



Matchless 1901-1966



Af Christian Gyde. Baseret på foredrag afholdt for DVM i vinteren 2011.

Historien om engelske motorcykler udspiller sig som bekendt i hovedtræk i Midlands, det engelske Ruhr-distrikt nordvest for London. Kun enkelte fabrikker udenfor dette område klarede sig, men de få undtagelser var til gengæld bemærkelsesværdige. Som eksempler kan nævnes Douglas i Bristol og P&M - men den største producent udenfor Midlands var Matchless.

For at følge historien om Matchless skal vi tilbage til det gasoplyste, tågede og smogfyldte London i 1880'erne, ned til Woolwich i den sydøstlige del af byen. Her drev Mr. Henry Collier en veletableret, mindre forretning på Herbert Street. Henry Collier var ingeniør, og hans forretning var involveret i mange småopgaver i et krydsfelt mellem maskinværksted og isenkræmmer - alt lige fra at sætte hjulbeslag på kærre til underleverancer til det nærliggende mægtige Woolwich Arsenal – magasin og produktionsenhed for den engelske hær.

Da cyklens popularitet boomed i 1880'erne, var Henry Collier ikke sen til at springe med på bølgen. Han begyndte i 1891 at fremstille cykler, som alle blev udstyret med navnet "Matchless", det engelske ord for mageløs, og i de vovede 90'ere kunne mange Londonere således midlertidigt undslippe den ilde luft i byen og tage en tur ud i det grønne på deres velbyggede Matchless-cykler.

Med lidt god vilje kan man derfor sige, at Matchless kan fejre 120 års jubilæum i år, selvom der gik 10 år inden de begyndte at bygge motorcykler.

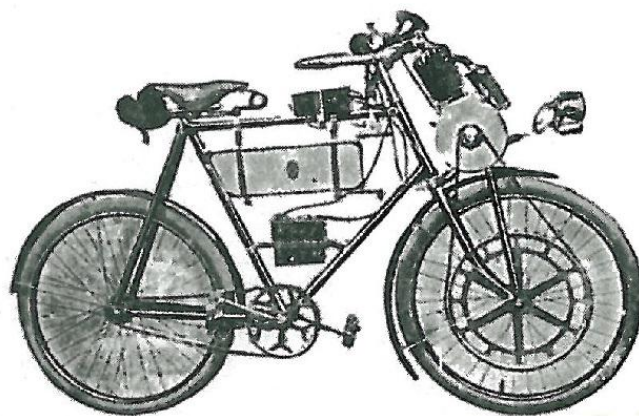
De første forsøg

Henry Collier fulgte godt med i udviklingen af motoriserede cykler, og i 1800-tallets sidste år udførte han ud af ren interesse flere eksperimenter med motorisering, uden dog at tænke i produktionsmæssige eller kommercielle baner.

Franske motorer blev boltet på cyklerne hvor man nu kunne finde plads – på styret, over baghjulet m.v. – men da motorerne generelt var meget ustabile med primitive karburatorer og tændingssystemer forløb ingen af eksperimenterne tilfredsstillende, og det største udbytte var den erfaring, man gjorde sig.

Henry Collier havde tre sønner, Harry, Charlie og Bert. Lige før år 1900 indtrådte den ældste, Harry, i familiefirmaet. Charlie fulgte snart efter, 15-16 år gammel, mens Bert var noget yngre og måtte blive i skolen en del år endnu.

Der findes et enkelt billede af en af de maskiner, som de fik fremstillet under deres første forsøg i årene 1898-1899. Ikke meget mere end en cykel med en påmonteret motor, en ikke helt heldig konstruktion med motoren monteret over forhjulet. Maskinen fandtes efter sigende frem til 30'erne, hvor den endte i et nystøbt fundament ved siden af den antikvitetshandel, hvor den havde stået i vinduet til pynt i mange år.



Første produktion

Omkring år 1901 var motorerne blevet langt mere stabile, ikke mindst på grund af brugbar karburering og tænding. Henry Colliers besluttede sig for at gå ind i kommerciel produktion af motorcykler. De første Matchless motorcykler blev produceret i 1901, og var blandt de første, som udnyttede mulighederne i de nye spray-karburatorer. En 2.25 HP De Dion motor blev spændt fast på et forstærket cykelstel - 1 gear og remtræk, samme stil som de fleste motorcykler på den tid. Colliers havde dog monteret en meget stor lyddæmper og markedsførte maskinen som den ”tavse motorcykel”.

Colliers fremstillede den samme model i de kommende år i forskellige udgaver og med forskellige motorer, bl.a. De Dion eller den engelske MMC motor.

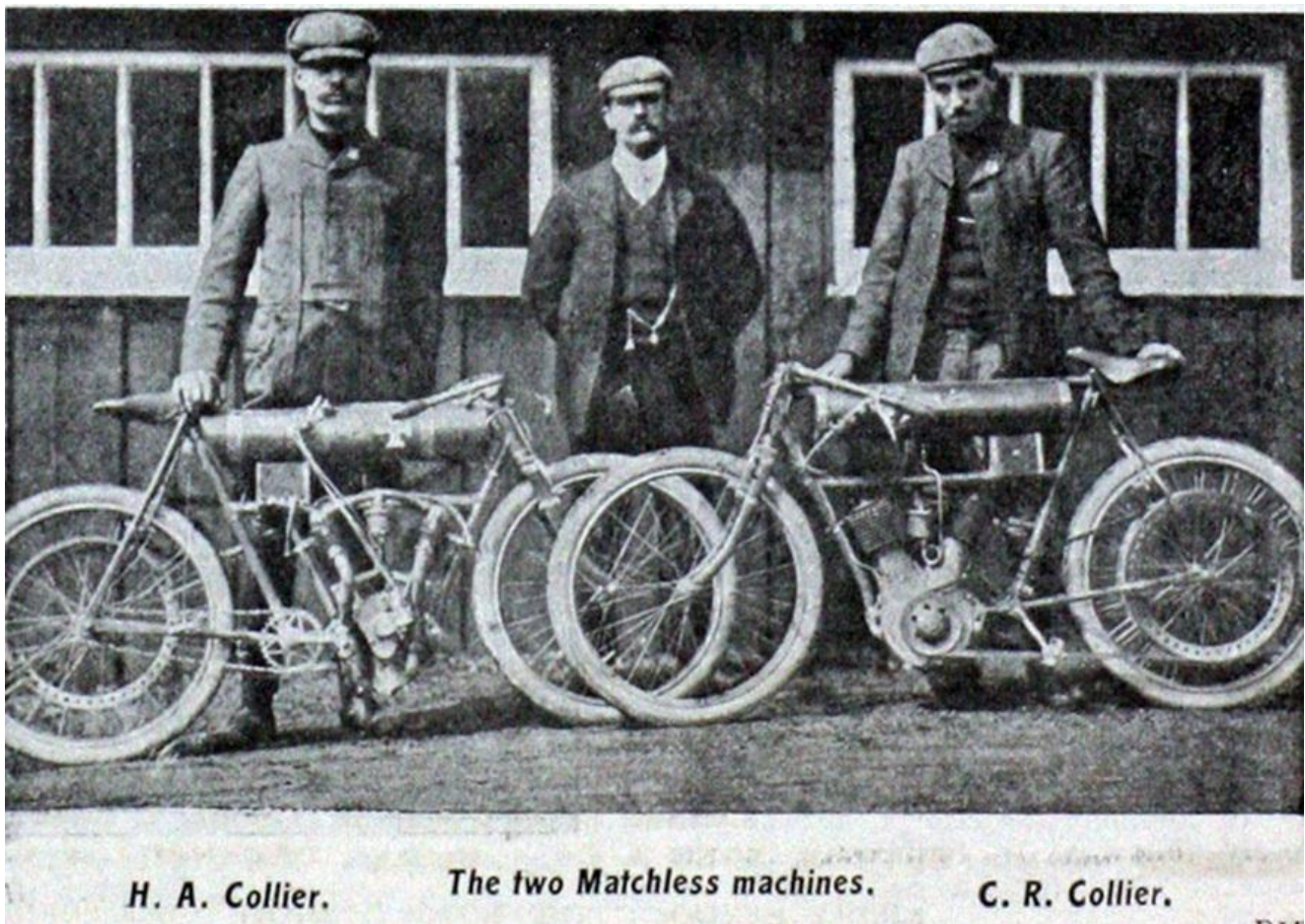
JAP motorer og et glødende konkurrencehjerter

Maskinerne var pålidelige, og salget voksede sig stort nok til at være opmuntrende til yderligere investeringer.

Sådan var det imidlertid hos mange af de småfirmaer, som producerede motorcykler på den tid, men to ting, udover den portion held og dygtighed der skal til, gjorde imidlertid, at Matchless klarede sig bedre end de fleste.

Første årsag skal findes nord for værkstedet i Plumstead, nemlig i London-forstaden Tottenham, hvor John A. Prestwich lavede de glimrende JAP motorer, som allerede var kendt for deres store pålidelighed. Colliers startede et samarbejde med JAP meget tidligt og kunne dermed prale af sine motorcyklers høje mekaniske kvalitet.

Dernæst havde Colliers-sønnerne Harry og Charlie en brændende interesse i den sportslige side af sagen. De var begge inkarnerede cykelsportmænd med en udpræget vindermentalitet, og de havde båret deres gejst med over i motorcyklernes verden.



Colliers i 1905 med to twin-racers

Charlie kørte sit første motorcykelløb i 1902 på cykelbanen i Canning Town med en MMC motor. Matchless slog især på sine overlegne oliepumper, og for at demonstrere dette deltog brødrene bl.a. ivrigt i sprintløb, hvor kvaliteten af deres pumper virkelig blev sat på en prøve.

I 1905 lancerede Matchless deres første V-twin, bygget over en nyudviklet JAP-motor.

Starten på Isle of Man

Indsatsen på racerbanerne betalte sig, og Harry kvalificerede sig som medlem af det britiske team ved the International Cup Race i Frankrig i 1905. Løbet var præget af mange særprægede krav til maskinerne, og langt de fleste deltagere stillede på specialbyggede modeller. Colliers stillede imidlertid med en standardmodel i racertrim, for det var firmaets politik, at kunderne skulle have adgang til de samme maskiner, som Colliers brugte på racerbanerne. Året efter, i 1906, var både Charlie og Harry med som britiske repræsentanter i samme International Cup, som dette år blev afholdt i Østrig. Charlie fik en 3. plads, men løbet blev vundet af det lokale Puch, som dog var hjulpet af adskillige mekanikere, som fulgte efter feltet med sidevognene

fulde af reservedele. Protesterne fløj gennem luften, og det endte med at komiteen bag løbet gik i opløsning under større forvirring.

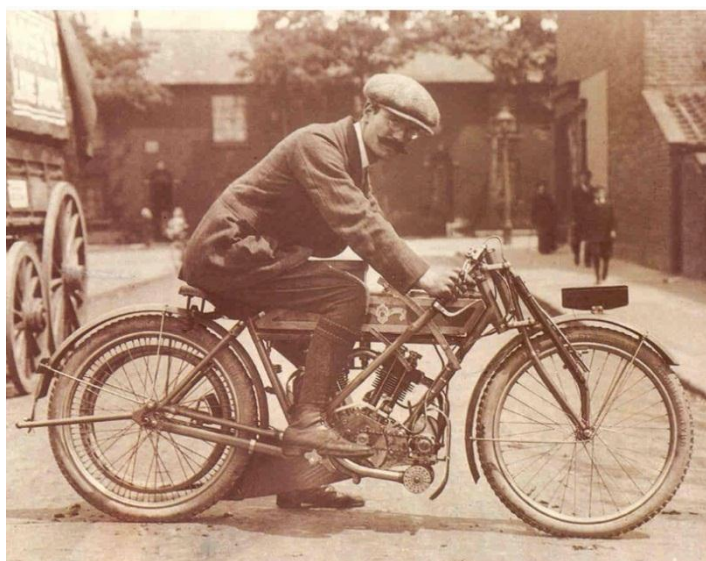
På vej hjem fra Østrig – per jernbane – gik snakken i det engelske team, og nye initiativer blev diskuteret. Collier Senior promoverede ideen om et løb for standard touring maskiner, hvor de specialbyggede monstermaskiner, som mange fra kontinentet ellers stillede med, ikke kunne deltage. Colliers lovede at han ville tilmelde sine to ældste sønner til løbet og bakke op om det. Øjnene blev rettet mod Isle of Man, idet man her ikke havde samme strikse forhold til de larmende tekniske vidundere som i resten af England. Resten er historie, og Colliers var således med til at skabe, hvad vi kender som Isle of Man T.T. De første retningslinjer for løbet blev nedfældet på toget på vej hjem fra Østrig.

Isle om Man 1907

Det første T.T blev kørt i sommeren 1907. Der var ingen restriktioner på motorstørrelse eller vægt, men maskinerne skulle have lyddæmpere, skærme og hjul i fuld størrelse. Den eneste restriktion var på benzinförbrug. Der var to klasser, opdelt i en-cylindrede og twins.

Tro mod sit løfte lod Senior sine to sønner stille op på deres JAP-udstyrede Matchless-maskiner. Harry måtte udgå af løbet, men Charlie vandt sin klasse 12 minutter foran næste mand, og blev således det første navn på trofæet sammen med Nortons Rem Fowler, som vandt twin-klassen med en fransk Peugeot-motor.

Rem Fowler og Nortons resultater omtales ofte som ”den første vinder af IOM”, men det skyldes primært mange års markedsføring fra Nortons side og det faktum, at Fowlers maskine stadig eksisterer og bærer historien med sig. Charlie var hurtigere end Fowler på dagen, men dette glemmes som regel når emnet luftes i festligt lag.



Harry på sin 1911 IoM vinder

Tro mod ord og principper om standard touring maskiner, markedsførte Matchless i 1908 en produktionsmodel af deres vinder fra 1907.

I 1908 tog man konsekvensen af forretningssuccessen, og indviede kontor og nye produktionsfaciliteter på en indkøbt matrikel et stenkast fra jernbanen i Woolwich.

Fronten var mod Plumstead Road, afgrænset til siden af Maxey Road og bagtil af Burrage Grove. Colliers gik samtidig fra at være en familieforretning til notering som aktieselskab under navnet Colliers and Sons Ltd.

Frem mod krigen

Collier-brødrene var særdeles aktive i motorsport i de kommende år, og deltog personligt i IOM frem til 1912 med gode resultater - 3 førstepladser, 3 andenpladser, en tredjeplads og to fjerdepladser blev det til. Udover at være den første vinder af IOM, oplevede Charlie Collier også at blive den første som blev diskvalificeret i Isle of Man T.T. (i 1911 pga. ureglementeret benzinpåfyldning).

De to brødre jagtede også hastighedsrekorder på Brooklands med knap-så-standard-maskiner. De havde blandt andet bygget en motorcykel over en 24 hestes JAP motor. Ingen lyddæmpning, endsige afgangsrør. En noget skrøbelig stelkonstruktion, ingen støddæmpning, ej heller dæmpning af forgaffel. Noteret for 135 km/ - efter rytterens eget udsagn en forfærdelig maskine at køre, og det var umuligt at sidde i sadlen ved hastigheder over 105 km/t. Motoren blev efter sigende senere brugt i en letvægtsflyver, men der eksisterer kun tegninger af denne og historien er tvivlsom.



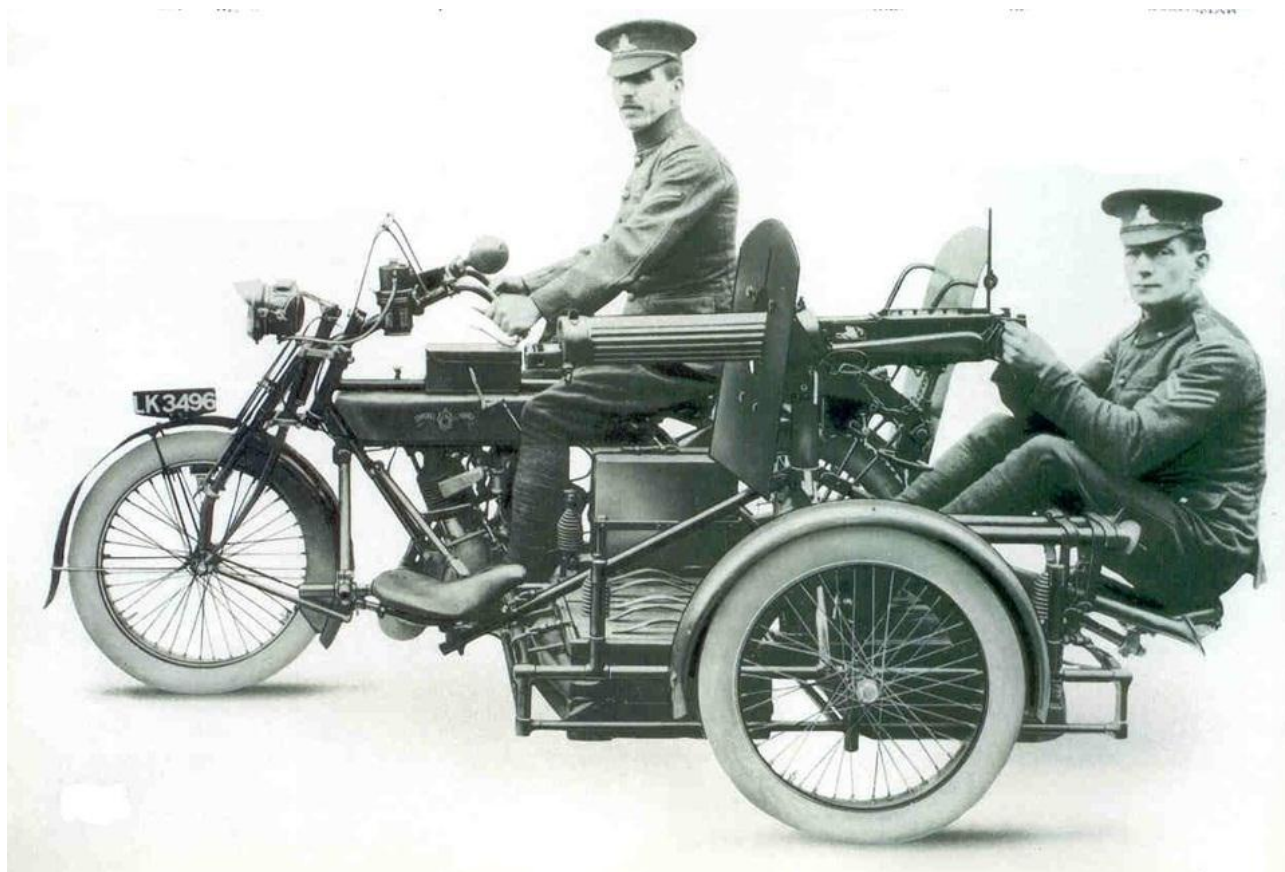
Charlie på JAP-monsteret

I 1912 introducerede Matchless for første gang deres egen motor, en 3,5 hk SV motor, selvom det var ret tydeligt at de havde kopieret det meste af den JAP, de ellers brugte.

Deres en-cylindrede motor var dog kun i sortiment i et par år, for i 1914 havde Matchless kun V-twins på programmet. Den største model var model 8B med sin store MAG motor.

Den store krig

På grund af 1. verdenskrig forbød Krigsministeriet i 1916 produktion af civile motorcykler, og da Matchless ikke fik nogen kontrakter om levering til hæren, måtte de tjene pengene et andet sted. Produktionen var delvist omlagt til produktion af ammunition i 1915, og dette levede man så af frem til 1918.



Model 8B med Vickers maskingevær

Efter våbenhvilen i 1918 genoptog Matchless hurtigt produktionen af motorcykler. 1919-modellerne var 1914-modellerne uden større ændringer, alle tænkt som sidevognsmaskiner. Dog havde man frisket den store 8B lidt op og kaldte den nu for model H. Som i 1914 var det en fremragende maskine, der, som en af de få maskiner på markedet, havde integreret sidevognschassis i stellet. Med svingarmsaffjedring af både stel og sidevogn, lukket kædetræk for og bag, og, lidt senere, elektrisk lys som

standard, fortsatte modellen stort set uændret frem til 1928. En populær, eksklusiv og dyr model.

Colliers levede godt af den store Model H og deres V-twins – de var faktisk helt henne ved 1923 før de introducerede en single igen, den første siden 1914. De havde desuden et kort eventyr med en letvægtsbil udstyret med en to-cylindret OVH boksermotor af eget fabrikat, men det var ikke nogen succes. For at få lidt ud af investeringen modificerede man motoren til en vertikal 1 cylinderet, så den kunne bruges i deres nye sidevognscykel, Model M. En fin maskine, men til trods for topventilerne var den svær at hidse op pga. det massive svinghjul fra bilmotoren.

Den unge Bert Collier stor succes på Brooklands med en sideventilet twin. På Isle of Man var der sporadisk indsats uden større succes. I 1923 prøvede de, men alle kørere måtte udgå. I 1926 gjorde de forsøget igen, denne gang med en model med overliggende knast, men endnu en gang uden succes. Colliers opgav Isle of Man.

Fabrikken

Fabrikken fyldte efterhånden godt op på matriklen, og bestod af tre etagers betonbygninger med et mere eller mindre logistisk helvede til følge. Det var en bedrift at få varerne frem til fabrikken, da London var vokset, og man lå i praksis inde i byen nu. Materialer kom ind i stueetagen, mens de forskellige afdelinger lå spredt på de forskellige etager. Indgående materialer, halvfærdige dele og motorcykler måtte transporteres op og ned i en lind strøm i den store vareelevatør bagerst i bygningen. Fabrikken rakte over gaden, hvor pakkeri og senere competition- og racerværkstedet lå.

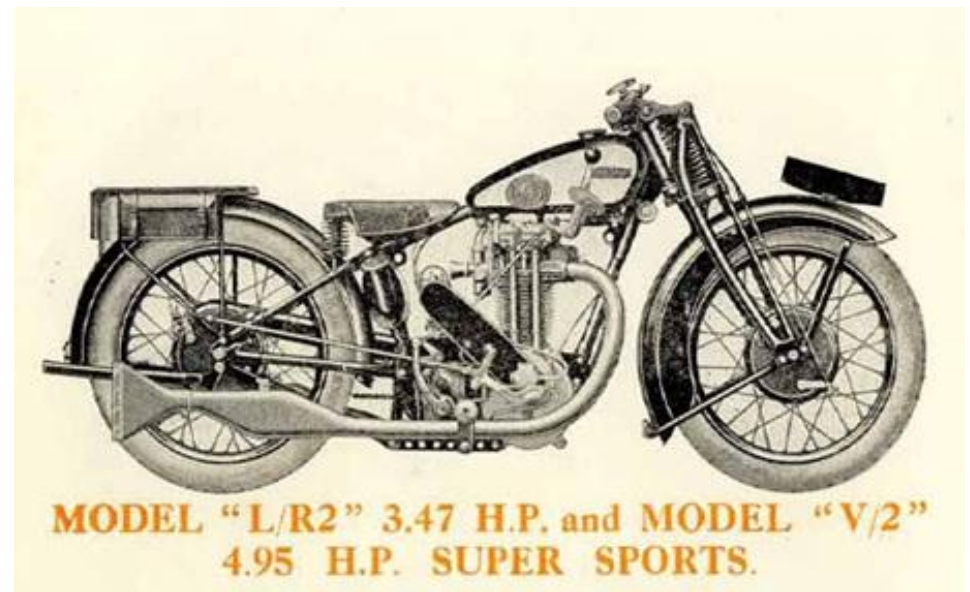
Colliers var en aktiv del af fabrikken og gik på daglige inspektionsture med mikrometer, tommestok og et særdeles kritisk øje. Der var ingen nåde, og der kunne sagtens blive tildelt rap med stållinealen til sløse medarbejdere. Stemplede man 1 minut for sent ind, blev man trukket for en times løn, og denne straf tog til indenfor nogle få minutter, så en forsinkelse på 5 minutter betød, at man ikke skulle vise sig på arbejde næste dag. Men fabrikken var en stor arbejdsplads i området, og mange personer levede et helt arbejdsliv her.

Colliers Snr. dør

I 1926 døde faderen Henry Collier. Han døde i forvisning om, at firmaet var i sikre hænder, for hans tre sønner var nu fuldbefarne indenfor motorcykelproduktion og forretningen gik strålende.

Sønnerne omdannede virksomheden under nyt navn – Matchless Motorcycles (Colliers) Ltd.

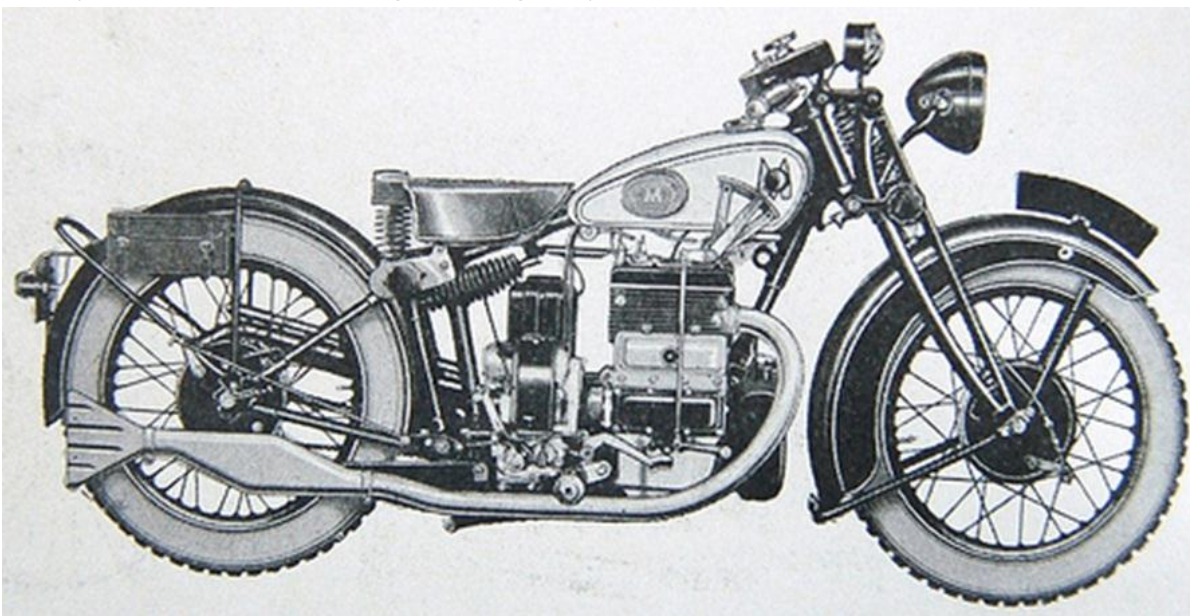
Faderens død banede vejen for et nyt design, som Harry var mester for. De nye modeller blev lanceret i 1928. Der var flere nye og moderne udseende modeller i



sortimentet. Maskinerne var teknisk avancerede, havde saddeltanke, og tankene var hvidlakerede, hvilket var noget helt andet end den grågrønne farve, som var benyttet hidtil.

Silver Arrow

I 1930 lancerede man en motorcykel baseret på et hidtil uset motordesign – Silver Arrow, Sølvpilen. Denne maskine var designet af Harry, og lignede en parallel-twin. Reelt var det en 400cc snærvinklet SV V-twin (18 grader) i en enkelt støbejernsblok. Maskinen havde mange fine detaljer, f.eks. fuldt affjedret bagstel, men ydede kun 16 heste og var noget dyr.



Matchless Silver Arrow

AJS overtages

Generelt gik salget af den nye modelserie dog så godt, at Matchless stod stærkt mens verdenskrisen efter krakket på Wall Street ramte industrien hårdt. Man var således i stand til at købe en af sine største og mest respekterede konkurrenter, AJS, i efteråret 1931. Hele produktionen af AJS blev flyttet fra Wolverhampton til Plumstead Road, men AJS-modellerne fik lov til at fortsætte forholdsvis uændret i et par år.

Silver Hawk

I 1931 blev det kendte "M" introduceret på tanken, og man lancerede den formentlig mest avancerede og i dag mest sjældne maskine af alle Matchless, nemlig Silver Hawk, Sølvhøgen. Maskinen var designet af den yngste bror Bert, og var bygget op om en avanceret motor, 600cc V-4 med overliggende knast. Men krisen kradsede, både Arrow og Hawk var dyre, og salget gik ikke specielt godt. Silver Hawken måtte konkurrere med Ariels nye Square Four, og her ved vi jo godt, hvem der vandt.

Arrow udgik af sortiment i 1933, mens Hawken udgik i 1935. Som kuriosum kan nævnes, at alle magneter på de overlevende Hawks er stemplet 1930, så man har formentlig købt lidt for optimistisk ind i 1930, da man planlagde salget af den nye model.



1933

SØLVHØGEN



Et B. P. Mærke

MATCHLESS "Sølvhøg" og "Sølvpil" er i Dag Verdens højst udviklede Motorcyclet avia Konstruktion og Ydeevne overgår alle andre, og dog er Priserne mindre end for andre af lavere Standard.

Englands største Motorcycle-Expert "Torrens" har efter Prøvekorser med "Sølvhøgen" udtalt sin højeste Anerkendelse af alle denne Maskines Detaljer, samt erklæret den for det næste han endnu havde kørt.

MATCHLESS er i Dag Englands førende Kvalitetsmærke.

4 Cylindre — overliggende Knastaksel — 500 ccm. 4 Gear - fjedrende Stelramme - fra 10 til over 130 km i Tim. i højeste Gear — Besidder en Lydløshed, Smidighed og Komfort, der svarer til det moderne Automobil, samt en uovertruffen super-sports Ydeevne.

Kr. 1875,00

Incl. elektrisk Lys og Horn samt instrumentbord med indbyg. Speedometer m. m.

Der findes 8 forsk. Matchless Modell. til Priser fra 1075,00 incl. elek. Lys og Horn.



SØLVHØGEN

VERDEN'S FINESTE MOTORCYCLE

Alle Forhandlere et Besøg og læs MATCHLESS demonstreret.

autoriserede MATCHLESS Forhandlere i København og Omegn

B OHNSTEDT RITISK ILLIGSTE	P ETERSEN RODUKT RISER
---	-------------------------------------

„VELO RAS“, Ravnsborggade 19, Telt. Centr. 1658.
R. NORDSTRØM, Borupsalle 111, Telf. Godthaab 7622.
BOHNSTEDT PETERSEN, Kr. Bernikowsq. 2, Telf. Centr. 1131.

Matchless danske Generalagentur: BOHNSTEDT PETERSEN A/S, KØBENHAVN Ø.

AJS betyder ny indsats i raceverdenen

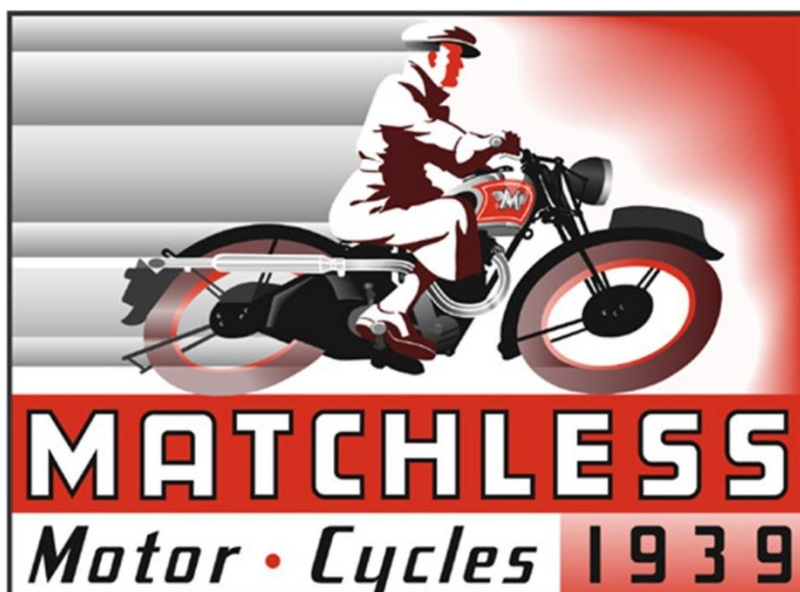
AJS havde som bekendt konkurrencedygtige sportsmodeller i sortimentet, men disse var ikke tænkt et videre liv på Matchless-fabrikken, hvor Colliers havde stoppet al konkurrenceaktivitet. Den dygtige AJS-fabrikskører George Rowley var fulgt med til Matchless, og havde for egen regning tilvirket en OHC AJS R7 fra 1930 til trials-kørsel, som han stillede op på til ISDT i Italien i 1932 sammen med det britiske hold. Holdet vandt, men Colliers ville ikke vide af Rowleys indsats. Maskinen blev tilbageholdt i tolden på vej hjem, og Colliers nægtede at betale de 10 pund, som skulle til for at få den fri. Rowley betalte i al hemmelighed selv og klargjorde maskinen til 100 miles Grand Prix på Brooklands. Colliers blev rasende, men Rowley opnåede en 5. plads på Brooklands på trods af den manglende støtte fra Matchless. Rowley forventede en fyreseddel som tak, men blev i stedet hyldet af brødrene, som tilmed annoncerede, at de ville omstøde den officielle politik og returnere til sportsscenen. Matchless-folkene udviklede videre på AJS OHC-modellerne op gennem 30'erne og lancerede også den berømte V4 AJS roadracer, som i sit sidste år 1939 fik en kompressor monteret. AJS blev Matchless' racer-identitet i mange år.

Slut med slopers

Wolverhampton AJS-modellerne overlevede frem til og med 1935, hvor Matchless introducerede deres vertikale motorer igen og sendte slopermaskinerne fra både AJS og Matchless på pension. Her begyndte ensretningen af AJS og Matchless for alvor, og den nye vertikale en-cylindrede topventilede motor kom til at udgøre grundstammen i modelsortimentet de næste 30 år.

AMC dannes ved opkøbet af Sunbeam

Ekspansionen fortsatte i 1937, hvor Colliers købte Sunbeam af industrigiganten ICI. Da Matchless Motorcycles (Colliers) Ltd. nu rummede tre motorcykelmærker, ændrede man navnet til AMC – Associated Motor Cycles Ltd. AMC nåede at producere Sunbeam i to år inden krigen kom på tværs. Sunbeam blev solgt videre til BSA i 1943. Efter sigende skyldes den høje kvalitet af lakering på AMC-



maskinerne den lære, man fik med i købet fra Sunbeam, da ICI var storproducent af lak og maling.

Fra midten af 30'erne og frem til krigen leverede AMC desuden motorer til andre fabrikker i stor stil. Der var således Matchless-motorer i Brough Superior (en topventilet udgave af den sideventilede 1000cc Model X-motor), ligesom Calthorpe, Coventry Eagle og OEC kørte med Matchless-motorer. Morgans trehjulede køretøjer kunne fås med en vandkølet udgave af førnævnte topventilede X-motor. Matchless bed skeer med JAP.

2. verdenskrig

Under krigen ensrettede man produktionen og lavede kun Matchless.

Krigsministeriet havde lavet flere konkurrencer mellem motorcykelfabrikkerne op gennem 30'erne og flere store kontrakter var indgået. Matchless havde dog ikke fået nogen af dem. Et af kriterierne var vægt, og Matchless havde sit bedste bud i en lettere udgave af deres 1939 G3, der i praksis var en trialsmaskine. Man var i 1940 endda langt fremme med en hydraulisk teleskop-forgaffel. Via gode forbindelser havde man skaffet en BMW via det neutrale Irland, og AMC havde på bedste beskab kopieret princippet. Den lette maskine med teleforgafflen fik navnet G3/L, L for light.

Maskinen var en Matchless, men havde et AJS topstykke. I 30'erne havde Matchless brugt hårnålefjedre i topstykkerne, mens AJS brugte cylinderfjedre. Hæren ville kun have indkapslede cylinderfjedre, så derfor blev Matchless G3/L udstyret med et lukket AJS topstykke. Maskinen var kvik i kraft af sin topventilede motor, en af de få i tjenesten, den var let og den havde tidens mest moderne forgaffel.

AMC blev dog ikke beskænket med de store ordrer, idet fabrikken lå strategisk dumt i forhold til forventede tyske bombetogter, lige ved indflyvningen til London. Dette blev der dog snart lavet om på.

Først fik de allierede som bekendt klø ved Dunkirk i forsommeren 1940 og englænderne måtte lade 12.000 motorcykler stå tilbage på stranden efter evakueringen. Der skulle bruges mange maskiner hurtigt, og for at dække tabene måtte hæren indkalde civile maskiner (ofte inklusive kører) og indrullere alle færdige maskiner på fabrikkerne og hos forhandlerne rundt om i landet.

Senere på året i 1940 skulle Triumph til at starte storproduktion af TW3, som var udset til at være briternes primære militær-cykel og som skulle lukke hullet efter Dunkirk. Men et af tyskerne første store luftangreb skete netop på Coventry i 1940, Coventry blitzten, og stort set alt værktøj, rammer, skabeloner og tegninger på Triumph-fabrikken gik tabt.

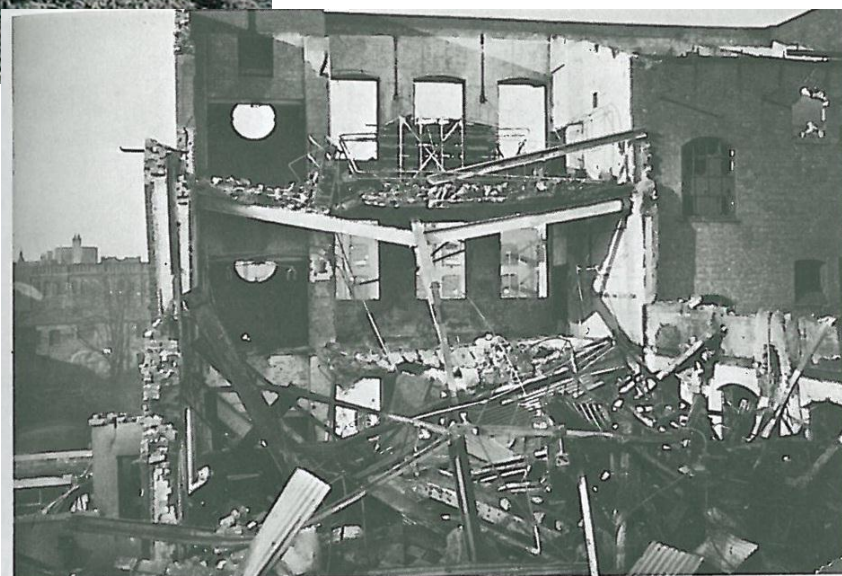
BSA, Norton og Matchless blev derfor de store leverandører af maskiner i krigsårene. AMC leverede således 92.000 stk. G3 frem til 1944. G3/L med sin teleskopgaffel var populær blandt brugerne på grund af køreegenskaberne og udseende, men var forbandet blandt mekanikerne på grund af dynamoens placering under magneten bag



cylinderen – den var meget besværlig at servicere.

Bert Collier mistede på tragisk vis livet i efteråret 1941, hvor han forulykkede på netop den BMW, der var købt i Irland. De var et stort tab for fabrikken. Bert var i en rivende udvikling

som designer, og hans hovedansvarsområde lå i at lede den kritiske fase, hvor nyudviklinger skulle overføres til masseproduktion. Han var ganske afholdt af de ansatte og hans død var et stort chok. For at gøre ondt værre døde Harry i 1944, 63 år gammel. Charlie var således den eneste af brødrene, der var tilbage efter krigen.



Part of the Triumph Coventry plant after the great blitz.

Fabrikken slap generelt forholdsvis uskadt gennem krigen. Der faldt flere V1 og V2 raketter i kvarteret med materielle skader og store tab af menneskeliv til følge, men fabrikken blev i løbet af krigsårene kun ramt af en enkelt brandbombe, som landede i materielgården og ikke anrettede større skade. Fabrikken gik i folkemunde for at være det sikreste sted i kvarteret.

Efter krigen

AMC var hurtigt i gang igen efter krigen og producerede civile maskiner allerede omkring august/september 1945. De første to år efter krigen eksporteredes næsten alle maskiner, der blev fremstillet. Heraf en del til Danmark på trods af valutarestriktioner og generel smalhals. AMC havde masser af penge og ønskede at



G3/L 1941

ekspandere. Man udviklede, som en af de sidste engelske fabrikker, en parallel-twin, som blev lanceret til 1949. Samtidig havde man en konkurrencefordel i sin velafprøvede Teledraulic-forgaffel, og McCandless-brødrene udviklede et velfungerende svingarmsstel, som ligeledes blev lanceret i 1949.

Francis Barnett og James købes

I 1947 overtog man Francis-Barnett, som byggede letvægtsmaskiner med tilkøbte Villiers-motorer. Produktionen lå i Coventry og blev ikke flyttet til fabrikken i London, som det ellers var sket med AJS og Sunbeam. I november 1950 gentog man kunststykket og overtog James, som også baserede deres maskiner på Villiers-motorer.

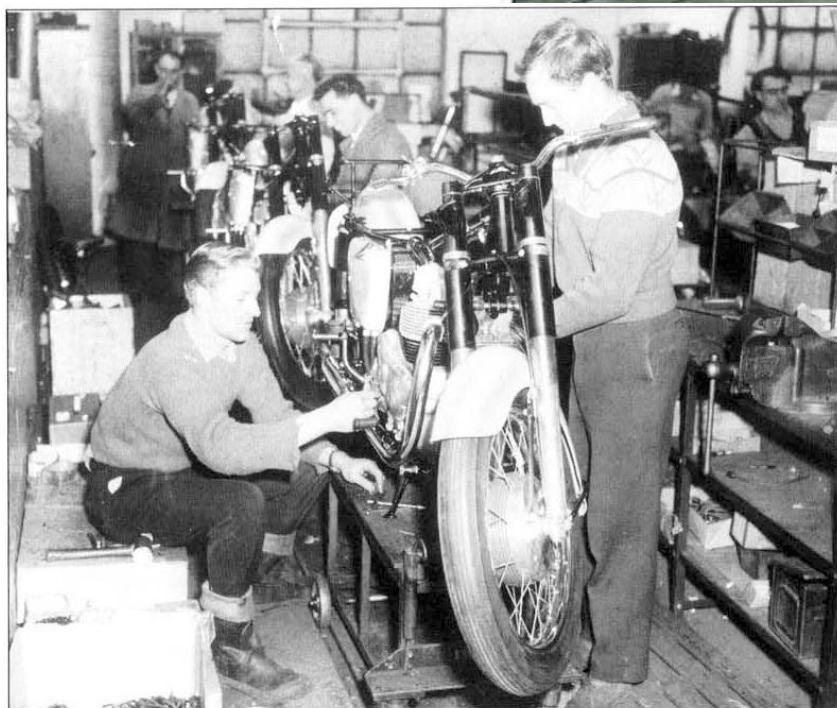
Norton

I 1953 overtog man Norton, formentlig den dårligste handel af dem alle. AMC kunne ikke overtage fabrikken 100% pga. fremmede investorer og kunne således ikke bestemme egenrådigt, og Nortons modeller var ganske bedagede med Dominatoren som eneste undtagelse. Norton-faciliteterne i Bracebridge Street var desuden forældede, og store investeringer var påkrævet.

Nedturen

I 1954 døde Charlie så som den sidste af brødrene. Han døde bag skrivebordet på sit kontor på fabrikken, 69 år gammel, hvor han stadig arbejdede fuld tid. Charlies livslange og dybe kendskab til motorcykelindustrien skulle blive alvorligt savnet på fabrikken i de kommende kritiske år. Få uger senere døde også Ike Hatch, fabrikkens mangeårige chefudvikler.

Samlehal, opstillet billede



Samlehal, hverdag igen

AMC var hårdt ramt, og en række fatale beslutninger ventede rundt om hjørnet.

AMC var i realiteten nu en koncern bestående af fem separate virksomheder, som hver især søgte at fremme produktionen af deres egne maskiner i konkurrence med hinanden. I de sene 50'ere var koncernen plaget af interne kampe mellem forretningsenhederne, og en svag ledelse gjorde kun tingene værre. En række

dårlige beslutninger blev taget, og de trak alle AMC længere og længere ned i dyndet.

I 1956 og 1957 blev der investeret massivt, op mod 1 mio. pund, i nyt produktionsudstyr. Forventningerne var høje. Der skulle udvikles en letvægtsmaskine, så AJS og Matchless kunne tage kampen op på markedet for 250cc 4-taktere. Der skulle produceres 2-takt motorer, som skulle bruges i stedet for de Villiers motorer, som man købte til produktionen hos Francis Barnet og James. Der skulle laves Norton-gearkasser efter man havde vraget Burman som leverandør til

AJS og Matchless. Revolverbænke og andre moderne maskiner blev installeret, i alt ca. 150 drejebænke og 250 søjleboremaskiner og fræsere. Den engelske pendant til bladet Ingeniøren havde en 12-siders artikel om de mange lækre sager.

Men de store planer bag beslutningerne var truffet for sent og uden større strategisk indsigt.

Villiers

AMC-ledelsen besluttede f.eks. at man hos Francis Barnet og James skulle erstatte de velkendte og efterprøvede Villiers motorer med nyudviklede motorer af eget design fra fabrikken i Woolwich. Umiddelbart en fristende tanke, men uden større forudgående viden om 2-takts motorer endte man med motorer, som var dårligere end Villiers. Og hvor man før kunne man forlede sig på underleverandøren, skulle man nu selv binde penge i lager af reservedele og motorer, og sørge for at prioritere, så der ikke opstod restordre.

Letvægtsmodellerne

Man besluttede sig for at introducere en AJS/Matchless letvægtsmodel, og udviklede en 250cc 4-takter, som skulle tage kampen op på markedet for begyndermotorcykler, f.eks. BSAs 250cc C12. Man var klar med den nye 250cc letvægtsmaskine (AJS Model 14, Matchless G2) til 1958 motorcykel showet i Earls Court – men BSA præsenterede samtidig deres også nyudviklede C15 på 350cc på det samme show. AMCs 350cc kom først til i 1960, to år for sent. Maskinerne var ingen større succes, ret tunge på trods af letvægtsprædikatet, og konkurrenterne havde langt mere spændende modeller på markedet.

Indian købes

USA var et kæmpemarked for engelsk motorcykelindustri. AMC havde i slutningen af 40'erne og gennem 50'erne forladt sig på enkelte store agenter i USA, en i øst og en i vest. For at maksimere udbyttet og for at få fuld kontrol over salgskanalen, besluttede man i 1959 at købe Indian. Den sidste rigtige Indian motorcykel var for længst produceret, men det amerikanske forhandlernet eksisterede stadig og Indian havde stadig et hovedkvarter. Indian havde siden produktionen ophørte importeret motorcykler og ”omdøbt” dem til Indian. F.eks. solgte de Royal Enfield twins som Indians. AMC købte således Indians hovedkontor og salgsmuligheder for at sælge sine AJS og Matchless gennem denne kanal. Det blev en kæmpefiasko, som gav et meget stort underskud i starten af 60'erne.

Samtidig nægtede ledelsen af AMC Norton adgang til denne salgskanal, under devisen at AJS og Matchless var hovedmærkerne. Dette var dog Nortons held, for

Norton havde etableret et samarbejde med agenten Berliner Motors i New Jersey. Berliners havde allerede et landsdækkende forhandlernetværk, som bl.a. Ducati benyttede. Fortjenesten for Norton i dette arrangement var naturligvis mindre end hvis de var gået direkte på markedet, men til gengæld lavede Berliners alt arbejde og bar risikoen. Norton fik øget produktionstallene med lavere enhedsomkostninger til følge, ligesom sæsonudsving på hjemmemarkedet blev udjævnet og man kunne producere kontinuert. Det var i lang tid svært at købe en Norton i England, for alle maskiner blev eksporteret.

Dårlig ledelse

AMC hjemtog profit i 50'erne fra alle forretningsenheder uden at reinvestere og udvikle i tilstrækkelig grad. Der var investorer, kreditorer og banker at tilfredsstille, så AMC hentede ethvert overskud hos de fornuftige forretninger Francis Barnett og Norton og brugte pengene til at afstive AJS/Matchless vaklende økonomi hjemme i London. I 1961 solgte Norton godt, især i USA, og en udvidelse af kapaciteten hos Norton var påkrævet. Norton havde selv pengene til det, men AMC hjemtog Nortons penge for at dække underskuddet i London, og udvidelsen af Norton-fabrikken i Bracebridge Street skete aldrig.

AMC aktiens værdi var i 1961 faldet til 20% af, hvad den var i 1954, og der var stor uro blandt aktionærerne. Vrede aktionærer fik indkaldt til ekstraordinær generalforsamling med et klart punkt på dagsordenen; de seneste års katastrofale beslutninger havde demonstreret ledelsens og bestyrelsens uduelighed, og man ønskede at indsætte en ny bestyrelse. Dette lykkedes ikke, og bestyrelsens sammensætning af mere eller mindre inkompetente svigersønner og logevenner uden motorcykelkendskab, endsige interesse, bestod.

Forretningen vaklede videre – der udvikles stort set kun kosmetisk på modellerne 1960-1962, og slaget gik så sløvt, at man ophørte med årtiers praksis med at stemple modelåret i motorerne. Derved kunne kunden ikke umiddelbart se, at forhandleren stadig havde sidste års modeller i udstillingslokalet.

I Danmark satte Fred. Rasmussen prisen på AMC-produkter op til det dobbelte og meddelte, at AJS, Matchless og Norton kun ville blive taget hjem på bestilling.

Norton flyttes til London

I 1963 besluttede man at flytte produktionen af Norton til fabrikken i London. Norton havde lige lanceret Atlas-motoren på 750cc, hvilket var meget belejligt, da AMCs egen twin viste sig ikke at kunne holde til at blive forstørret til 750cc. AMCs smag for ”tankmærke-udvikling” tager til, og man lavede de samme modeller som AJS,

Matchless og til dels Norton kun med farve og tankmærke til forskel. Norton ES2 blev til Norton ES2 mark II, men var reelt en G80 i forklædning. De mærkeloyale kunder kunne imidlertid godt se, hvad der foregik og lod sig ikke narre. Samtidig introducerede man nye modelnavne så som Apache og Tomahawk i stedet for de vanlige numre (f.eks. Matchless G12 og AJS Model 31), foranledt af den amerikanske Indian-investering, hvilket øgede forvirringen hos kunden endnu mere.

AMC levede nu i større og større grad af Norton-salget i USA, men holdt stædigt fast i den blødende forretning i AJS og Matchless.

Dødskampen

De gamle garvede medarbejdere flygtede nu i stort tal fra fabrikken i protest mod ledelsen og ledelsesstilen. 1965-modellerne modtages af pressen med kommentaren ”den ser ud som om man har taget et udvalg af AMC, Norton Jubilee, Featherbed stel, AJS, Matchless og Norton motorer og tankmærker for alle tre mærker, rystet dem i en stor hat og fået 22 modeller ud af det.”

Medio 1966 får AMC sværere og sværere ved at betale regningerne. Modelfarverne i salgsbrochurerne er kun vejledende, for reelt skiftede de lidt hele tiden, idet man måtte købe malingen så billigt som muligt uden at skele til nuanceforskelle. Skrotmetal må omsættes til kontanter, og efterhånden må man gå på jagt på reservedelslageret for at finde ting, som kan omsættes som skrot. Adskillige prototyper og maskiner af historisk værdi bliver omsat og endda skrottet.

I august 1966 forværres situationen nærmest time for time og ledelsen træder tilbage. Kreditorerne forsøger at rydde op. Den amerikanske agent Joe Berliner står i bogstavelig forstand ved porten og tilbyder arbejderne kontant betaling mod at komme igen dagen efter for at lave reservedele til hans forhandlere i USA. I september 1966 overtages AMC så af Manganese Bronze Holdings, en industrikoncern som allerede ejer Villiers. AMC fusioneres med Villiers under navnet Norton-Villiers. Der produceres stadig Matchless maskiner ud fra restlageret, men den store satsning bliver den hastudviklede Norton Commando, baseret på Atlas-motoren og et helt nyt stel – men det er så en anden historie.

Matchless-fabrikken blev jævnet med jorden i 1969, da Plumstead Road skulle udvides. Da der var egnsudviklingsstøtte at hente, flyttede Norton således til Andover, 100 km sydvest for London. Woolwich-området mistede sammenlagt 70.000 arbejdspladser i årene 1965-1970 (og var i øvrigt ramt af optøjerne i august 2011).

Efter 65 år var det dermed slut med Matchless-motorcykler.

Danske AJS- og Matchless-kørere

Der findes ikke en decideret klub for AJS- og Matchless-kørere, men vi har en adresseliste på omkring 140 mand, og vi kører en årlig madpakketur i august, hvor alle er velkomne.

Vores hjemmeside er www.jampot.dk. Medlemskab af listen er gratis – kontakt Ib Vestergaard (tlf. 21468414, iv@jampot.dk) eller Christian Gyde (tlf. 65916023, cg@jampot.dk) for at blive medlem.

Der kan i øvrigt hentes tusinder af gratis sider om AJS og Matchless i de gratis internetarkiver på <http://archives.jampot.dk>.



MC udstyr - Lasergraveret produkter

Gisselfeldparken 10 - 9400 Nørresundby

Tlf. 61670578 - www.rayven.dk
