

Het frame is als duplex frame uitgevoerd met zware lugs. Alle verbindingen zijn koper gesoldeerd. Speciale lugs zijn aangebracht voor bevestiging van duo-voetruisten en zijspanaansluitingen. Het verend frame heeft een zeer robuust uitgevoerde zwevende achtervork, die draait om zelfsmerende lagers. De veer-units zijn volgens het zelfde hydraulische principe als de voorvork gebouwd.

## VOORVORK

De telescopische werking gekoppeld met de oliedrukdemping geeft een zeer soepele vering; ook over de kleinste oneffenheden. Door de bijzonder goede oliedrukdemping slaat de vork nimmer door, ook niet bij de grootste schokken.

## BUDDYSEAT

Alle modellen met verend frame zijn uitgerust met een Matchless Twinseat. Deze bestaat uit een Dunlopillo kussen overtrokken met Vynide.

## VOETRUSTEN

Deze zijn verstelbaar naar maat van de berijder. Lugs zijn aangebracht voor opklapbare duo-voetsteunen.

## STANDAARD

Alle modellen met verend frame zijn uitgerust met middenstandaard, voorstandaard en zijstandaard. De midden en zijstandaard veren vanzelf omhoog. De voorstandaard doet tevens dienst als steunpunt voor het voorspatbord.

## GEREEDSCHAPSKIST

Op alle modellen met verend frame is aan beide zijden een gereedschapskist aangebracht. Deze zijn uit staalplaat geperst en hebben een scharnierend deksel met schroefsluiting.

## ELECTRISCHE INSTALLATIE

Alle modellen zijn uitgerust met een spanningsregelaar, elektrische hoorn, 6 volt batterij en een dimschakelaar en hoorn-drukknop op het stuur.

De 7" diameter koplamp heeft een zeer grote lichtsterkte. De brede lamprand is verchromd. Het koplamphuis bevat tevens de snelheidsmeter, de lichtschakelaar en de ampèremeter. Het achter- en stoplicht is royaal uitgevoerd en van doorschijnend plastic gemaakt. Rode reflector is achter aangebracht. De een-cilinder modellen hebben een door een ketting aangedreven dynamo van 32 watt. De Twin heeft een door tandwielen aangedreven dynamo van 45 watt. De onder de buddyseat bevestigde accu is 6 volt - 12 ampère/uur. De accudrager is van zwart gemoffeld staal en de buitenste bevestigingsklem is verchromd.

## UITRUSTING

Verlichte snelheidsmeter met dagteller, ampèremeter, elec-hoorn, compleet gereedschap met vetspuit, bandenpomp en instructieboekje. Als extra kan bijgeleverd worden: opvouwbare duo-voetruisten, bagagedrager, luchtfilter.

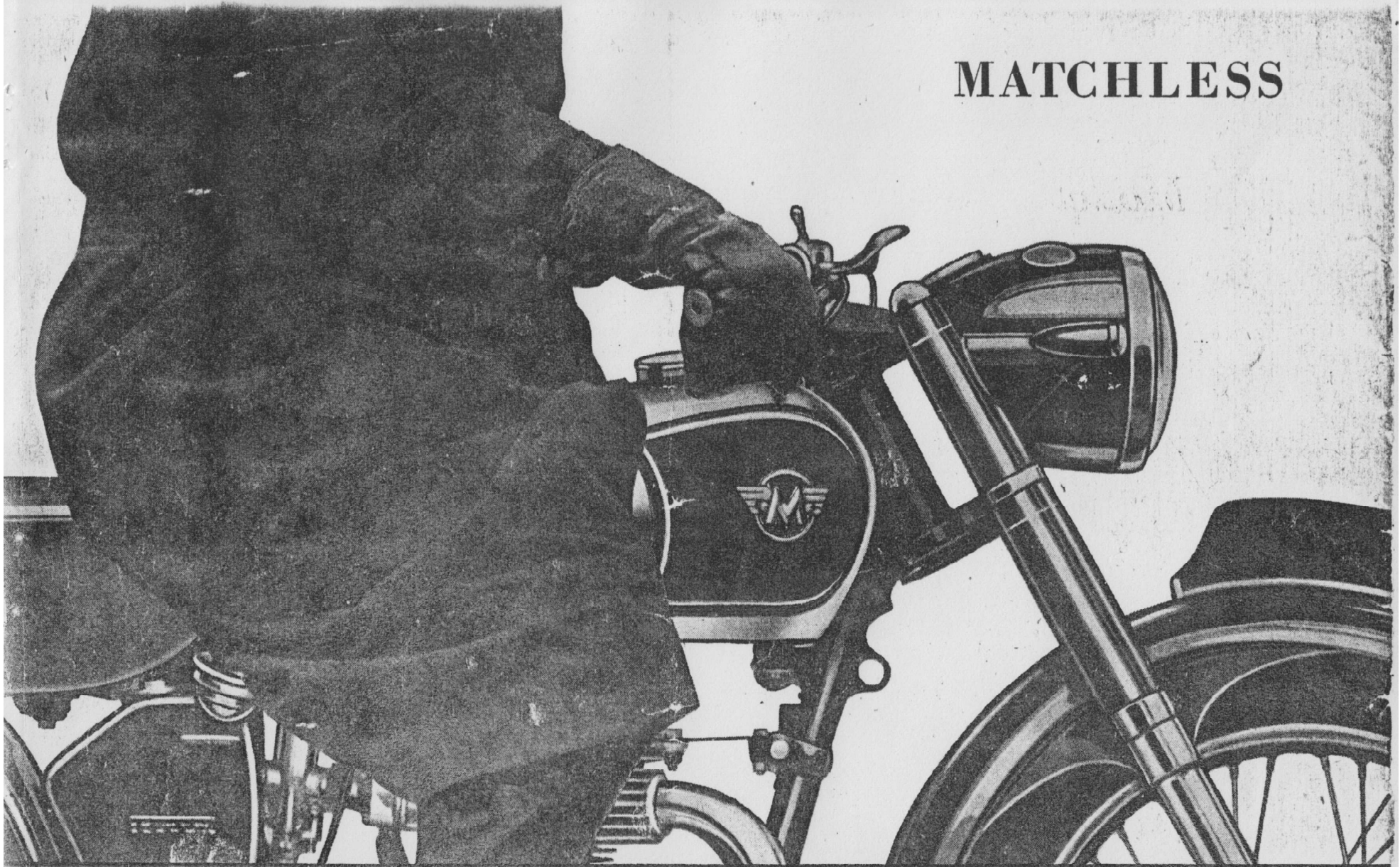
## UITVOERING

Alle gemoffelde delen zijn eerst gebondcriseerd en daarna overtrokken met 3 lagen moffellak. Alle glimmende delen zijn verchromd, gecadmeerd of van gepolijst aluminium. Naven, vork-einden en distributiedeksels zijn gepolijst. Benzinetanks zijn met de hand gebiesd.





**MATCHLESS**



IMPORTEUR:

**R. S. STOKVIS & ZONEN N.V.**

AFD. MOTORRIJWIELEN - ROTTERDAM

*Agenten in geheel Nederland*

P 1159-255

Wijzigingen in specificatie voorbehouden.

PRINTED IN ENGLAND.