

INNEHÅLL

Tidning nr 100 – Höst 2021

Sida

- 03 Ordförandens Julhälsning, av Mats Johansson
- 04 Verksamhetsberättelse
- 06 Stor uppslutning vid Jubileumsträffen
- 17 Historien om Vincent, Del 2. Black Shadow träder fram.
- 23 Vincent, vad hände efter 1955? Del 2.
- 27 Småländsk träff med museum, pizza och vattenblästring
- 30 Vincentträff 2022. Kom till Linköping!
- 31 Oktoberresa Danmark – Korsika, över Alperna.
- 34 Ny medlemmen Sten Bladh, som inte låter gräset gro.
- 35 Professor Higgins blir 90 år ung.

Förstasidan: Dag Friise från Norge med sin egentillverkade Egli. Inte bara ihopmonterat av honom. Utan även ramen har han tillverkat efter mått från en annan Egli. Och den tjugiga tanken och dynan är även de tillverkade av honom själv.

Sistasidan: Det amerikanska teamet Alpracing med sitt bygge som har en Vincent 1000-motor från 1948. Teamet har under hösten satt nya hastighetsrekord för sugmotorer (naturally aspirated) utan streamlineråpa på Bonneville Salt Flats i Utah, USA. Rekordet som satts lyder på hastigheter på över 300 km/tim! Där fick man nåt att tänka på ...

Vi firar 50 år - och 100 nummer av SVCI!

Vi måste naturligtvis uppmärksamma den skara av redaktörer som åstadkommit detta.

Den legendariske grundaren och förste redaktören som höll i rodet under nästan 40 år, Sören Skoog.

Carl-Magnus Sjöblom som tog över, Jimmy Clemmensen och Johan Ulff, fler än så är det inte.

Sällan har så många haft så få att tacka för så mycket!

Tidningen är viktig och vid jul kan den kännas som en julklapp man öppnar i smyg och lite för tidigt.

Läs och njut! Tack Johan!

När vi bläddrar och ser på vår tidning, hur den förändrats och hur fantastiskt mycket intressant material som publicerats genom åren blir man imponerad och ödmjuk.

Man kan fundera på om något av det vi skriver idag kan få en lika tydlig tidsstämpel som artikeln om hur man modifierat ett vevhus för att montera en bilgenerator och få bra belysning.

De allra flesta artiklarna fungerar fortfarande och löser problem som förekommer eller förklarar grunder som man behöver kunna. Numera är tekniska artiklarna ganska lätt tillgängliga på vår hemsida.

De senare numren av hela tidningen finns helt och hållet på hemsidan.

Tack också till er medlemmar som deltagit och bidragit alla de 50 åren!

Det är fantastiskt att tänka tillbaka på den efterlängtrade träffen som vi till slut kunde genomföra utan problem (fall av Corona) och utan att begränsas av restriktioner.

Tack till träffkommittén som under två års tid ordnat 50-års jubileet som blev fantastiskt bra. Aldrig har en träff krävt så lång insats som vid jubileet. Tack till Sivert, Jan, Roland, Maggan, Henry och Ann-Sofi för ett fantastiskt arbete!



Gänget som ordnade Jubileumsträffen!

Foto: Mats Andreasson

Efter årsmötet har **nästa års träff**

klarats ut. Den kommer preliminärt att bli den **1-3 juli 2022** på **Sjögestad Motell vid Mantorp** och det är Göran Jacobsson, Dag Fraser, Anders Håkansson och Mikael Amundin som utgör träffkommitté.

När ni läser det här så hoppas jag att en inbjudan finns ute på hemsidan.

År 2023 blir träffen i Vindeln norr om Umeå och det är Sune Lindberg och Jörgen Rutegård som arrangerar.

Augusti 2023 så är vi några som hoppas åka till Isle of Man, helst via Wales och Irland guidade av Peter Redmond. Min ursprungliga dröm var att min son Eric skulle åka Comet och jag Black Shadow och att vi skulle ha en stor grupp med oss från SVC. Stor grupp tror jag fortfarande på men kanske kommer sonen att köra en Suzuki DR600 som har vanlig växel och broms och då kan jag köra Comet och allt blir kanske lite lugnare. Sonens mor är orolig och vill helst att han inte skall åka alls men... han har en egen vilja som än så länge vill något annat. Vi har alla mycket roligt framför oss!



SCANDINAVIAN VINCENT CLUB - 50 ÅR

PROTOKOLL

fört vid årsmötet 2021-08-21 med Scandinavian Vincent Club, Hökensås Camping

§ 1 Mötets öppnande

Mats Johansson hälsade de närvarande välkomna och förklarade mötet öppnat.

§ 2 Justering av röstlängd/medlemslista

Röstberättigade är medlemmar upptagna i deltagarlistan för träffen.
Beslöts justera denna om behov uppstår.

§ 3 Godkännande av kallelse

Kallelsen godkändes.

§ 4 Val av mötesordförande och sekreterare för årsmötet

Till ordförande för mötet valdes Mats Johansson. Som sekreterare valdes Börje Kollnert

§ 5 Val av två personer att justera mötets protokoll/rösträknare

Till justerare/rösträknare för mötet valdes Kjell Malmström och Dag Fraser.

§ 6 Fastställande av dagordning

Dagordningen godkändes.

§ 7 Föregående årsmötesprotokoll

Protokollet godkändes.

§ 8 Föredragning och godkännande av verksamhetsberättelse

Verksamhetsberättelsen lästes upp och godkändes.

§ 9 Fastställande av resultat och balansräkning och revisionsberättelse

Jan Stigsén redogjorde för resultat och balansräkning. Resultatet blev 7 300: -.

I kassan fanns 50 000: -. Tillgångar minus skulder = årets behållning blev 33 000: -.

Årets revisionsberättelse lästes upp. Resultat och balansräkning godkändes.

§ 10 Ansvarsfrihet för styrelsens medlemmar

Styrelsen beviljades ansvarsfrihet.

§ 11 Val av ordförande, sekreterare och kassör (för ett år), ledamöter (för två år)

Till ordförande valdes Mats Johansson.

Till sekreterare valdes Börje Kollnert.

Till kassör valdes Jan Stigsén.

Till ledamot valdes Jimmy Clemmensen.

§ 12 Val av revisor och revisorssuppleant (för ett år)

Till revisor valdes Anders Löfqvist, till revisorssuppleant valdes Henry Riedel.

§ 13 Val av valberedning (för ett år)

Till valberedning valdes Patrik Olsson och Jörgen Rutegård

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB - 50 ÅR

§ 14 Behandling av styrelsens förslag och inkomna motioner

Inga förslag hade inkommit

§ 15 Fastställande av medlemsavgift, uppbördstermin samt budget för kommande verksamhetsår
Jan Stigsén presenterade olika budgetförslag. Styrelsen föreslog en rejäl julklapp som kommer resultera i ett minusresultat vilket vi har råd med i nuläget. Förslag om sänkt träffavgift istället för julklapp framfördes. Besluts att behålla medlemsavgiften oförändrad 250: - och att godkänna budgeten utifrån styrelsens förslag om julklapp.

Styrelsen fick i uppdrag att ta fram en policy för sponsring av träffar och speciellt för deltagare som kommer på Vincent.

§ 16 Kommande träffar

För 2022 finns förslag på Dals-Ed, Sjögestad, Lubeck, Fleninge, Sysseleback. Osäkerhet finns pga att anläggningarna i Dals-Ed och Fleninge är på väg att säljas pga dålig ekonomi. Sysseleback har lämnat en bra offert men ställen ligger långt bort och ensligt.

En kommitté bestående av Stefan Lindblom, Calle Sjöblom, Anders Löfqvist, Michael Burkert, Göran Jacobsson, Dag Fraser, Anders Håkansson och Mats Johansson valdes för att ta fram ett förslag, med Mats som sammankallande.

För 2023 finns två förslag i Umeå trakten med Sune Lindberg och Jörgen Rutegårds som värdar

2024 Danmark

2025 Hestra

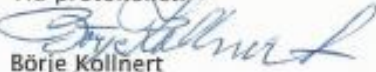
§ 17 Övriga frågor

Inga övriga frågor anmäldes

§ 18 Avslutning

Ordföranden förklarade årsmötet avslutat.

Vid protokollet:



Börje Köllnert

Mötessekreterare

Justeras:



Kjell Malmström



Dag Fraser

50 år firades i Hökensås

Text o foto: Johan Ulff, Boak Larsson



Jörgen Rutegård, Anders Löfkvist, Klaus-Dieter Sievers, Agnes Löfkvist, Göran Jakobsson och skyvmd Mats Johansson, var bland de 70-talet som kom till Vincentträffen på fina Hökensås nära Jönköping.

Javisst blev den av till slut, Jubileumsträffen!

Med stort arbete och mycken planering av arrangörerna plus gott samarbete med Hökensås Camping och lite flax med vädret blev det en kul och lyckad träff!

75-76 deltagare med cirka 37 Vincent kom från när o fjärran. Dagen till ära hade också tidningen Nostalgia sänt sin representant Mats Andreasson för ett reportage!

Mängder av olika hojar hade tagits till träffen, en del på kärra får man ju medge.

Bland alla originalhojar på träffen kan man nämna Sture Fredins Black Shadow som ställdes undan med ett fåtal mil i början på 60-talet. Sture köpte den runt 1980 och gjorde likadant, ställde undan den.

I hans ägo har den nu gått mindre än två mil! På 40 år!!

Men nu startades den upp igen.

Bland dem som hade åkt längst (bil) var paret Doug och Giovanna Macintosh, som startade resan i Österrike! Long Distance-pris delades ut till Sune Lindberg från Umeåtrakten (1000cc) och till Klaus-Dieter Sievers från Bjärträ, norr om Härnösand (500cc).

Eglihojar fanns det flera att studera. Man kan nämna Niels-Martins från Danmark, Dags från Norge och Calles från Sverige.

Danska Nimbus

Bland hojar som inte var Vincent märktes följande fina maskiner: Sven Andersens fyrcylindriga Nimbus, Lars Hedegårds Commando och Mikael Ridderstads BSA crossmaskin. Kanske missade vi nån nu?

En liten nyhet för årets träff var en Vincentauktion som hölls på Vincentlitteratur som klubben köpt in i klump. Det verkade uppskattat. Kan nämnas att både Rider's Handbook och Instruction Sheets gick under klubban.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB - 50 ÅR



Rune Hjalmarsson och hjälpredan Simon Hedström på Indianmuseet där bröderna Hjalmarsson samlat en ansenlig samling gamla järn. Här en fyrcylindrig (!) Indian.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB - 50 ÅR

För att få lite variation i berättandet från träffen har vi lagt till en reseberättelse signerad medlemmen Boak Larsson som här ger sina intryck från Hökensås:

Så klart var jag på klubbens 50-årsjubileum vid Hökensås camping 20-22 aug! Jag vill tacka styrelsen och festkommittén för en väl planerad och genomförd jubileumsträff! Välarrangerat och trivsamt planerat med sedvanliga övningar med öl, buffé och däcksparkning på fredagskvällen. Vid incheckningen vid stuga 10 satt Henry och prickade av. Där fick jag nyckel till stugan och en jättefin träfftröja med klubbmärket på framsidan med 50-årsjubileet i tryck och samtliga 50 träffar i tryck på ryggen! Tjusigt!

Olika utflyktsmål

Buffén var något nytt och trevligt och matigt. På lördagens planering fanns ett antal olika utflyktsmål man kunde välja på efter humör och intresse. För min del blev det ett MC-museum vid Åsaka och en samling av ett stort antal mc från 10-, 20-, 30- och några från 50-talet vid Vartofta gård. De flesta var orenoverade, men min fråga och förundran rörande den samlingen var hur länge bröderna hållit på och samlat? Svaret blev cirka 40 år. Men det är ju inte så långt tillbaka i tiden, enligt mitt referenssystem...hm. Kaffesugna drog vår grupp vidare i ett ganska högt tempo mot ett fik som såg ut som en hembygdsgård där ute på den mycket fagra västgötska landsbygden! Det visade sig vara Åsle Tå Upplevelsemuseum med en helt Ok servering!

Krokiga småvägar

Jag tror det var Lennart som drog i täten på gruppen... Självt körde jag min Volvo S60, som har ett stadigt chassi utan tendenser till krängningar och som klarade den hastiga åkturen perfekt på de smala och krokiga asfaltvägarna, via lite sightseeing genom Tidaholm.

Tillbaka till tidningen Nostalgias fotografering med 37 Vincent och 74 deltagande medlemmar på den stora öppna gräsyten nedanför stugorna. Därefter årsmöte och lite senare den mycket goda jubileumsmiddagen på lördagskvällen. Det var tre-rättersmiddag och festkommittén hade inte prutat på middagens smakmässiga kvalitet och den var också väl tilltagen och du behövde inte gå därifrån hungrig! Kvällen avslutades med fortsatt snack, däcksparkning och några öl innan John Blund kom på besök. Söndag uppbrott efter en sedvanligt väl upplagd och tilltagen frukost!



Foto: Jan Stigsén

Den här besten fanns på utflyktsmålet Bisonfarmen i Gate. Där kunde man kaka bisonburgare också.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB - 50 ÅR

Komfortabel camping

Tack för en värdig jubileumsträff efter 50 år med Vincentklubben! Inte minst campingen och stugorna var i mitt tycke mycket komfortabla och campingen ger mig känslan att jag gärna återvänder dit vid annat tillfälle. Kanske då en träff tidigare på säsongen, för att kunna sparka däck i en ljus försommarkväll!

(Kommentar från arrangörshåll: Nästa träff är planerad till juli månad 2022. Då får vi förhoppningsvis ljusa fina sommarkvällar.)

... och här era egna bilder med (nästan) alla som kom!

Helst skulle man sett att ni fick visa mer av maskinerna också, men det uppstod lite platsbrist ...



Maggan och Roland Magnusson, Ann-Sofi och Henry Riedel. De arrangerade träffen tillsammans med Sivert Bomberg, nedan.



Coola grabbar! Zid Johansson, Sivert Bomberg och Harald Winqvist. Harald blev porträtterad sittandes på sin Comet i tidningen Nostalgias reportage från träffen (Nostalgia nr 11, 2021).

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB - 50 ÅR



Sven Andersen till vänster i närapå felfri givakt, tog med sitt Vincentsubstitut, en vacker Nimbus!
Lennart Petterson, Jan Östnäs och och Tomas Johansson med på bild.



Välkända ansikten från Tyskland, Michael Burkert, Christoph Birr, Ernst Hegeler och Michael Kamper.



Anders Lincoln, Mats Johansson och kassören Jan Stigsén snarkade (enligt egna uppgifter) i stuga 11.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB - 50 ÅR



Calle Sjöblom, Gerry Fransson, Micke Glatzl och Johan Ulff från västkusten.



Per Larsson, Börje och Anna Kollnert samt Ebba Larsson.



Delar av det danska teamet. Peder Hansen, Lars Hedegaard, Lars Klitgaard, Niels-Martin Norgaard Jensen.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB - 50 ÅR



Glada miner hos Göran Jakobsson, Anders Håkansson, Boak Larsson och Dag Fraser.



I stuga 31 kamperade Anders Löfqvist med Agnes. Dieter Lehnert till höger.



Mikael Ridderstad, Roland Möller-Nielsen och Patrik Olsson.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB - 50 ÅR



Roger Lundberg tillsammans med Giovanna och Doug MacIntosh, boendes i Österrike/Portugal.



Från vänster: Gunnar Grönlund, Tomas Berglund och Jens Nilsson. Sune Lindberg fick visst telefon. Kanske ringer han hem och berättar att han tog hem Long Distance-priset för 1000cc-maskiner??



Bo Magnusson, Peter Sandström och Klaus-Dieter Sievers som bärgade "Long distance" i 500cc-klassen!

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB - 50 ÅR



Nye medlemmen Sten Bladh, Ewa Jonsson och Sture Fredin samt Torbjörn Nilsson.



Här är Tomas Johansson och Lennart Pettersson (igen!) samt Stig Gustavsson och Bo Pettersson.



Representation norrifrån. Agneta Rydberg, Ann-Charlott Rutegård, Lars Rydberg och Jörgen Rutegård.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB - 50 ÅR



Kjell och Ann-Britt Malmström, Tommy Svensson, Anita Svensson.



Olof och Elisabeth Östberg samt Ann-Christine och Lars Skoglund.



Andra delen av danska teamet: Sten Jensen, Jimmy Clemmensen och Kaj Weldingh.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB - 50 ÅR



Foto: Mats Andreasson

Historien om Vincent

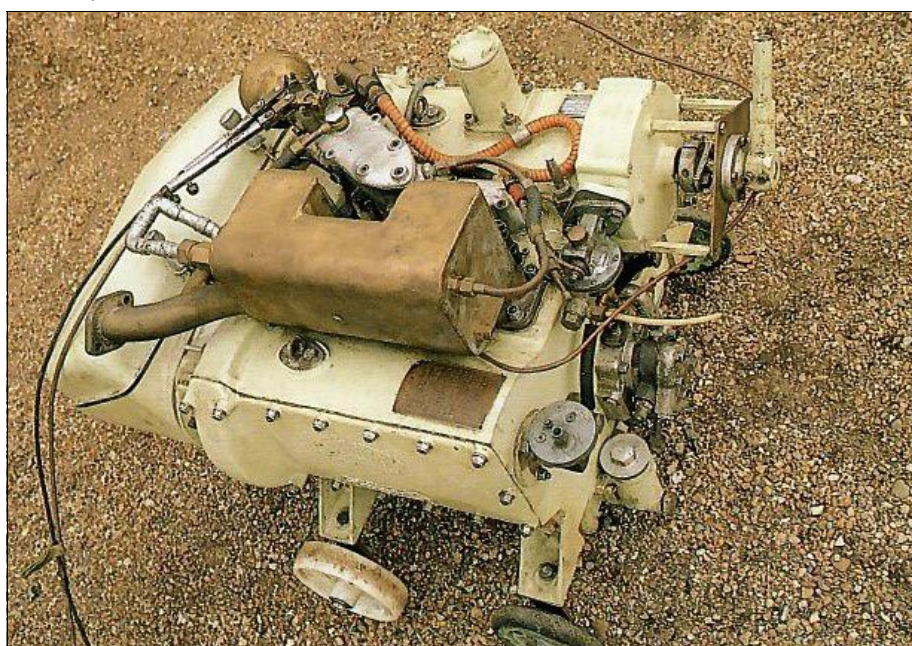
del 2



Vincent har blivit en legend i motorcykelvärlden som fortsätter att fascinera trots att tillverkningen av motorcyklarna upphörde 1955. Del 1 i förra numret behandlade tiden fram till krigsutbrottet 1939. Här följer del 2 i historien om Vincent.

Kriget 1939 – 1945

Utbrottet av andra världskriget innebar att Vincentfabriken fick stoppa motorcykelproduktionen. Företaget var för litet för att bygga motorcyklar till försvaret, det fick de större märkena ta hand om. I stället började man tillverka komponenter till krigsministeriet. Man tillverkade relativt enkla komponenter i stora serier till flygindustrin samt till minor och tändrör. Omsättningen ökade och man fick även in modernare produktionsutrustning men det var dock inte lika spännande som att bygga motorcyklar.



PCV hade tidigare patenterat ett nytt motorkoncept, en trecylindrig tvåtaktare på 500 cc och 15 hästkrafter med sex motgående kolvar och två vevaxlar. Detta tilltalade försvarsmakten som behövde en motor att driva en livräddningsbåt som kunde släppas ner med fallskärm från ett flygplan för att rädda flygbesättningar som störtat i havet. PCV återanställde 1943 Phil Irving för att arbeta med utvecklingen av detta projekt.

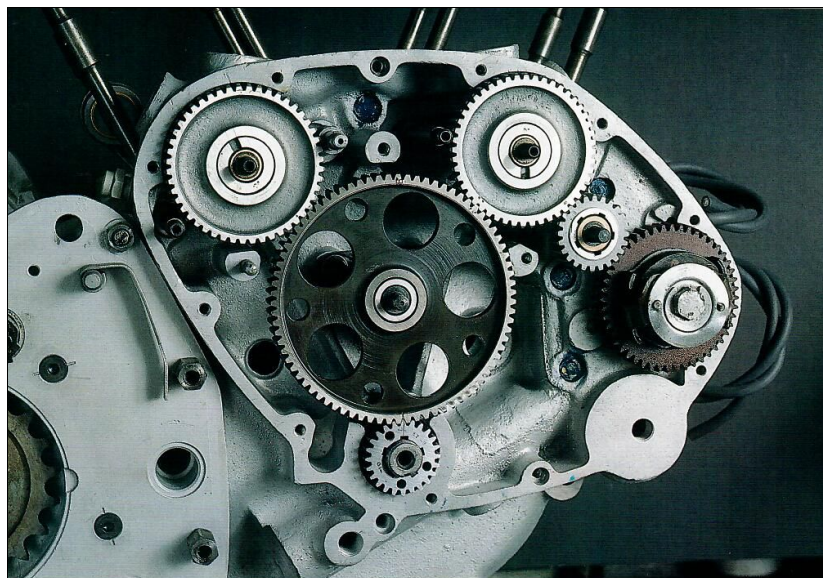
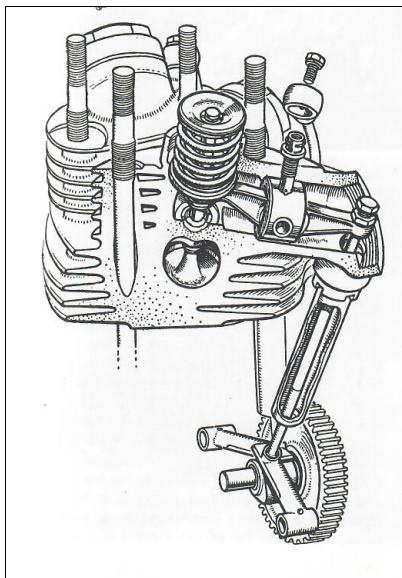
Rapide series B under utveckling

På kvällarna efter dagens jobb med marinmotorn började Phil & Phil att planera för en vidareutveckling av Rapidemotorn när man vid denna tid kunde börja ana att krigslyckan började vända för "the BMW boys".

Rapide serie A hade goda prestanda men behövde vidareutvecklas. Man ville få:

- Minskad hjulbas
- Tystare motor
- Kompaktare motor
- Inga utanpåliggande oljekanaler
- Starkare koppling och växellåda
- Fästen för sidvagn på höger eller vänstersida, med placering av kicken på båda sidor

Man började med motorn. Borrning och slag behölls till 84/90 mm. Vinkeln mellan cylindrarna ökade till 50 grader för att passa en standard Lucas magnet. Motorblocket integrerades med växellådan till en blockmotor, ovanligt vid denna tid. Ventilarrangemanget med gaffelvipparmar och två ventilstyrningar behölls men med vanliga spiralfjädrar ovanför den övre styrningen. Ventilmekanismen gjordes helt inkapslad med vipparmarna lagrade i cylindriska lagerhus som sköts in i bearbetade tunnlar i topplocket.



Primärdrivning utgjordes av en triplexkedja från en ryckutjämnare på vevaxeln. Mittenkuggarna på kopplingskorgen svarvades bort och i stället drevs generatoren via ett smalt kedjehjul mot kedjans mittlänkar på kopplingskorgen. Magneten drevs via ett mellanhjul från den främre kamaxeln och placerades framför motorblocket. Oljepumpen var en dubbel pilgrimspump driven från vevaxeln med ett snäckdrev för smörjtryck och returoolja till oljetanken.

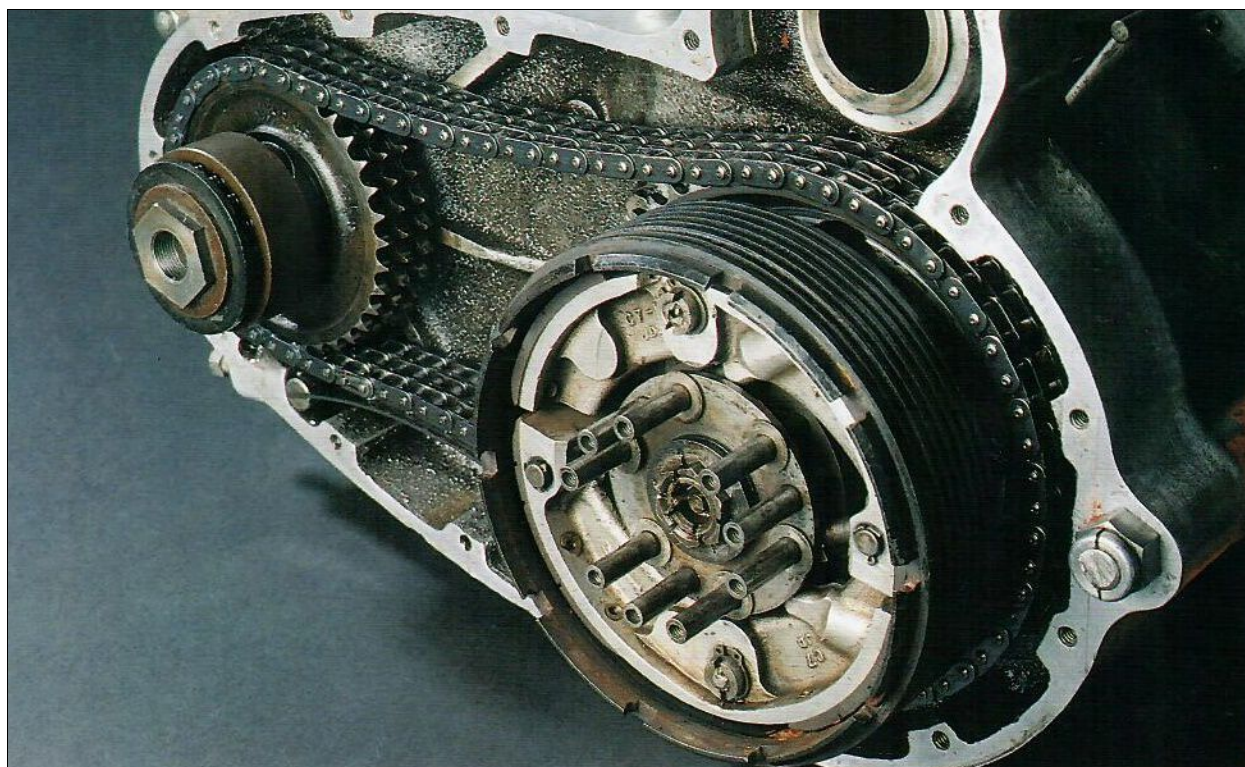
Växellådan är av crossovertyp med mycket kraftiga drev med kedjan på höger sida.

Kopplingen var ett speciellt problem. Den vanliga lamellkopplingen med den tidens korklameller hade problem med motormomentet. Här valde man en helt ny princip, en så kallad servokoppling.

Kopplingen består av en trumma driven av primärkedjan och ett nav kopplat till ingående axeln till växellådan på vilket två invändiga backar är fästade på mitten. Backarna har friktionsbelägg i båda ändar. En enskivig lamellkoppling är kopplad till ett kopplingscentrum lagrat på navet.

Kopplingscentrumet är förbundet med bromsbackarna med två länkar och när primärkopplingen börjar dra vrids kopplingscentrumet med så att länkarerna spänner de två backarna ut mot kopplingstrumman så att de går i ingrepp mot varandra. Vid motorbroms dras i stället backarna tillbaka så att andra änden av backen pressas mot kopplingstrumman för att få motorbroms.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB - 50 ÅR



På detta sätt får man en koppling som kan överföra 120 hästkrafter med ett kopplingshandtag som endast kräver kraft från två fingrar. Man fick öka på fjäderkraften i primärkopplingen en aning för att inte friktionen i kopplingswiren skulle påverka funktionen.

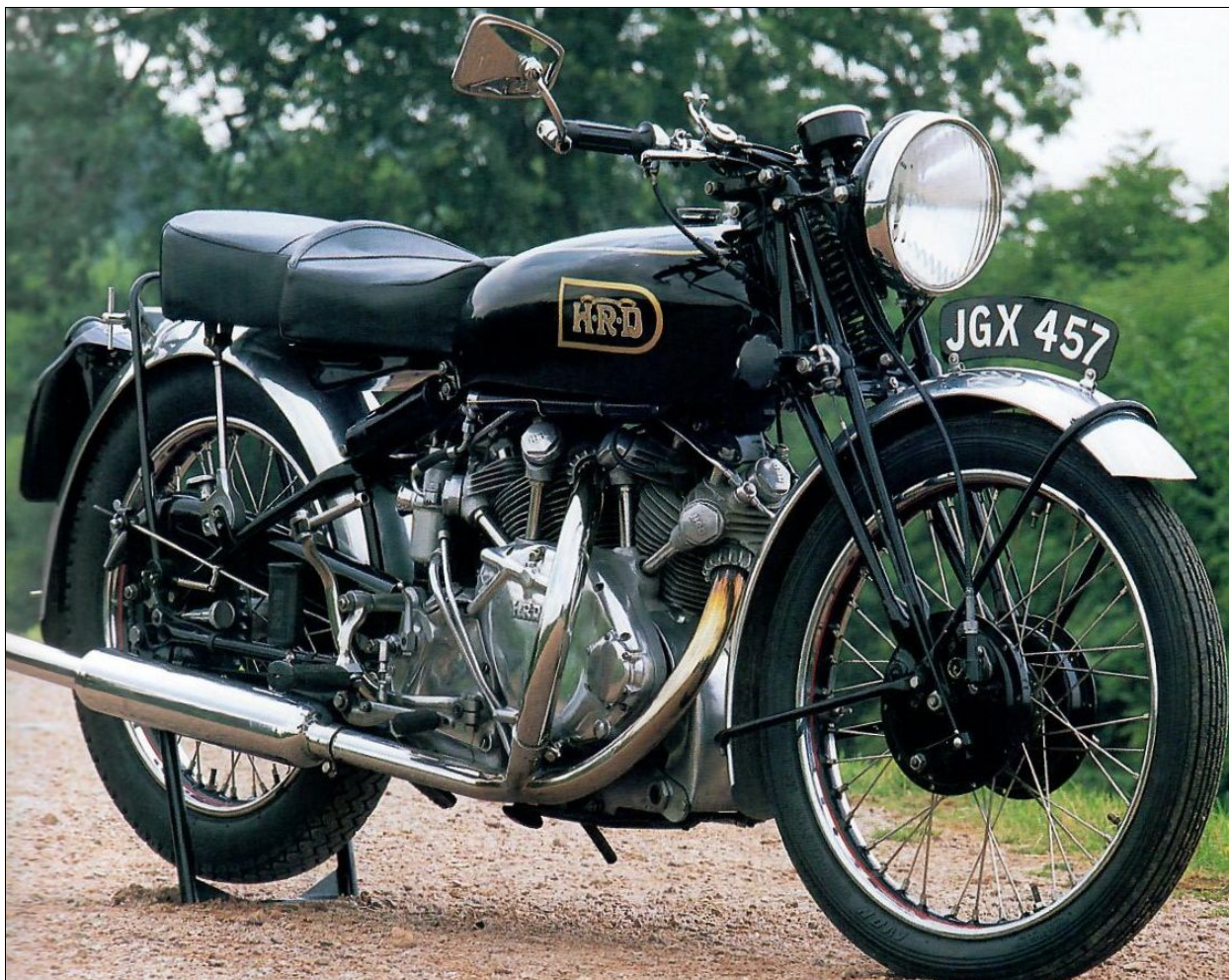


Cylindrarna har gjutjärnsfoder med en fläns på toppen och påkrympt aluminiumcylinder. Cylindrar och toppar utan topplockspackning hålls ihop mot vevhuset med fyra långa kraftiga dragstänger. Ovanpå topplocker sitter gjutna konsoler med fästhål för oljetanken. Den består av en kraftig svetsad lādskonstruktion som i framkant är bultad ihop med styrhuvudet.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB - 50 ÅR

I bakkant på oljetanken sitter fästhål för fjäderbenen till bakramen samt sadelfäste och sidvagnsfäste. På detta sätt faller behovet av ram helt bort. Bakramen är lagrad i plåtar i bakkant på växellådan.

I övrigt behövs mycket från serie A-maskinerna. Bramptongaffel, dubbla bromstrummor fram och bak, bakre centralstöd m.m. Sadeln ersattes av en långsadel som i framkant är fäst i oljetanken och i bakkant med två stag som sitter lagrade ungefär mitt på bakramens övre rör, så kallad semi-suspension, föraren märker inte så mycket men passageraren desto mer men stoppningen är ganska tjock. Lagringen utgör samtidigt en med ratt ställbar friktionsdämpning av bakfjädringen.



B-Rapiden är lätt att känna igen på Bramptonframgaffeln och timingkåpan där man anar oljekanalerna.

På grund av den dåliga bensinen i England efter kriget, 72 oktan så kallad "pool" nöjde man sig med kompression 6,45:1 vilket ger 45 hkr vid 5300 rpm vilket räcker till 110 mph toppfart. Däckdimensionen är 3.00x20 fram och 3.50x19 bak. Fram och bakhjul kan demonteras utan verktyg. Åtkomligheten på motorn underlättades av att man relativt snabbt kan demontera oljetank med hela framgaffeln och hjul och på så sätt frilägga cylindrar och annat för service. Ännu enklare är att demontera hela bakramen, sedan har man motorn helt frilagd.

Den nya modellen började levereras i början av september 1946.

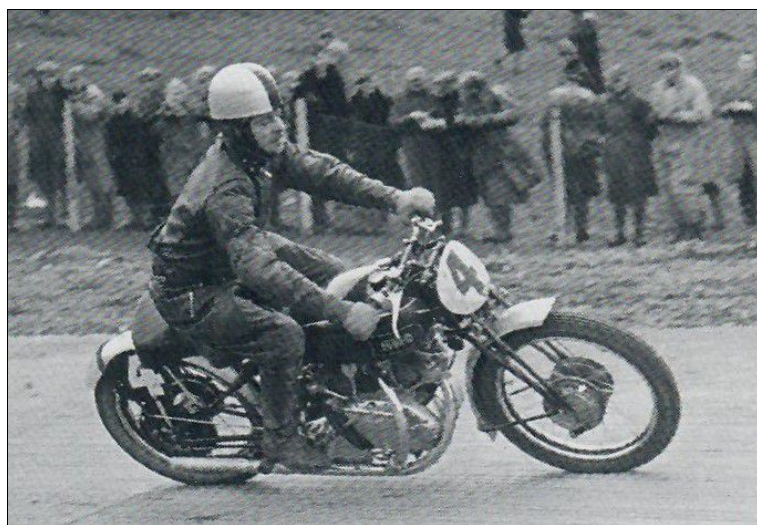
Vid denna tid var det stor brist på material, speciellt stål, aluminium var lättare att få tag på. Dessutom var Englands ekonomi körd i botten efter kriget så kravet från myndigheterna var att 75 % av produktionen skulle gå på export. Phil & Phil fick åka runt till olika underleverantörer för att lägga ut komponenttillverkning samt att skaffa fram material i rätt kvalitet och volymer. Största exportmarknad var de första åren Argentina, bland annat utrustades den argentinska polisen med Vincentmaskiner.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB - 50 ÅR

Mottagandet av den nya modellen var översvallande och problemet var att producera tillräckligt med maskiner trots ett mycket högt pris. I början fick man fram endast 10 maskiner per vecka. Man hade behov av att investera i ny produktionsutrustning men nytillkomna finansiärer prioriterade kortsiktig lönsamhet före långsiktig tillväxt. Till sist lyckades övertyga PCV ägarna men då hade man förlorat många kunder.

Black Shadow gör entré

PCV gjorde 1947 en kraftig vurpa under en provkörning där bakhjulet låste sig i hög fart. Ett drev hade skurit på växellådsaxeln. Toleransen på drevet ökades men Phil Vincent skadades så pass allvarligt att han efter detta inte längre kunde köra motorcykel. Efter en längre konvalescens företog han en resa till Argentina, USA och Kanada.

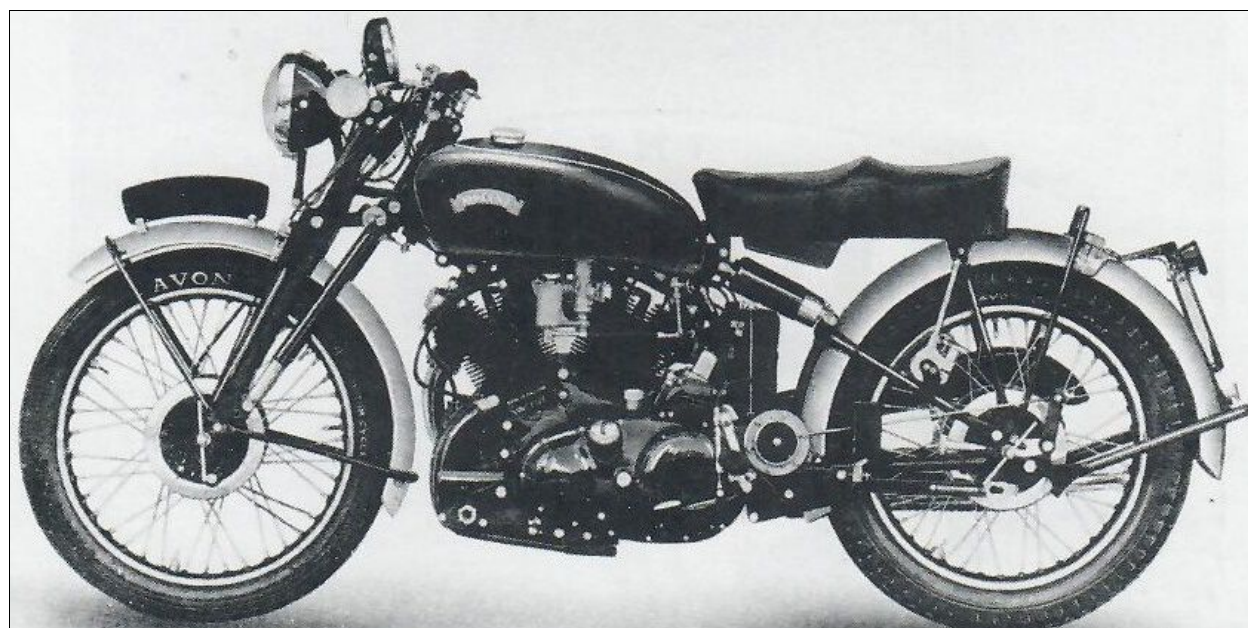


Under denna tid började Phil Irving och George Brown trimma en Rapide med polerade kanaler, större förgasare, 7,3 i kompression och dubbla öppna avgasrör och en del andra modifieringar. Detta blev den berömda racern "Gunga Din" (uppkallad efter en karaktär i en dikt av Rudyard Kipling) som testades till 126 mph/200 km/h. George Brown tävlade framgångsrikt med denna maskin och vann många segrar. (Se bild till vänster) Detta visade att Rapiden hade potential att vidareutvecklas. När Phil Vincent återkom från sin resa blev han entusiastisk och ville ta fram en sportmodell av Rapide.

George Brown på racern "Gunga Din".

Men det ville inte styrelsen med Frank Walker i spetsen. PCV gav då Phil Irving och George Brown i uppdrag att i hemlighet ta fram två maskiner av den nya sportmodellen av Rapide. Med svartlackerad motor och 125 mph i toppfart som kunde avläsas på den 5" stora hastighetsmätaren från Smiths var den legendariska Black Shadow född. Modellen lanserades i februari 1948.

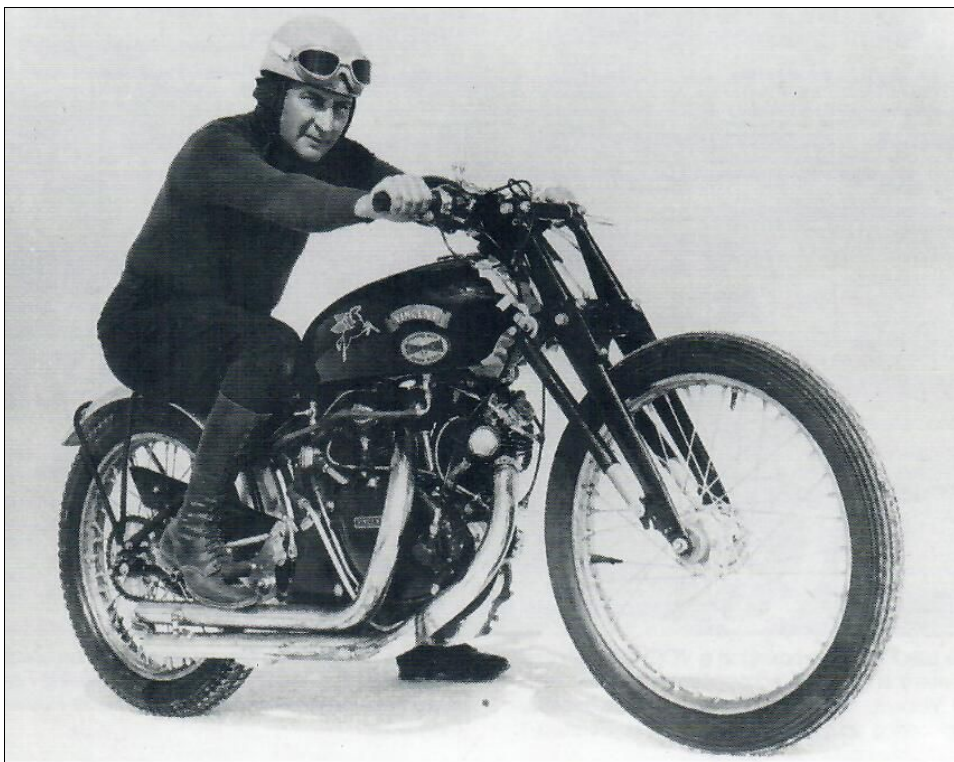
Styrelsen hade till sist accepterat denna utveckling.



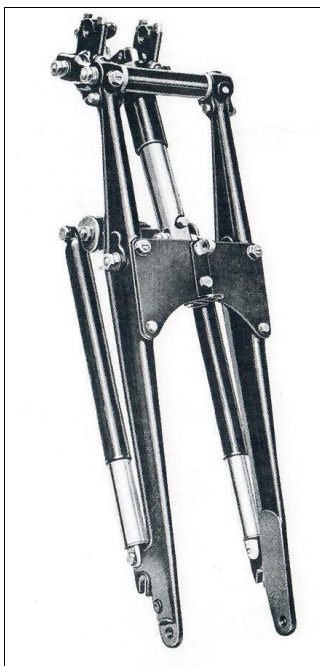
SCANDINAVIAN VINCENT CLUB - 50 ÅR

Den ultimata racern - Black Lightning

En rik amerikan beställde omedelbart en specialtrimmad maskin för att försöka slå hastighetsrekord. Maskinen försågs med en ny höglyftande kamaxel, större förgasare, 13:1 i kompression, polerade vevstakar, med mera. När den kom till USA sattes den i händerna på Rollie Free, en erfaren racerförare. På Bonneville Salt Flats körde han 148 mph. Han var dock inte nöjd utan gjorde ett nytt försök liggandes raklång på bakskärmen iförd badbyxor, badmössa och badskor. I denna enkla klädsel kom han upp i 150,3 mph (242 km/h) och ett nytt hastighetsrekord hade satts.



Rollie Free på Black Lightning. MED kläder denna gång!



Rapide och Black Shadow Serie C

Trots maskinernas prestanda använde man samma framgaffel som hade hängt med sedan 20 år. En förbättrad framgaffel behövdes. PCV var skeptisk till teleskopgafflar och ville ha en gaffel som var stabil i alla riktningar. Resultatet blev i stället en förbättrad parallelogramgaffel. Den hade smidda länkar upp och nere och gaffelben i smidd aluminium. Fjäderben med långa mjuka fjädrar monterades mellan gaffelbenen och den undre gaffelkronan. En ny egenkonstruerad hydraulisk dämpare placerades mellan övre kronan och undre länkarmen. För att tillfredsställa sidvagnsåkare kunde man genom att vrida de excentriska lagerbussningarna till den undre länkarmen 180 grader ändra gaffelns försprång för att passa sidvagnsekipage. Den nya gaffeln döptes till Girdraulic, en kombination av girder och hydraulic. Dämparen placerades även på bakramen mellan fjäderbenen under sadeln. Svingen förlängdes också en aning för att passa grövre däckdimensioner. Eftersom detta var en större förändring döpte man Girdraulicmaskiner till Series C. Dessa började introduceras under 1949.

I nästa nummer kommer Del tre av Historien om Vincent.

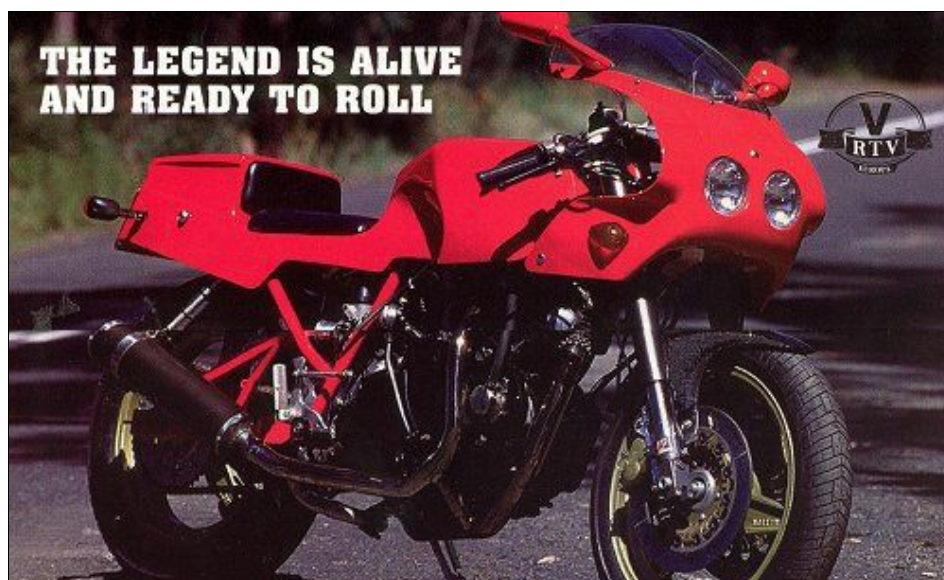
Vincent och livet efter döden

Del 2

I förra numret inledde Jan Stigsén sin berättelse om "Livet efter döden", det vill säga vad som hände med Vincent och hur allting blev efter att produktionen upphörde i Stevenage 1955.

Man kan konstatera att fortfarande, en hel "pensionsålder" efter att produktionen upphörde, är Vincent i högsta grad ett levande fabrikat.

Vi är nu inne på sista avsnittet. Här kommer ideerna om nypiptagen produktion, tillverkningen av racingkomponenter och även hela racingmaskiner.



TPV Vincent med aluminiumram.

RTV

Ron Slender, Rodney Brown och Terry Prince gjorde 1996 ett försök att få igång tillverkningen av en modern Vincent med nytillverkade motorer på antingen 1000 cc eller 1200 cc. Finansiella problem och missnöje med marknadsföringen gjorde att Terry hoppade av efter bara 2 år. Endast 4 hojar kom att färdigställas.



Irving Vincent 1600

Irving Vincent

I Australien tillverkas "Värsting-Vincent" för racing av HRD Engineering (Horner Race Development). Namnet Irving Vincent tillkom efter att ha fått tillstånd att använda det av Edith Irving, Phil Irvings änka. De är baserade på Phil Irvings originalkonstruktion från 40-talet men med dagens metallurgi och gjutteknik.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB - 50 ÅR

Det medför i sin tur att har motorerna har blivit så starka att man med 1600 cc får ut 186 hk!
Borr 100 mm och slag 100 mm samt 4-ventilstoppar.



Irvin Vincent på Goodwood 2012. Undrar om det går att fuska in en sådan hoj på Årsracet i Sviestad?



Hegeler Norvin på Nostalgia Festival i Ronneby 2015

Ernst Hegeler

I Varel, Tyskland, bygger Ernst Hegeler nya Vincentmotorer och tillverkar även andra delar till Vincent. På en Norvin han byggt har han till och med knåpat dit en startmotor. Vanligtvis monteras en Vincentstartmotor under motorn, men den platsen är här blockerad av Nortonramens ramrör. Detta har Hegeler löst genom att montera startmotor på generatorns plats och generatorm, kombinerad med tändsystemet, sitter nu på magnetens plats.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB - 50 ÅR

Mugen

Även i Japan värderas Vincent högt. Mugen presenterade på 70-talet en Vincent-inspirerad mc, MRV 1000, i några fåtal exemplar. Den blev för dyr så någon riktig produktion startades inte.

Den är nu vidareutvecklad till MRV 1400, men fortfarande är det oklart om någon produktion kommer att startas. Möjligen lösa motorer för andra att bygga på. Det lite udda i sammanhanget är att Mugen drivs av Hirotohi Honda, sonen till Hondas grundare Soichiro Honda.



Mugen MRV 1000

"Gör-det-själv-byggen"

När någon vill kombinera gammalt med nytt så är det nästan alltid en äldre klassisk ram som får en modernare motor. När det gäller Vincent så kan det mycket väl vara tvärtom, en klassisk Vincent-motor i ett modernt chassi. Vad säger det om motorns kapacitet?



Funkar en tusenkubiks off road? Tja, tydligen.



Beprovad motor i moderna kläder.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB - 50 ÅR



Neville Higgins' Jindivik

Utöver alla dessa hembyggen för gatbruk har det också byggts (och byggs fortfarande) ett oräkneligt antal racehojar där motorerna trimmats ordentligt med kompressor och annat.

Så där ja, kom nu inte och påstå att Vincent är ett dött märke!

I kommande nummer skall vi försöka presentera de Vincent-byggen från perioden efter 1955 som finns i klubben. Många av dessa har blivit presenterade på hemsidan som "Månadens Vincent". Om inte så kanske vi saknar bilder, så skicka i så fall gärna in en bild. Namnet på ägaren blir som vanligt lite avkortat så att det inte går att koppla till en adress.

Hela artikeln kommer också framöver finnas på hemsidan med fler och större bilder samt en liten jämförelse med hur andra mc-fabrikat utvecklats "efter döden".

Museet i Österrike öppnar igen



Enorma summor i form av unika motorcyklar, där Vincent och Brough Superior fanns i mängd, gick upp i rök i januari 2021, när Europas högst belägna motorcykelmuseum totalförstördes i en kraftig brand.

Men skam den som ger sig.

Nu, mindre än ett år efter, är det dags för invigning av ett än större museum på samma plats! Se nedan. Denna gång med ett, får man förmoda, uppdaterat brandsläckningssystem.



Småländsk lokalträff lockade 35



Hylténs gamla metallvarufabrik i Gnosjö med anor från 1800-talet är ett stycke levande historia. Minst sagt. (Kanske också Jan Stigséns Norvin. Han var ensam hojåkare denna dag).

Hylténs var det ena målet av två för en lokalträff i oktober som samlade inte mindre än ett 35-tal anmällda, varav två ända från Danmark!

Hos Hylténs var tillverkningen igång till 1974 varefter den gammalmodiga fabriken mer eller mindre direkt blev ett museum.

Här verkar inte mycket ha ändrats under de 100 åren. Senaste maskininvesteringen gjordes exempelvis på 30-talet! Bara en sån sak.

Imponerade visades vi runt av guider bland de remdrivna maskinerna och fick oss till livs många historier om sparsamhet, fiffighet och envishet.

Kunniga guider

- Och där borta ligger syraboden! Vår guide pekar i det disiga vädret på ytterligare en röd byggnad vid vattendraget som flyter genom fabriksområdet.

- Efter att en brand tagit den gamla fabriken spred man ut tillverkningen på flera hus som riskminskning. Kunnigt och initierat går han vidare och berättar om fabriken alla avdelningar. Från generatorbyggnad och gjuteri till maskinbearbetning, polering, ytbehandling, packavdelning och ritkontor.

Och modellförrådet med sina tusentals sparade trämodeller för gjutning. Alla med sina modellnummer. Fabriken guldår var under mellankrigstiden då man var ett 50-tal anställda.

Det är gammalt. Det är svart. Det är slitet. Smuts och metallspån ligger kvar. Innertaket bär spår av läckage. Under taket sitter axlar med drivremmar som löper ner till svarvar, borrar och polermaskiner. Men, nu kommer det! Det hela fungerar och kan användas fortfarande idag!

Och under vårt besök dras de remdrivna maskinerna igång precis som förr när de användes för att producera skolklockor, mortlar, ventiler, brandslanganslutningar och skeppsbeslag. I mässing oftast.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB - 50 ÅR



Interiör i fabriken. Hylténs tog fram en standardkoppling för brandslangar. Idag finns den hos alla räddningstjänster i Sverige.

Och det hela drivs av fabriken egna lilla vattenkraftverk där turbin och generator spinner obekymrat som om inget hänt på 100 år!

Den tillverkning som sker idag är liten och går främst till den egna presentshopen. Föreningen som idag driver Hylténs Industrimuseum tar få eller inga beställningar utifrån.

Märkligheter

I guidens berättelse om den här fabriken, eller tidsmaskinen, om man vill, staplas märkligheter på varandra: - Hela fabriken är K-märkt och vi får inte ändra nånting. Inte ens tvätta fönstren. Man kan säga att till och med smutsen är K-märkt!, säger guiden medan han pressar till gjutsanden i en demonstrations-gjutform med en 28 kilo tung järnkula.

Hylténs verkar också ha varit det självklara valet för kunder när det gällde gjutna och bearbetade komponenter. Någon anställd försäljare fanns inte! Man levde helt på sitt rykte, plus närvaro vid mässor. Fabriken behövde vid ett tillfälle köpa in ytterligare en svarv. Vad gör man då, när man har en arbetsplats med ytterst skickliga yrkemen? Ja, man tillverkar en svarv själva, med assistans från andra lokala verkstäder.

"Varför köpa en svarv när man kan göra en själv?"

Ett annat exempel är filarna. När en flatfil var utsliten och uttjänt avhårdades den. Sen borrade man och gängade ett hål i ena änden. Efter omhårdning fungerade det nya verktyget som ett gängsnitt.

Fabrikens noggranna arkiv var till hjälp ännu långt efter stängningen.

I Stockholm på 1990-talet höll båtentusiaster på att restaurera vraket av en lyxyacht från seklets början. Vraket var helt strippat på all värdefull utrustning och mässingsdetaljer och hade legat på botten för att sedan bärgas. Därefter hade den lämnats bakom en byggnad.

Den modige renoveraren som tog sig an vraket följde olika ledtrådar och detta ledde till Hylténs.

Visste Hylténs något om just den båten?

Forskning i fabriken arkiv följde. Och så, fram kom dammiga 100 år gamla beställningsdokument på olika båtbeslag. Och, de gjutmodeller som använts för 100 år sedan fanns kvar!

Resultat: Hylténs kunde än en gång leverera gjutna detaljer och beslag till båten!

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB - 50 ÅR

Det andra målet för lokalträffen var ett besök hos arrangören Tomas Johansson och hans Ann-Sofi i Hestra med pizza och kaffe och förevisning av vattenblästring.

Först fick vi stora pizzabitar vid långborden ovanför firmans verkstad där renoverade motorcyklar och ett par veteranbilar trängdes med en uppbyggd GULF-mack! Sen blev vi förevisade den nya motorrenoveringsverkstaden som har tagits över av Hestra Truck & Maskin AB.

Mycket imponerande utrustning.

Därefter fick vi kaffe och kaka och en uppvisning i verkstaden av vad en vattenbläster kan åstadkomma!

En helgjuten upplevelsedag kan man säga och den som inte var nöjd under hemresan var nog inte där överhuvudtaget!



Vattenblästrat flottörhus. Till höger Tomas Johansson med Sven Andersen och Ingrid Lönnqvist.

Text o foto: johan Ulf

Bidrag till tidningen insändes till Johan U: johanulff.1@gmail.com eller ring 0760-524064.

Inhold til naeste nummer sendes til Jimmy C: clemmensenjimmy@gmail.com

Textmaterial sändes som wordfil och bildmaterial som jpg-fil. Inget ansvar tages för tryckfel.

Deadline: **31 mars 2022**



Helgen 1 - 3 juli 2022!

Enligt planerna äger då Skandinaviska Vincentträffen rum på Sjögestad Motell i trakterna av Linköping. Mer exakt program och allt du behöver veta om träffen kommer inom kort på hemsidan eller så kan du läsa om det i nästa nummer av tidningen.

Men boka denna helg redan nu i din kalender för 2022!

Sjögestad Motell är möjligen landets äldsta motell, byggt 1954.

Fleninge Motell i Skåne, där vi var 2016, är också byggt 1954, så det är lite oklart vilket som är det allra första. Sjögestad ligger i alla fall utmed gamla Riksettan nära motorbanan Mantorp Park.

Det kommer att bli lika roligt eller ännu roligare än de tidigare träffarna.

Sammanfattningsvis så är planerna dessa:

Vi kommer att bo i 2-bädds och 3-bäddsrum med möjlighet att parkera hojen utanför rumsdörren.

I träffavgiften ingår två nätter i 2- eller 3-bädds motellrum, två frukost, middag på fredag och lördag kväll. Vill Du till exempel komma redan på torsdagen kan Du ringa motellet på 0142-663500 och boka rum en extranatt. **Adressen är Sjögestad Motell 1, 583 92 Vikingstad**

Liksom i Hökensås 2021, så planeras ingen gemensam utflykt, där alla åker i en stor grupp.

Istället blir det flera utflyktsalternativ med både flyg- och motormuséer och annat kul för oss nördar, och vi kan åka i smågrupper. Du komponerar själv Din utflykt genom att välja.

Nödtransport i form av bil och släp planerar vi att ha till hands.

Vi kommer att ha ölförsäljning. För att underlätta betalningen: Ta med kontanter eller var beredd att betala med swish.

En träfftröja kommer att tas fram. Den kommer att säljas separat. Det gör det lite enklare för dem som redan har garderoben full av tröjor!

Gör din anmälan i god tid:

För dig som **inte har Internet:**

Kontakta Mikael Amundin på telefon: 0735-543093

Annars, håll utkik på klubbens **hemsida** för mer information om program, anmälan, vägbeskrivningar, utflyktstips, lunchställen längs resvägen. **Hemsida: vincenthrd.se**

Förra året köpte vi en boksamling och hade en kul auktion. Vi gör gärna om det i år, men har inget att auktionera ut. Om Du har onödiga böcker, delar eller prylar liggande som Du inte skulle sakna och som får plats i packningen, får Du gärna ta med dem. Då kanske det blir en lika kul auktion igen.

VÄLKOMNA!!

En hurtigt bestået tur med Vincent

Jimmys Oktoberresa: København-Korsika -København

Da jeg pludselig fik muligheder til at holde en uge fri fra arbejde, greb jeg muligheden for at tage en tur til Korsika på Vincenten. Min plan var at køre til Hamburg, tage auto-toget til Lörrach, kører over alperne og tage nat-færgen fra Savona til Bastia på Korsika. Det var en lidt presset plan da ruten fra Lörrach til Savona er 600 km, og jeg havde kun 10 timer til at gøre det på hvis jeg skulle nå færgen i Savona samme aften.

Fredag D. første oktober kørte jeg fra København til Hamburg, for at tage auto toget til Lörrach, som ligger ved den schweiziske grænse.

Det var en kold tur til Hamburg, men eller en fin tur på 450 km.

Lørdag D. 2. oktober ankom auto-toget til Lörrach kl. 11.30, det var næsten 2 timer forsinket, hvilken betyd jeg kun havde 8-8,5 time til at nå færgen i Savona, indcheckning på færgen var senest kl. 20.00!

Så det var bare fuld rulle op over Alperne! Jeg kørte over Sankt Gotthard pass på 2.000 meter, det var kold og småregnede på vej op over passet, og på toppen var der en tyk tåge, jeg måtte sætte farten ned til ca. 30 km/t. Da jeg havde problemer med at se vejen!

I elfte timmen

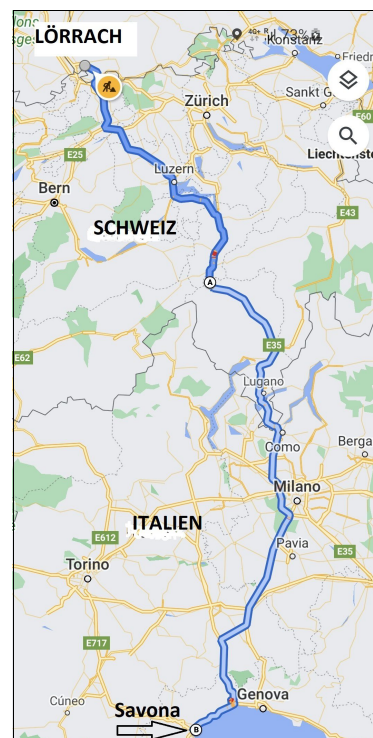
Jeg ankom i til færgen kl. 19.30! Vincenten køre bare fantastisk hele vejen ned til Savona.

Færgen ankom til Bastia kl. 07 om morgenen lige tids nok til at opleve solopgangen (Bastia ligger på øst siden af Korsika). Den første dag kørte jeg nordspidsen rund, fantastisk tur. De følgende dage kørte jeg Korsika rund og krydsede ind over to gange.

Korsika er MC-paradis i oktober, temperaturen er 22-24 gr, masser af fantastiske snoede veje og meget lidt trafik. Vestkysten er den mest interessante og flotteste, den centrale del af øen er også fin at køre på der er mange bjerge. Øas kysten er ikke så interessant, den er meget flad.

Mange af de andre motorcykler som jeg mødte, var imponeret over at jeg rejser langt på min gamle Vincent, men det er jo en fantastisk rejsemaskine selv om at den er over 70år gammel.

På hjem turen kørte jeg over ”Grand Sankt Bernhard passet”. Det var en flot tur i solskin, der havde været sne et par dage før, så igen var jeg heldig at kunne krydse over alperne uden problemer. Jeg var hjemme søndag D. 10. oktober, jeg havde kørt 3.000 km på Vincenten uden nogen ”road side adjustment”.



SCANDINAVIAN VINCENT CLUB - 50 ÅR



Vägparti på östra sidan av Korsika.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB - 50 ÅR



Korsikansk soluppgång. Nedan: Supporters vid Grand Sankt Bernhardspasset på vägen hem.





Nye medlemmen Sten Bladh välkomnas, något förvånad, av Mats Johansson. Text o foto: Johan Ulf

Sten Bladh, Olofström, kom relativt sent in i Vincentvärlden, men när det skedde så blev han till slut ägare till en Rapide som han beundrat i många decennier. Annars började banan med Triumph och fortsatte sedan via andra maskiner såsom Sarolea 600, fler Triumphar och sedan en lång period med olika sidventils-HD.

En HD 1200 sida han köpt fick plockas ner och renoveras mer eller mindre helt, men den blev hans trogna maskin under mer än 20 år. Det passade väl att Sten hade bakgrund som verktygsmakare och var väl förtrogen med maskinbearbetning. Flera rallyn per år avverkades med HD:n, många i öststaterna. Livet tog olika vändningar och efter flera resor till Portugal tog han beslutet att sälja huset och och nästan alla tillgångar, för en flytt dit. Han behöll sin HD storsida och en Yamaha Chappy. Transport? Inga problem. Sten köpte en Volvo F10 från 80-talet och efter flytten började han sitt nya liv i södra Portugal.

- Det var ju lite coolt att köra MC på motorvägen i T-shirt på julafton!

Trots ett behagligt liv i Portugal blev klimatet sen för skarpt med 40-gradiga somrar och huset såldes efter fyra år till ett tyskt par. Lastbilen lastades för hemresa varefter Sten slog sig ner utanför Olofström. HD:n skulle genomgå sin fjärde renovering vid det laget och det blev dags att ta farväl av den.

- Jag fick en plastkasse Eurosedlar av en tysk köpare.

Jag kan sakna den lite ibland, men livet går vidare!

En HD softtail köptes från Vintrosa och Sten tuffade vidare.

Tills en dag telefonen ringde. Det var gammal en kompis från moppetiden i Oskarshamn. (man ska underhålla gamla vänkontakter).

- Du Sten, brorsan ska sälja sin Rapide.

Sten visste direkt vilken maskin det var. Säljaren hade haft den i 50 år och Sten hade beundrat den på avstånd.

Så pengar och båge bytte ägare. Sten har ett magnetjobb kvar på den. Därefter kan ytterligare ett kapitel påbörjas i Stens "MC-karrär".



Foto: Arkiv

Tar vi inte helt fel är det maskin nr 13. Se tidning nr 96.



Foto: Sten Bladh

Neville Higgins 90

I oktober fyllde klubbens nestor, Neville Higgins, 90 år.

Ett lite nedskalad firande ordnades, och med smörgåstårter, vanlig tårter och presentpussel firades Neville av ett gäng medlemmar och fick återse sin Sunbeam Rapier som han tidigare ägde. Bilen förstärktes och förseddes med en Ford small block V8 i slutet av 60-talet av Neville när han bodde i Coventry. Han har lirkat den genom både engelsk och svensk besiktning vilket inte säger lite.

Efter mat, kaffe och tårter vecklade Neville ut enorma ritningar för Sunbeamen och vi diskuterade viktfordelning, bakvagnsupphängning och hembyggda grenrör samt fick oss en nyttig lektion i hur man installerar en Aston Martin bakaxel. Om det skulle bli aktuellt.

Neville slängde sig ner på knä för att kolla upp nåt med sin dragning av avgasröret.

Det är väl inte alla 90-åringar som gör det hur som helst!

Text o foto: Johan Ulf



Neville flankerad av några av medlemmarna vid uppvakningen.



Foto: Facebook

Över 300 km/tim

Utan kåpa! Och med en motor från 1948!

Där har ni nåt att öva på! Maskinen tillhör teamet Alpracing och hastigheten uppnåddes under 2021 på Bonneville Salt Flats i Nevada. Se foto på sista sidan.