

På besök hos

"Lasse Matchless"

i Uppsala
– och hans G2 CSR



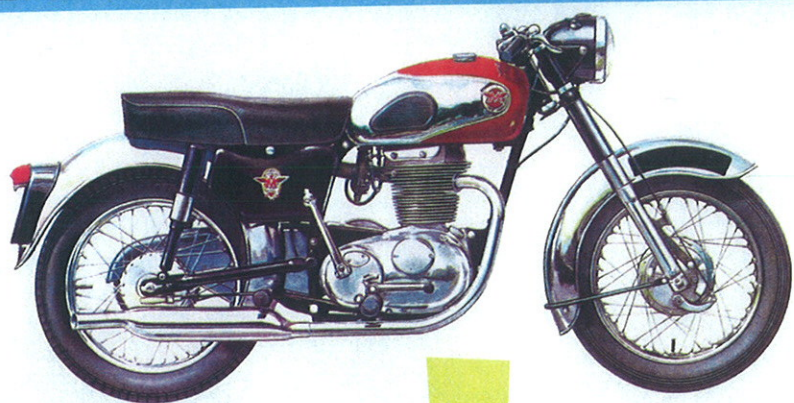
Ja, nu döptes ju Lasse Eriksson naturligtvis inte också till "Matchless", men när man är så känd i Matchless-kretsar är det väl inte så konstigt att smeknamnet med åren har hunnit sätta sig.

Efter att ha sett Lasse på sin 1964 års Matchless G2 CSR vid MCHK Sörmlands Båvenrunda förra året och beundrat gången och det fina skick i övrigt som maskinen är i föll det sig naturligt att be att få komma och hälsa på honom i hans mekarlokal i Uppsala under sen-

sommaren. Men låt mig först få presentera G2-modellen som sådan!

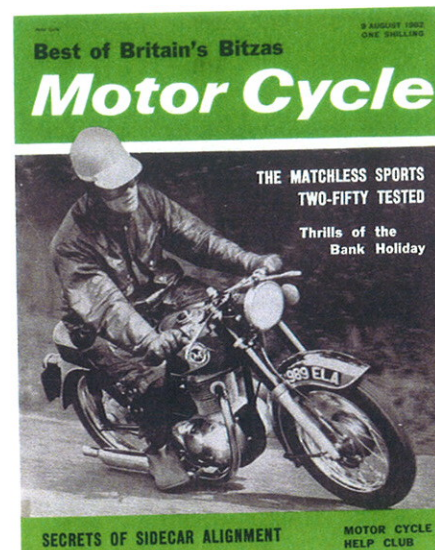
Matchless G2 / AJS Model 14
Som väl många av er känner till köptes AJS redan före det senaste världskriget upp av Matchless, men märkesnamnen

MEET THE MATCHLESS 250 c.c. MONITOR SUPER SPORTS



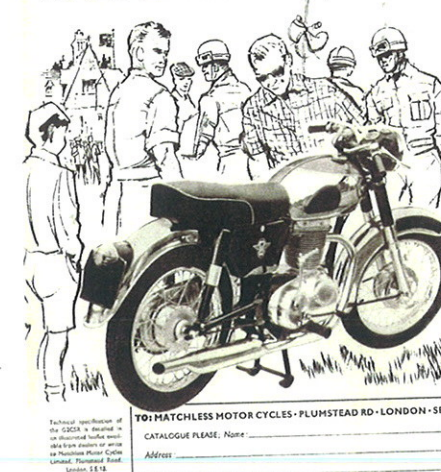
Matchless G2 CSR (Monitor Super Sports) i broschyr från 1964

1964's TOP SPORTING LIGHTWEIGHT



Peter Fraser testar en G2 CSR i Motor Cycle 1962

1963 G2CSR Monitor Super Sports

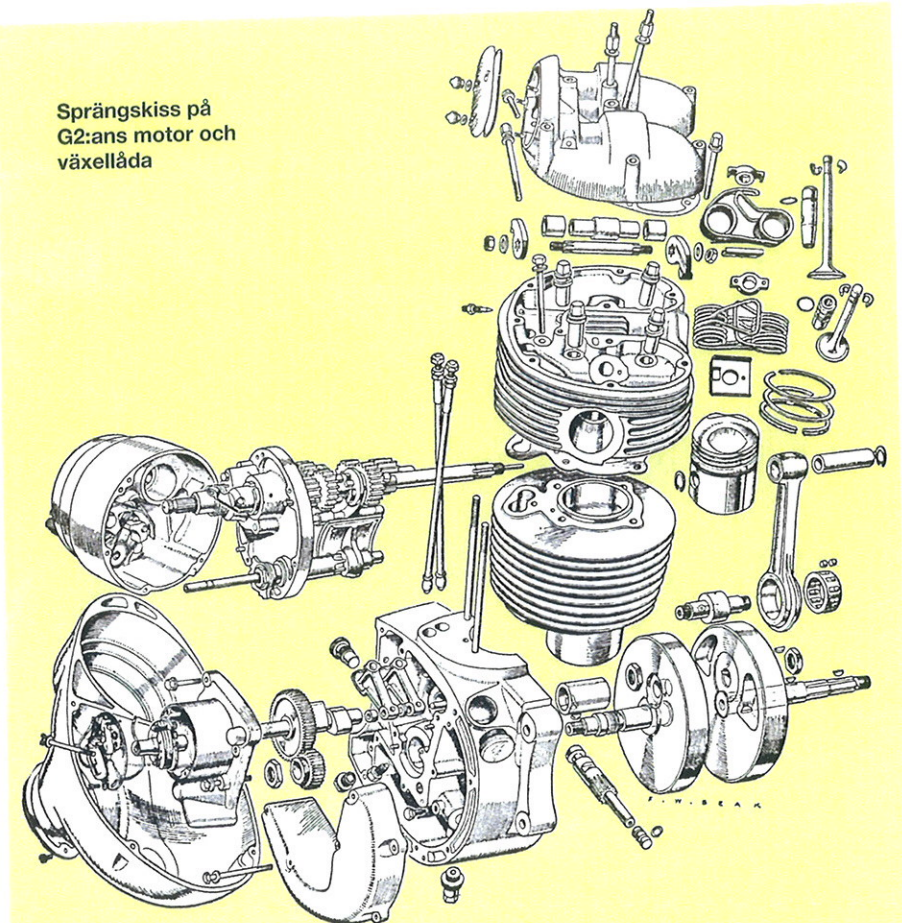


Annon på 1963 års G2 CSR

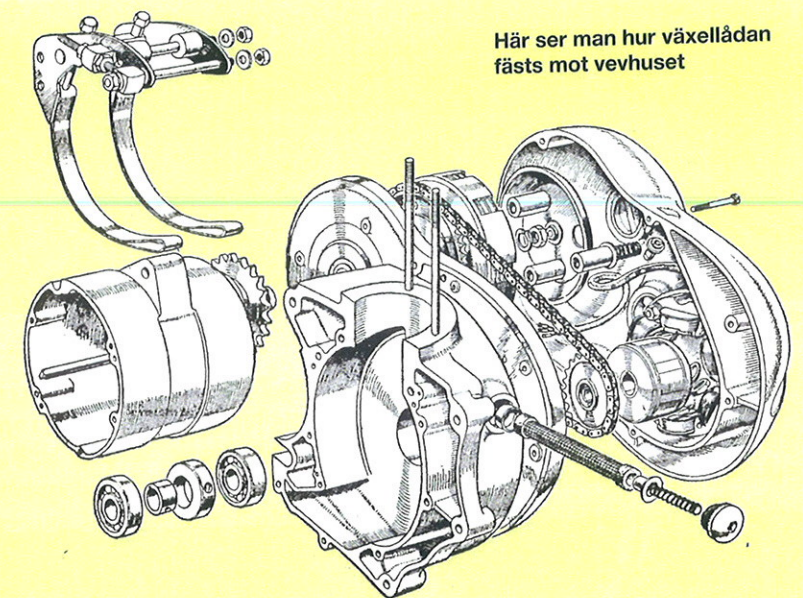
kom att leva vidare sida vid sida under en lång följd av år, fram till c:a 1966. Det var alltså vanligt att i stort sett likartade modeller presenterades samtidigt, men på bensintankarna stod det ibland AJS och ibland Matchless.

I maj 1958 lanserades således Matchless G2 och AJS Model 14 samtidigt. I fortsättningen nöjer jag mig dock med att enbart tala om modellen i Matchless-kostym. Lanseringen skedde i stort sett samtidigt som det från övriga tillverkare dök upp Ariel Leader, Norton Jubilee och BSA C15 Star, så konkurrens i klassen saknades inte. Att den encylindriga fyrtaktsmotorn bara var på 250 cc har sin förklaring. Vid det kubikantalet gick nämligen den övre gränsen för vad en engelsk nybörjare med s.k. L-skyltar (L= learner) fick åka på. Den här gruppen nytillkommande mc-åkare var viktig för alla fabrikanter. Det var ju härifrån som man sedan kunde gå vidare uppåt i kubikklasserna när man hade åldern

Sprängskiss på G2:ans motor och växellåda



Här ser man hur växellådan fästs mot vevhuset



inne. Både utseende och prestanda var alltså något alla tillverkare tog fasta på när man ville nå gasglada ungdomar. Att de nya modellerna från Matchless och AJS hamnade bland de man ofta kallade "lightweights" stämde kanske lite dåligt. De vägde egentligen alldeles för mycket, men är man nu bara en 250:a så blev det bara så!

Det man nog först tror sig se om man inte redan tillhör de invigda är att mo-

torn är en s.k. blockmotor, där motor och växellåda är en enhet, men så är det inte alls. De helgiutna yttre kåporna på motorn får en att tro just det, men mellan dessa ligger en fyrväxlad växellåda med nästan cylindrisk form som hålls fast mot vevhuset med två metallband. Genom att utgående axeln från växellådan inte sitter i centrum av den runda lådan går det att justera transkedjans spänning genom att rotera lådan och sedan dra fast



Lasses G2 CSR från högersidan

spännbanden igen. En täckplåt på ovasidan mellan de båda yttre motorkåporna kan tas bort och gör då att man kommer åt att justera kedjespänningen. Ett, kan

det tyckas, fiffigt sätt att få motorn att se ut som en blockmotor utan att vara det.

Motoroljan har en särskild behållare inbyggd i den högra yttre motorkåpan,

men smörjningen av växellådan visade sig ganska snart vara mindre lyckad. Oljeläckage från t.ex. kickaxeln var vanligt och hamnade oljenivån bara en

aning lägre än den maximalt angivna nivå. fick växellådsdrevet inte tillräcklig smörjning. Att idag finna en Matchless G2 eller AJS 14 med en orenoverad växellåda som inte låter på framför allt tvåans växel hör därför inte till vanligheterna. Mängden olja i växellådan ska förresten vara större än den i oljetanken, bara det är ovanligt.

Utöver problemen med växellådan tycks modellen ha varit uppskattad av många av sina ägare. Den var ju ganska pigg och såg sportig ut. De lite mindre 17 tums hjulen gjorde sig ganska bra och på senare modeller var många detaljer förkromade, t.ex. skärmar och kedjeskydd. För den som så ville fanns det helkaplade kedjeskydd att få när de inte satt originalmonterade. Alldeles i början var modellen försedd med en framgaffel och nav från Francis Barnett eller Ja-

mes, men de ersattes ganska snart med AMC:s Teledraulics-gaffel och ett vackert fullnav från British Hub Company. Stötdämparna bak var ett par specialutformade exemplar från Girling, med en ovanligt lång nedre del (för att gå fri från kedjeskyddet), praktiskt taget omöjliga att få tag i idag i gott skick och inte lätta att renovera om man så skulle vilja. Elsystemet från Wipac och då framför allt omkopplaren i lamphuset hade också sina svagheter. Som Peter Watson uttryckte det i en "Classic Test" i Classic Bike 1985: "Om systemet hade någon fördel så var det förmodligen den att det var billigare för tillverkaren att ta fram." Samma klass eller rättare sagt brist på klass stod den lilla hastighetsmätaren från Smith för.

Sammanfattningsvis kan man nog påstå att G2-modellens köpare, de lite

gasglada tonåringarna, förmodligen inte var de som bäst kunde eller ville sköta sin höj. Modellen kunde säkert ha fått ett bättre eller i vart fall ett mer sammansatt eftermäle om den hade köpts och körts av fler "mogna" förare. Samtidigt ska man komma ihåg att många av modellens svagheter de första åren arbetades bort med tiden och den blev alltså en mycket bättre motorcykel.

Lasses 1964 års G2 CSR

Den lite mer sportiga CSR-modellen - som Lasses höj - som kom 1962 skiljde sig en del från den vanliga G2-modellen genom att ha ett polerat insug och större insugningsventil, en något större Monobloc-förgasare (1 1/8:s tum; tidigare 1 1/16), en högre kompression (8:1; tidigare 7,8:1), hårnålsfjädrar, duplexkedja mm. Redan 1960 fanns modellen att



Närbild på registersidan



Närbild på drivsidan



Framnavet med luftintaget



Den vackra bensintanken



Från mekarlokalen i Uppsala: han kallas inte Lasse Matchless utan orsak

få som en 350:a (G5 eller AJS Model 8), men den blev mindre populär - den kunde ju inte nyttjas av de yngre förarna

som var begränsade till högst 250 cc. Förmodligen har det inte sålts många Matchless G2 eller AJS Model 14 i

Sverige. Lasses exemplar testades på fabriken den 17 mars 1964 för att den 23 mars sändas till märkets återförsäljare i Finland, OY Auto-ALA AB på Runebergsgatan 54 i Helsingfors. Från Finland har den senare kommit till Esko Rautanen i Mantorp, en av våra mest kända Matchless-experten, framför allt kanske när det gäller förkrigsmaskiner. Efter ett mellanspel hos en annan ägare i Mantorp fick Lasse kännedom om maskinen och köpte den.

Lasses maskin uppvisade många av de fel och brister som har beskrivits ovan. För att bara nämna några av de reparationer han var tvungen att själv utföra eller få gjort på annat håll: han lyckades finna några växellådsdrev som var mindre slitna och därmed försvann det störande ljudet på tvåans växel. Vevpartiet har renoverats hos Alpha Bearings i England med en grövre vevtapp. De nya växellådsdreven och nya kamsläpor fann Lasse hos Russell Motors och en



En Hedlundmaskin är under uppbyggnad; Lasse är ju motocrossare också



Högersidan på min G2 CSR 1966



Min egen G2 CSR har kommit hem; det inkapslade kedjeskyddet gillar jag

del andra motordetaljer har kommit från Andrew Engineering. Andra som har bidragit med önskade delar är bl.a. AMC Classic Spares. I iordningställandet av maskinen ingick också att övergå till 12 volts elsystem.

Som Lasses Matchless står idag ser den riktigt fin ut, trots att den inte har bestått med en total omlackering. Tank och sidokåpor har fått vara orörda och i övrigt har lite normal polering gjort susen. En riktigt vacker maskin är det, tycker jag, och - som sagt - den går som en dröm!

Jag fann själv en Matchless G2

Själv är jag sedan gammalt svag för lite udda maskiner och en sådan här Matchless har jag tyckt skulle vara roligt att ha. Och plötsligt, strax före det jag for till höstens cross- och enduroträff på Backamo i Bohuslän, fick jag ett tips om att en sådan kunde vara till salu i Lilla Edet, inte långt från Backamo. Och visst

for jag dit och visst blev det ett köp och en 1966 (sista året) års G2 CSR var det, den här gången lackerad i svart. Och inte var den så blodigt dyr heller, men

Engine A.M.C. overhead-valve single cylinder; 65×70mm, 248 c.c. Double-row roller bearing for big-end; ball and roller bearing and plain bearing for crankshaft. Light-alloy cylinder head, cast-iron barrel. Compression ratio, 8 to 1. 1½-in-choke Amal Monobloc carburettor with handlebar-controlled air slide.

Gearbox A.M.C. four-speed with foot change bolted to rear of engine. Overall ratios: 18.68, 11.32, 8.31, 6.39 to 1. Multi-plate clutch with vane-type shock absorber. Primary drive by duplex chain in cast-aluminium case with oil bath. Chain final drive.

Electrical Equipment Coilignition, Wipac 54-watt a.c. generator charging 6-volt, 12 amp-hour Exide battery through rectifier. 6in-diameter headlamp with 30/24 watt main bulb.

Wheels and Brakes Chrome-plated steel rims carrying 3.25×17in tyres; 6in diameter brakes in full-width hubs, front with air intake.

Suspension Front Teledraulic fork with two-way damping. Pivoted-fork rear suspension controlled by three-position Girling spring-and-damper units.

Tank Capacities Petrol, 3½ gallons. Oil, 2½ pints.

Dimensions Wheelbase, 53in. Seat height, 30½in. Weight, 320 lb.

Makers Matchless Motor Cycles, Plumstead Road, London, S.E.18. Price £234 10s. 11d. including tax.

Performance
1st gear 26 m.p.h.
2nd gear 43 m.p.h.*
3rd gear 61 m.p.h.*
Top gear 72 m.p.h.

*Valve crash occurring.

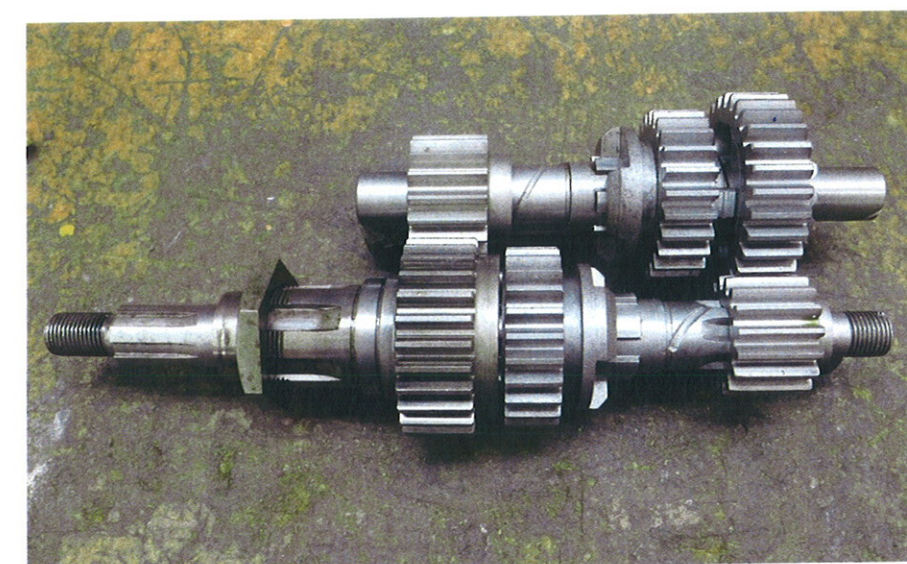
Braking From 30 m.p.h., using both brakes—32ft.

Fuel Consumption 75 m.p.g. in town and country use; 64 m.p.g. for 65-70 m.p.h. cruising. Premium fuel.

Tekniska specifikationer

lite oljud från växellådan är det allt. Vi får väl se om, när och i så fall hur detta går att åtgärda.

MALKE



Så här fina drev och axlar till sin växellåda fixade Lasse från Russell Motors i England - något jag förmodligen också kan komma att behöva