

INNEHÅLL

Tidning nr 101 – Våren 2022

- 03 Ordförandens Vårhälsning, av Mats Johansson.
- 04 Ännu idag hamnar Vincent på förstasidorna.
- 05 Påminnelse om Årsträffen i Sjögestad. Du kommer väl?
- 06 Kallelse till Årsmöte och dagordning.
- 07 Historien om Vincent, del 3. Plus tankar om Vincentägande i dag.
- 15 Hyggetraef i Danmark. Fina maskiner och vackra utsikter.
- 17 Ryktet om den glömda Vincentmaskinen. Stämmer ryktet?
- 18 Här saknas inte vinnarinstinkten. Gwenda Stewart på sin Rudge.
- 19 Skruvar. Peter Sandström reder ut varför de lossnar (eller inte).
- 24 Niels-Martins fräcka Egli Vincent, med många godbitar.
- 28 Nya medlemmar välkomnas i klubben.
- 30 När haveriet vid vägkanten är ett faktum.

Förstasidan: En vacker Vincent Comet i klädsam Chinese Red. Tyskland 2018.
Maskinen tillhör Lars Klitgaard, DK. Foto: Johan Ulff

Sistasidan: Billedt er fra Col de la Gueuelaz, Schweiz. Esther og jeg var til Jazz-koncert inde i bjergene. Man skulle gå fra parkeringspladsen cirka en time.
(Redaktören antar att Esther tog bilden ...)

Årsmöte med auktion i Sjögestad

Läste en artikel från Motorcycling 4 Juli 1962 där Phil Irving föreslog att man för att minska vibrationerna på parallelltwinarna skulle ändra vevtapparna så att de fick 76° förskjutning. Efterhand var det någon som provade och fick till en sidvagnsdragare som vann tävlingar. Tänk om man gjort mer rätt direkt från fabrik lite tidigare? Förbättringen hade varit möjlig långt innan brittisk motorcykelindustri insåg att man hade ett allvarligt problem. Vincent gjorde väldigt mycket rätt, fick lägga ner men lever ändå vidare med samma konstruktioner och med respekt o beundran från en väldigt stor skara entusiaster.

Brexit har stört reservdelsförsörjningen för VOC men Calle har klivit in och har mycket bra grejer för snabb leverans via tele 070-454 5251. När man pratat med Calle har man alltid fler perspektiv på sina MC-problem och oftast en klar lösning. Calle kommer att säga att reklamen är genant men vi behöver initiativ och han har gjort det bra och hjälpt många. Jag hoppas han kommer över det.

Personligen så har jag flyttat från ett hus till ett annat. Min erfarenhet är att det gick fortare att flytta huset än garaget! På träffen i **Sjögestad** kommer vi att ha en auktion där man kan sälja delar som finns hemma och söker en ny användning. **Anmäl er och kom!**



Under senaste åren har det varit många intressanta ”nybyggen”. Nu senast har vi sett början på ytterligare ett som Patrik Olsson jobbar med. Här lastar Patrik (till vän) och Fritz Egli Jr in en motor ihopsatt till Patrik. Vi har alla mycket spännande framför oss av olika sort och slag.

Jag hoppas att vi ses i Sjögestad!

Hälsar Mats Johansson

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

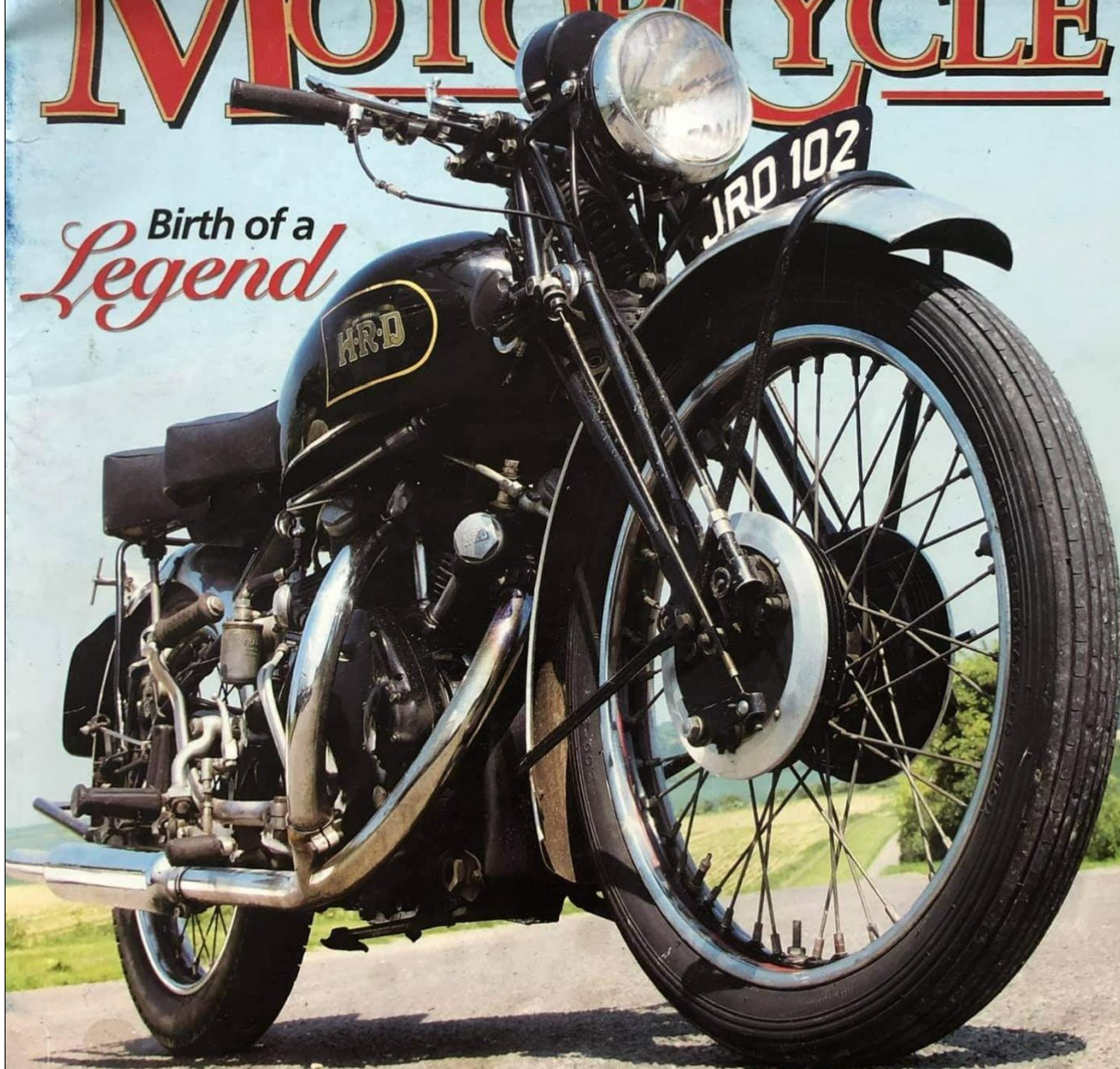
American Motogiro | Brough Superior rally | Nostalgia weekend

NOVEMBER 2008

Made in England

The Classic MOTORCYCLE

Birth of a
Legend



The first
Black Shadow



PLUS: Norton special • AJS M10 • Verrall sale
Velocette MOV • Cotton/Cross Cougar

Period-piece - TriBSA cafe racer, straight from the 60s

Printed in the UK

11 >



2 5274 97216 6

US\$7.99 Aus\$9.95 NZ\$13.50 UK£3.50

Glöm inte anmälan senast 22 maj!

Sjögestad Motell, Linköping

Helgen 1 - 3 juli 2022!

Nu är det brådis om du inte är anmäld.

Skandinaviska Vincentträffen äger rum på Sjögestad Motell i trakterna av Linköping.

Mer exakt program och allt du behöver veta om träffen finns på hemsidan: **vincenthrd.se**

Sjögestad Motell är möjligen landets äldsta motell, byggt 1954.

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!

För dig som **inte har Internet:**

Kontakta Mikael Amundin på telefon: 0735-543093

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

Förra året hade vi en kul auktion. Vi gör gärna om det i år. 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!!

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Kallelse och Dagordning för årsmöte i SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Plats: **Sjögestad**

Tid: **Lördagen 2 juli 2022 cirka kl 17.00**

Dagordning:

- 1 Ordförande öppnar årsmötet
- 2 Justering av röstlängd/medlemslista
- 3 Fråga om kallelse skett i stadgeenlig ordning
- 4 Val av ordförande och sekreterare för årsmötet
- 5 Val av två justeringsmän, tillika rösträknare
- 6 Fastställande av dagordning
- 7 Genomgång och godkännande av föregående årsmötesprotokoll
- 8 Föredragning och godkännande av styrelsens verksamhetsberättelse
- 9 Föredragning och fastställande av resultat- och balansräkning samt revisionsberättelse
- 10 Fråga om ansvarsfrihet för styrelsens medlemmar
- 11 Val av styrelseledamöter
 - ordförande på ett år
 - sekreterare på ett år
 - kassör på ett år
 - övriga styrelseledamöter på två år
- 12 Val av revisorer och revisorssuppleant för ett år
- 13 Val av två ledamöter i valberedning för ett år
- 14 Behandling av styrelsens förslag, inkomna motioner och eventuella förslag till stadgeändringar.
- 15 Fastställande av medlemsavgift, uppbördstermin samt budget för kommande verksamhetsår
- 16 Kommande års träffar, plats för årsmöte och eventuella andra aktiviteter
 - År 2023 – Umeåtrakten
 - År 2024 - Danmark/Skåne
- 17 Övriga frågor
- 18 Mötets avslutande

Historien om Vincent

del 3

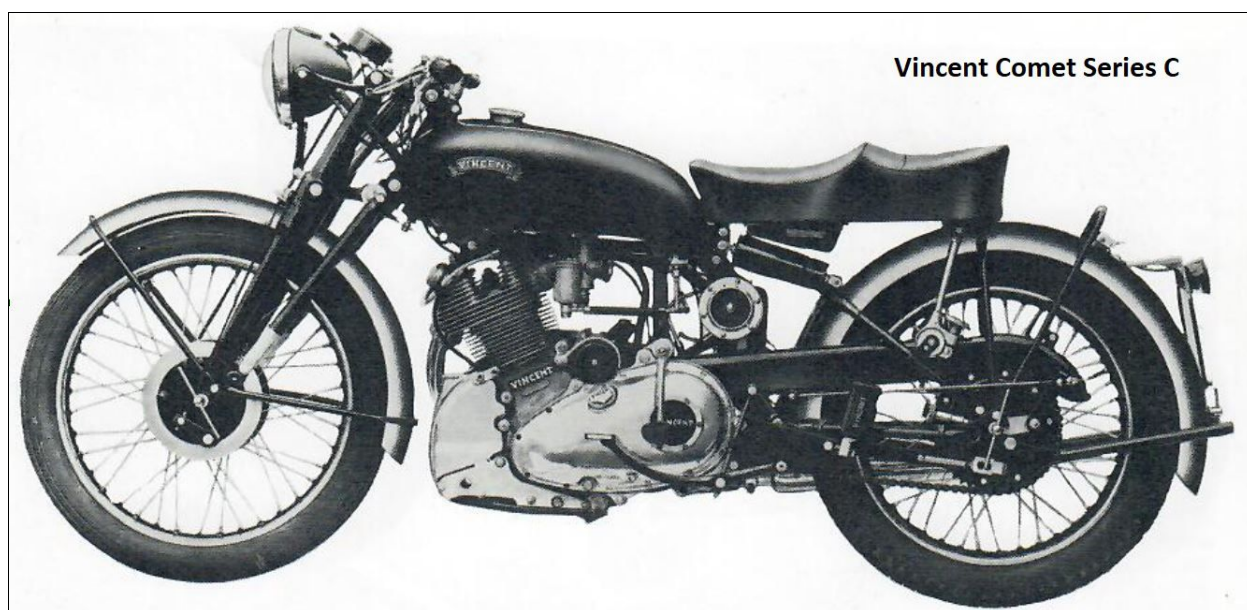
Peter Sandström



Vincent har blivit en legend i motorcykelvärlden som fortsätter att fascinera trots att det är 65 år sedan tillverkningen av motorcyklarna upphörde.

Del 2 i förra numret behandlade tiden under andra världskriget samt bland annat lanseringen av Black Shadow och Black Lightning. Här följer del 3 i Historien om Vincent med introduktionen av Vincent Comet och Serie D-maskinerna liksom namnbytet och den alltmer pressade ekonomin för företaget.

Vincent såg behovet av en billigare encylindrig 500cc maskin som efterföljare till Serie A Comet. 500cc-motorn fick ett eget vevhus där generatoren tog platsen för den bakre kamaxeln på Rapiden. Växellåda och koppling kom från Burman. En gjuten aluminiumkonsol bultad till inre transkåpan och en motorplåt på högersidan ersatte det bakre cylinderfästet mot oljetanken på Rapiden. Det mesta annat var faktiskt gemensamt med Rapide. Motorn med Black Shadowspecifikation gav 28 hk vid 5800 rpm.



Vincent Comet Series C

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Ekonomiska problem och nytt namn

1949 höjde man priserna rejält vilket minskade försäljningen drastiskt och försämrade det redan kärva ekonomiska läget. Företaget var så illa ute att en utomstående förvaltare tog över driften av företaget för aktieägarnas räkning. Han kunde mycket väl ha likviderat bolaget och sålt ut alla tillgångar, men beslöt i stället att försöka rädda bolaget. Vid denna tid hade man 500 osålda maskiner i lager.

Man sänkte priserna. Detta fick fart på försäljningen men företaget var illa ute med höga produktionskostnader och en otillräcklig företagsledning. Även om maskinerna var mycket framgångsrika var priserna fortfarande höga. En Shadow kostade £389, en Rapide £347 medan man fick en Triumph 650cc för £220. I samband med denna finansiella kris lämnade Phil Irving företaget och återvände till Australien.

Under en resa till USA 1949 för att bättra på försäljningen upptäckte PCV att man i USA hade svårt att skilja på HRD och HD. Detta ledde till att potentiella kunder vände sig till Harley-försäljare för att köpa en Vincent. Man beslutade nu snabbt att släppa HRD och nu enbart kalla maskinerna The Vincent.

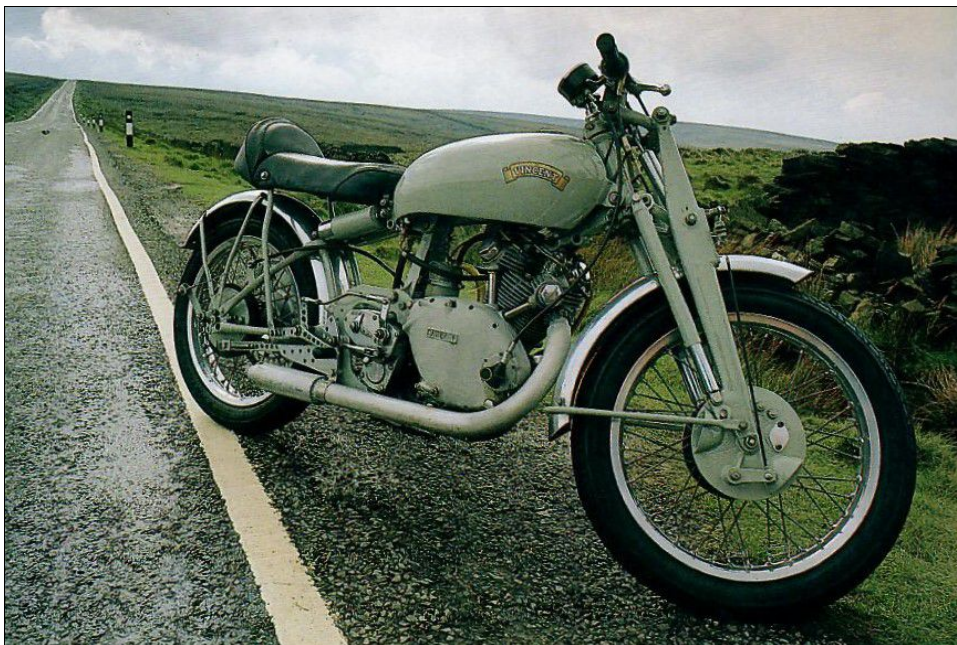
Man hade gjutna registerkåpor och vipparmslock med den gamla HRD loggan i lager som man inte ville



skrota. För att spara pengar slipades loggan ner och användes innan man bytte till kåpor med nya gjutna loggan. Min egen Rapide från 1949 har en sådan blank registerkåpa Efter publicitet i samband med tävlingar och lyckade rekordförsök sänkte man

priserna ytterligare 10 %. Nu sköt försäljningen i höjden och 1952 kunde företaget avsluta förvaltarskapet och åter stå på egna ben. I och med Serie C Comet, Rapide och Black Shadow skedde inte så mycket mer produktutveckling under åren 1950-1954. En mindre serie Black Lightning Serie C tillverkades och såldes huvudsakligen för tävlingsändamål. Endast 33 äkta Black Lightning tillverkades.

Grey Flash



1949 tog Cliff och George Brown fram en racervariant av Comet. Man gjorde stora ansträngningar att lätta maskinen. Man portade toppen, monterade TT-förgasare och ökade kompressionen till 8:1 och öppnade upp avgas-systemet. Växellådan byttes till en tätstegad Albion-låda. Effekten blev 35 hästkrafter vid 6200 rpm och en toppfart på 110 mph.

Cykeln lackades matt grågrön med mattblästrat motorblock. Fabriken ställde upp på Senior TT 1950 och gick i mål på 12:e plats.

Inget fantastiskt resultat men det bidrog till kundernas förtroende för företaget och hjälpte upp försäljningen. Totalt tillverkade 31 Grey Flash.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

1950-1954

Under denna period producerades hyfsade volymer med 1951 som bästa år. Men maskinerna blev med tiden svårsålda, kanske delvis för att de som hade råd skaffade bil och de andra köpte billigare motorcyklar. 1954 såldes totalt cirka 300 maskiner.

Series D

Under den här tiden började det säljas skottrar som erbjöd ett bättre väderskydd så att man kunde åka i vanliga kläder och inte behövde ha speciella mc-kläder.

PCV ville uppgradera maskinerna än en gång. Följande ändringar gjordes:

- Magnetens slopades till förmån för batteritändning vilket skulle underlätta start.
- Maskinen försågs med ett nytt bekvämt centralstöd som manövrerades med en spak på vänster sida med föraren sittande på cykeln.
- Bakfjädringen ändrades till ett enda, längre, fjäderben med invändig stötdämpare.
- Oljetanken som bärande ramelement ersattes av ett kraftigt rör. Oljetanken placerades under sadeln.
- Sadeln gjordes helt avfjädrad med det bakre staget infäst vid fotpinneplåtarna.

Maskinen kläddes in med paneler av glasfiberarmerad plast.



SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Med dessa ändringar skapades den nya series D inför 1955.

Rapiden i inklätt utförande döptes till Black Knight och Shadowmodellen till Black Prince.

Ett enda tillverkat exemplar av en inklädd Comet döptes till Victor. Man fick problem med leveranser av godkända plastkåpor så till att börja med levererades Rapide och Black Shadow i Series D-utförande utan kåpor.

Mottagandet blev blandat och försäljningen gick inte enligt den plan man hoppats på. Den som ville ha en skoter köpte en skoter till ett betydligt lägre pris. PCV:s vision om "the gentlemans high speed tourer" höll inte riktigt.

Samtidigt på Nya Zeeland preparerade Bobo Burns en vässad maskin med strömlinjekåpa som testades på Bonneville Salt Flats. Han nådde som mest en fart på 198 MPH, 319 km/h. Detta bevisade att det fanns en potential för ännu snabbare standardmaskiner!



Black Shadow, serie D. Avfjädrad sadel, magnettändning och Monoblocförgasare var några av nyheterna.

Slutet

Försäljningen 1955 innebar en förlust på varenda såld maskin. Den 16:e december 1955 byggdes den sista Vincentmaskinen varefter produktionen av motorcyklar upphörde. Vincentfabriken fortsatte med att producera andra motorprodukter. Som så många andra företag i England hade Vincent mycket duktiga ingenjörer men bristande management inom företagsledning, ekonomistyrning, marknadsföring och försäljning vilket ledde till slutet för Vincents legendariska motorcyklar.

Vad hände sedan

Vincentfabriken fortsatte med andra motorrelaterade produkter. Jag går inte närmare in på dessa i denna artikel.

Allt sedan tillverkningen pågick och därefter har det funnits ett stort intresse för maskinerna.

Under 50 och 60-talet dalade intresset, maskinerna ansågs omoderna. Men efter hand har intresset ökat. Rambyggaren Fritz Egli i Schweiz tävlade med Vincent på 60-talet och gillade motorn men inte chassit och byggde en egen ram runt motorn med en modern teleskopgaffel och moderna bromsar.

Egli Vincent var född.

Han kom sedan att bygga flera likadana maskiner och när Vincentmotorerna blev svåra att hitta fortsatte han med ramar till andra moderna maskiner som behövde bättre vägegenskaper.

Vincent Owners Club i England startade tillverkning och försäljning av reservdelar vilket innebär att det idag finns alla delar att köpa som reservdelar!

Det finns flera specialfirmor som renoverar maskiner och tillverkar delar och även helt nya maskiner.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Patric Godet i Frankrike renoverade kundmaskiner till nyskick och nytillverkade motorer i originalspecifikation med Egliramar. Tyvärr avled Patric Godet 2018 och det oklart om verksamheten kommer att fortsätta.



En Godet Egli Vincent från Frankrike på Vincentklubbens årsträff 2016 i Helsingborg. Bilden tagen då vi körde en regularitetstävling på gamla Saxtorpbanan.

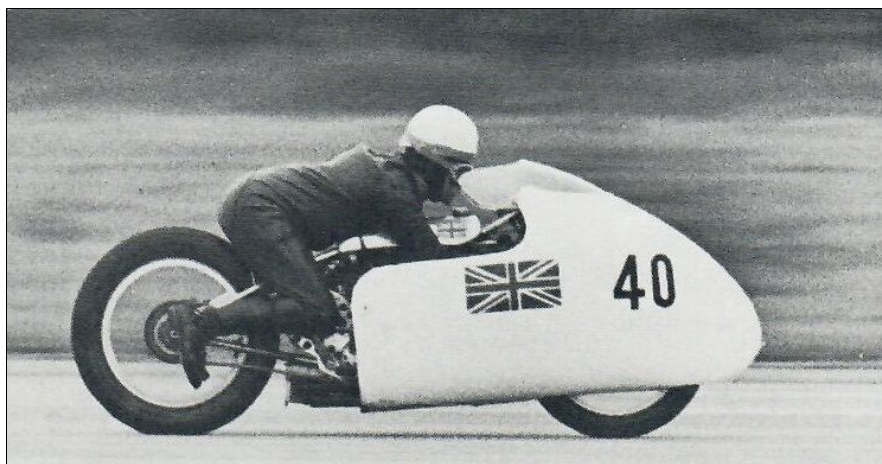
Det finns idag möjlighet att modifiera maskinerna med elstart, elektroniskt tändsystem, bättre originallika bromsar, 12V elsystem m.m. Detta för att göra maskinerna mer tillförlitliga och anpassade till modern trafik och många använder verkligen sina maskiner, "Ride them, don't hide them".

På grund av aktiva entusiaster har intresset för Vincent ökat och därmed priserna till en nivå som kan tyckas absurda, upp till 7-siffriga belopp har förekommit. Vissa ser maskinerna som investeringsobjekt vilket är en tråkig utveckling då de inte kommer ut på vägarna där de faktiskt hör hemma. En positiv sida av detta är dock att det nästan alltid lönar sig att renovera en risig maskin trots kostnaden för reservdelar.

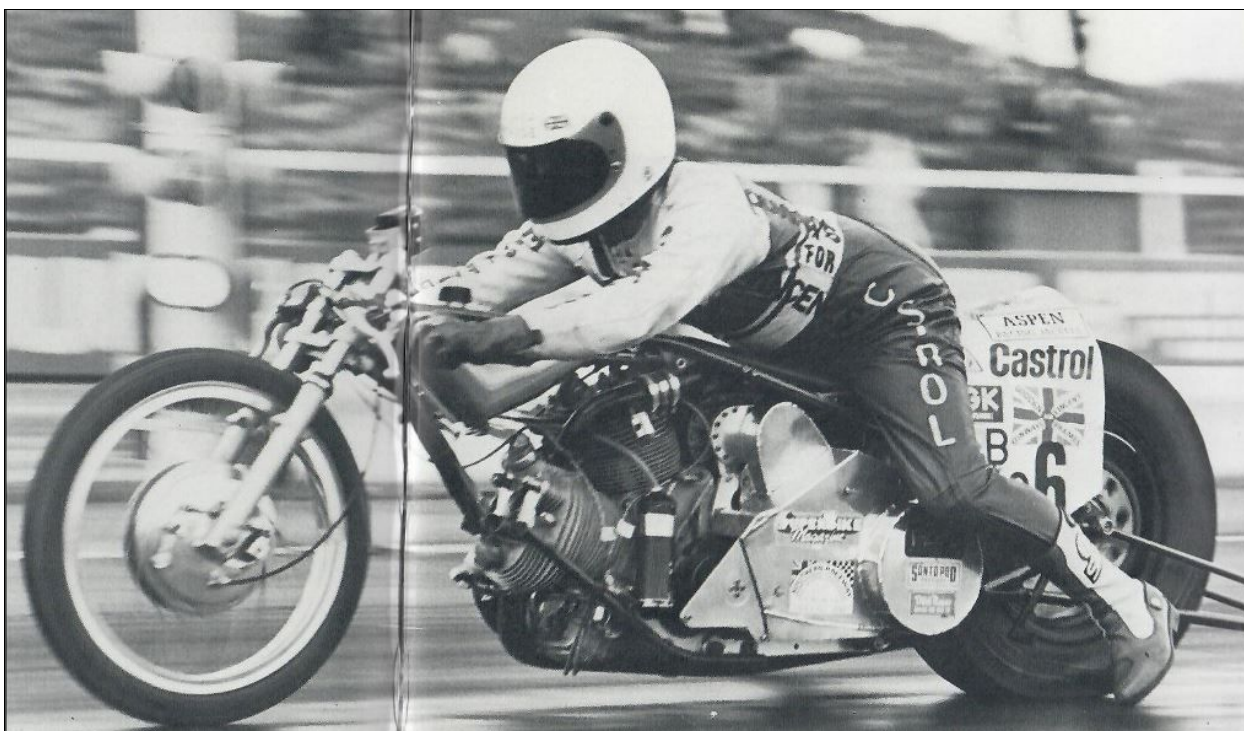
Tävlingsframgångar

George Brown som arbetade med utveckling hos Vincent sedan 30-talet fortsatte med att bygga sprintmaskiner med och utan kompressor som han hade framgång på 60-talet. Exempel på detta är de klassiska maskinerna Nero och Super Nero.

George Brown på Super Nero 1970 kör 200 mph under rekordförsök.



SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Brian Chapman gjorde likadant och byggde Mighty Mouse och Super Mouse, sprinters med 500 och 1000cc motorer med kompressor. 1980 körde han Mighty Mouse kvartsmilen på under 9 sekunder och 160 mph, sedan med Super Mouse 8,5 sekunder och 170 mph. Här är han 1981 på Super Mouse.



Neville Higgins var definitivt ett namn på de engelska dragrace- och hillclimb-banorna under 60-talet. Vid våra årsmöten och andra träffar har vi flera gånger fått oss till livs Nevilles bataljer med George Brown som tidigare varit testförare på Vincentfabriken. Här är en bild från inte så länge sedan. På nästa sida tidningskommentarer från två sprintrace i Church Lawford nära Coventry och från Barbon Manor hillclimb, nordväst om Leeds.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Neville Higgins scorched rubber for fastest time

FTD merchant Neville Higgins starred at the Midland Motor Cycle Racing Club Sprint on Saturday. In their efforts to approach the consistent Higgins, George Brown on his new supercharged Vincent and Ernie Woods tied for second best time of the day.

Jack Perry comfortably won the 500 cc class, but made much harder work of the 250 cc, only winning by 1/100th of a second from B. K. Clapperton on a much modified and noisy Honda. Pat Barrett proved his versatility by finishing a close fourth in this class and gaining a narrow victory from Maurice Brierley's very much more powerful, but rather uncontrollable machine in the sidecar event.

Consistent performer Ralph Howgego won the 750 cc class and Dave Tringham carried off the 350 cc class to make up for his 250 cc trouble. However, highlight of the day came when

Sidecar Class: 1 P Barrett (Vincent Special) 13.91 secs, 2 M Brierley (Metham) 14.06 secs, 3 F Booth (Matchless) 15.18 secs, Production Machines Unlimited: 1

MOTOR CYCLE NEWS, Wednesday, July 25, 1962

HIGGINS TOOK THE BACON HOME FROM BARBON

WITH a superb display of high speed cornering, Neville Higgins on his second run set up a new record for motorcycles at Barbon Manor on Saturday in the Westmorland Motor Club's National Sprint Hill Climb and was only 1/10th of a second outside the course record held by a Maserati.

Barbon with its two left handers, right hand hairpin and a gradient of one in twelve is very different from

challenge Higgins. With a masterly exhibition on the three corners he lowered the time to 31.59 seconds and staked his claim to the President's special prize of a 10lb ham for the fastest time of the day.

However Higgins was more determined than ever to take home the bacon. He disappeared round the first bend like a rocket, refused to shut off for the long, sweeping left-hander, and after fighting off the big Vincent's obvious desire to leave the track, left the crowd in a stunned silence until Eddie Fitch announced "His time is— a new course record for motorcycles."

In the other classes Len Mole set up a new 250 record on his special Triumph and B. Jackman and P. Brindley retained their respective titles of standard and three-wheeler champions for the third year in succession.

PROVISIONAL RESULTS
Standard Motorcycles, 250 class: H Wilkinson (550 Velocette) 35.81 secs, 2 J to 260: M L Bopdale (500 BSA), 34.92 seconds.
251 to 1,000: B Jackman (650 Triumph) 33.24 J Swanwick (650 BSA), 33.92 seconds.
Vintage Motorcycles up to 1000: P R Cramp (350 Velocette) 34.20 seconds, P P Heath (600 AJS) 34.18 seconds, S Flevin (350 AJS) 39.14 seconds.
Racing Motorcycles, 125 class: J W Wheldon (175 Bultaco) 36.84 seconds

R Udal (125 Bultaco) 35.95 seconds, C Carr (125 Honda) 41.45 seconds, 126 to 250cc: L Mole (350 Triumph) 34.06 seconds, R Chivers (125 Ayr-Macchi) 34.04 seconds, G Senior (350 Ayr-Macchi) 31.09 seconds.
251 to 350cc: P R Cramp (350 Velocette) 33.43 seconds, G Hill (350 Norton) 32.08 seconds, M Henson (350 AJS) 34.21 seconds.
351 to 500cc: R R Pitting (650 Norton) 31.09 seconds, A C Williams (300 Triumph/Norton) 32.18 seconds, J R Humble (500 Matchless) 32.32 seconds.
501 to 1000cc: N Higgins (1000 Vincent) 30.56 seconds, E A Woods (1000 JAP/Special) 33.04 seconds.
Three-wheelers, not over 750: L W Siddle (500 BSA) 35.51 seconds, E W Jackson (600 BMW/Benelli) 35.34 seconds.
751 to 1000cc: D F Brindley (1000 Vincent) 35.83 seconds, R Jolley (1000 Vincent) 35.85 seconds.

LOCAL MAN BEATS BRITAIN'S TOP SPRINTER

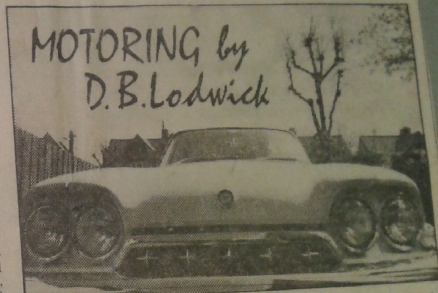
NEVILLE HIGGINS, a Gloucester man who works in Coventry, well and truly upset the form book on Saturday at the Midland Motor Cycle Racing Club's sprint meeting at Church Lawford, by beating Britain's leading sprint man, George Brown, and his famous "Nero" Vincent.

George Brown gave "Nero"—his very much modified Vincent 1,000—a really hard caning along the 440yd. sprint run and recorded a time of 11.90sec., which everyone thought would be the fastest time of the day. Then Neville Higgins came to the line with his 998 cc. Vincent and put up a time of 11.83sec., with very little apparent effort, with his immaculately prepared machine, on which he has lavished innumerable hours of time

and more money than he cares to count.

All eyes were on Brown for the second run, but a rather faltering start ruined his chances of regaining supremacy and the best time he could put up was 12.72sec. Higgins shot away from the starting line with great verve and recorded a second run of 11.97sec., which proved quite clearly that he had definitely got the edge over the famous "Nero."

Although defeated in the large machine class, George Brown scooped up the 250 and 350 classes



MOTORING by D.B. Lodwick

The "Vitesse" is easily recognised from other Herald models by its now frontal styling and Chinese fashion headlamp layout which will undoubtedly arouse and on the "Vitesse," the blend of old and new has been most skillfully and effectively achieved. The interior of the model is luxurious with heavy pile carpets and upholstered seats with a wide

Man måste nog hålla med om att dåtidens förstapriser var rätt modesta. Vinnaren i Hillclimbracet ovan kammade hem en skinka på drygt sju kilo!!

Hur många Vincentmaskiner byggdes?

Totalt byggdes av serie B, C och D:

Comet	3900	Rapide	4800
Black Shadow	1680	Serie D	186
Black Lightning	33	Grey Flash	31

Totalt cirka: 10 630

Siffrorna ovan är inte exakta, uppgifterna kan variera.

- De största marknaderna:
1. Storbritannien 6,068
 2. USA 1,072
 3. Australien 600
 4. Argentina 431
 5. Sverige 289
 6. Kanada 219
 7. Brasilien 169
 8. Schweiz 157
 9. Nya Zeeland 79
 10. Frankrike 67
 11. Uruguay 39

Hur är det att äga och köra en Vincent idag?

Har man lyckan att komma över en Vincent idag kan man se fram emot att äga en motorcykel som fungerar utmärkt att köra i dagens trafik. Det krävs dock att maskinen är i gott skick. Det är trots allt en maskin med rötter i 30- och 40-talsteknik vilket man måste ha i åtanke. Mycket har hänt med den tekniska utvecklingen sedan dess.

Den encylindriga Cometen är trevlig maskin. Trots att det är en encylindrig 500:a går motorn förhållandevis vibrationsfritt och motorn tål att köras hårt då den baseras på den betydligt kraftigare tusenkubikaren som den delar de flesta komponenterna med. Effekten är måttlig men med lite ökad kompression och ett något öppnare avgassystem hänger den med bra.

Tusenkubikaren har en härlig motor med massor av bottendrag, en riktig långfärdsmaskin. Det som några ägare kan ha svårt med är servokopplingen som, om den inte är i gott skick och rätt injusterad, kan ha en tendens att hugga, det gäller att ha en känslig kopplingshand. Många ger upp och ersätter den med en modern lamellkoppling som också fungerar utmärkt.

Modifieringar

En annan detalj som inte lever upp till dagens standard är bromsarna. Trots dubbla trummor fram och bak krävs perfekt injusterade belägg av god kvalitet för att få en hygglig funktion. Den snabbare och tyngre Rapiden kan kräva en bättre broms. Det finns idag möjlighet att skaffa en mycket bra dubbelnockad frambroms som fungerar betydligt bättre än originalet och som klarar modern trafikmiljö.

En annan svag punkt för båda modellerna är de hydrauliska stötdämparna som i originalutförande inte har en optimal funktion, de brukar läcka olja och har på grund av sin konstruktion inte optimala dämpningsegenskaper mätt med dagens kunskaper. Det finns dock Vincentanpassade dämpare från Koni, Ikon, Thornton med flera tillverkare som fungerar utmärkt.

Faktakällor:

An Autobiography Phil Irving 1992

Vincent vee-twins Roy Harper 1982

Fifty Years of the Marque Philip C Vincent 1977

Vincent Duncan Wherrett 1994

Vincent Motorcycle Buyers Guide Zachary Miller 1994

Original Vincent Motorcycle JP Bickerstaff 1997

HRD Motorcycles Geoff Preece 1992

The Vincent.com www.thevincent.com



Ibland flyter allting felfritt, ibland inte ...

Hyggetraef i Danmark

Text o Foto: Anders Löfqvist



En vacker Line-up i ett dejligt landskap vid Hanklit på Jylländska ön Mors! På bilden ses bland annat Sten Jensen i rött, Evald Henneberg i gult, Kaj Weldingh i grönt och Jimmy Clemmensen i svart.

Trots Corona restriktioner lyckades Peder och Niels Martin ordna en småskalig Vincentträff i Danmark. Denna gången på ön Mors i Limfjorden och med ett dussin deltagare torsdag till söndag 2:a helgen i juni.

Sven och jag träffades på morgonen vid färjan till Helsingör rustade med hemortsbevis, nytaget Coronatest och pass. Inpassering i Danmark gick fint och vi siktade på nästa färja i Hundested.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Vädret var fint och Vincentarna mullrade ljuvligt på de danska småvägarna. Vi kom i mycket god tid till dagens tredje färja från Själlands odde. Reservtiden som vi lagt in för strul vid gränskontrollen i Helsingör behövdes inte alls. På färjan träffade vi Jimmy och Sten och i Aarhus på Jylland väntade Kaj. Vi körde tillsammans upp till hotellet i Nyköbing Mors.

Jimmy hade lagt upp en mycket fin rutt i sin GPS med enbart småvägar. Den var så finurlig att vi tappade bort Sten och Kaj strax innan vi var framme!

Stjernes kud

Fredag och Lördag gjordes utflykter. Niels-Martin tog täten och vi åkte på härliga vägar. Besök i den stora fiskehamnen Hanstholm där vi åt stjernes kud till lunch. Detta är en riktig höjdare som man kan få på många ställen i Danmark och jag har ätit det många gånger. Här i Hanstholm var den riktigt bra. Det är stekt rödspätta som bas och sen en massa räkor och kräftstjärtar och annat i tillägg.

Säregt landskap

Mycket minnesvärt var körningen på kustvägen från Hanstholm ner till surfparadiset Klitmøller. Landskapet med gräsbevuxna sanddyner är väldigt säregt och vackert.

Vi utforskade ön Mors, som vi bodde på, ordentligt. Här finns fyndigheter av ”moler” som på svenska kallas kiselgur och på engelska diatomite. Det är fossil av kiselalger och används i många produkter. Alfred Nobel skapade dynamit när han lät nitroglycerin sugas upp i kiselgur och då fick han ett stabilt sprängämne som inte smäll vid minsta stöt. Vi besökte Hanklit som är en 60 meter hög formation och Moler-museet där man kan se fossil.

Uppfriskande morgondopp

Vi bodde suveränt bra nere vid stranden. Sven och jag kunde enkelt upprätthålla traditionen med morgondopp. Det var bara 50 meter att gå till badbryggan. Man kan säga att vattnet var uppfriskande och det blev inga långa simturer.

En mycket trevlig och välordnad träff!

Sten Jensen fokuserar på sin Stjernes kud, rödspätta med kräftstjärtar, räkor med mera.





På hotellets parkering, Lars, Sten, Kaj och Jimmy.

Ryktet om den bortglömda Vincenten

En läsare hörde av sig till er redaktör. Det gällde ett rykte.

Det var nu inte ett rykte vilket som helst! Nej, det var ett tips om en bortglömd Vincent!

Här tänkte jag argumentera emot och svara att "Nja, alla maskiner i lador och uthus har säkert redan blivit hittade och i de flesta fall sålda vidare". Det är säkert bara ett gammalt rykte, ungefär som Fake News!

Men. Man vet ju inte helt säkert.

Skuggan av en teoretisk chans skymtar långt bort. Kunde det finnas någon sanning kvar i ryktet?

En fortfarande bortglömd Vincent? En 1000 till och med?

Uppgiftslämnaren berättade att han för 40 år sen fått höra följande:

Till en kvarn i Mellansverige hade det kommit en engelsman för många år sen och frågat efter jobb. Och han hade fått jobb där, men det är inte intressant.

Det intressanta är att han kommit körande på en engelsk motorcykel, en Vincent.

Och ryktet säger att medan ägaren inte är kvar där, så skulle motorcykeln helt enkelt stå kvar!

Nånstans i kvarnens inre. En Vincent Black Shadow till och med!

Kan det verkligen vara så? Att den står kvar i mörkret, kanske lutad mot en vägg, sorgligt glömd och täckt av ett allt tjockare lager av damm och kanske mjöl. Kvarlämnad av okända orsaker och utelämnad till ett långsamt men oundvikligt förfall. Tyst och stum.

Ungefär så sa alltså ryktet, alltså.

Många gånger hade vår källa tänkt stanna till och kliva in och höra sig för. Han passerade regelbundet på affärsresor, men det var alltid nåt annat ivägen. Besöket blev liksom aldrig av.

Förrän alldeles nyligen!

Följ uppgiftslämnarens berättelse i **nästa nummer!**



Bilden ovan är med av två orsaker. En sak är att det är ovanligt att se gamla foton med kvinnor på motorecykel. Och fotot ger förstås betraktaren en dimension av äventyr, mod och ren fara, precis som när man ser manliga förare i läderhuvor som kör alldeles för fort. Men här finns något mer.

Här finns en självklar attityd hos henne som säger ”Vi kan vi också. Vi kör och vi vågar!”

Vem är då kvinnan med tävling i blick?

Det är brittiskan Gwenda Stewart, sittandes på en Rudge Special 1925. Hon satte otaliga hastighetsrekord med MC och med bil, i både England och Frankrike. Efter att ha kört ambulans vid olika fronter under första världskriget inleddes en karriär på banorna som varade under hela 20-talet och nästan hela 30-talet. I halsbrytande hastigheter, förstås.

Under andra världskriget körde hon återigen ambulans, denna gång i London.

Hon var gift tre gånger och avled först 1990, några år efter sin make, i en ålder av 96 år. Kanske är det som astronomerna säger? Ju fortare man färdas desto yngre blir man!!



SVC hade ett år sin årliga träff strax utanför Kiel i Nordtyskland. En av deltagarna, på hemväg från träffen, råkade då tappa en skruv till bakre centralstödet, en F69, en mycket kort fingängad skruv, någonstans längs vägen. Han avhjälpte problemet genom att fästa upp stödet tillfälligt. En annan av deltagarna ser på sin återfärd via färjan hem till Danmark en skruv liggande på färjeparkeringen. Denne ser direkt att skruven är en Vincentskruv och plockar upp den. Genom denna lyckliga tillfällighet kunde skruven på en senare träff återlämnas till den rättmätige ägaren och det hela fick ett lyckligt slut.

Detta är dock inte alltid fallet. Man frågar sig varför skruvar lossnar och hur man kan förklara och förhindra detta som jag tror att många som kör motorcykel har erfarenhet av. Det måste gå. Tänk på alla andra maskiner av olika slag som flygplan, tåg, men även bilar där vi litar på att allt sitter ihop som det ska. Hur bär de sig åt? Jo de har järnkoll på hur skruvarna dras åt. Inom bilindustrin loggas och dokumenteras åtdragningen av nästan varenda skruv i kritiska skruvförband och alla skruvförband provas ut noga med hur de ska dras åt, ofta med en kombination av först moment och slutdragning med att dra skruven eller muttern med en viss vinkel.

Varför lossnar skruvar?

Det finns en orsak till att skruvar och muttrar lossnar.

Man har helt enkelt inte dragit åt skruvarna tillräckligt eller så har förspänningen på något sätt försvunnit. Först ett resonemang kring hur en skruv fungerar. Det vet väl alla, men nu ska vi dyka lite djupare in i detta ämne.

Vi tar en M8-skruv som exempel, men resonemanget gäller alla skruvförband.

En M8-gänga har ytterdiametern 8 mm, eller egentligen lite under 8 mm för att få lite spel mellan gängorna. Medeldiametern mitt i gängan är något mindre, 7,19 mm.

Medeldiameterns omkrets är $7,19 \times \pi = 22,58$ mm. Stigningen på gängan är 1,25 mm.

Om man tänker sig att man vecklar ut gängan på en plan yta blir gängan ett spår med en konstant lutning på 1,25 mm på 22,58 millimeters längd. Omräknat till grader blir lutningen på gängan $3,17^\circ$.

Självhämmande

Som tur är gör friktionen mellan gängorna och mellan skruvskallen och underlaget att skruven inte direkt gängar upp sig när man slutar dra åt, gängan är självhämmande.

För att gängan ska gänga upp sig själv skulle det kräva en lutning (stigning) på gängan på minst 6 mm Det är alltså helt osannolikt att en vanlig M8-skruv rätt åtdragen kan lossna.

Varför händer det ändå? Jo på grund av att skruven vid något tillfälle förlorat sin förspänning trots att du har dragit åt den tidigare. Förspända skruvar lossnar inte.

Så vilka orsaker ligger bakom att skruvar lossnar? När man drar åt en skruv eller mutter kläms något mellan skruvskallen och muttern eller godset som skruven gängas in i.

Ju större moment man drar med desto mer ökar dragkraften i skruven. Eftersom både skruven och det man klämmer ihop är elastiska så blir skruven längre och det man klämmer kläms ihop.

Åtdragningsmomentet består av tre olika delar:

50% av momentet går åt till att övervinna friktionen mellan skruvskallen och underlaget

40 % går åt till att övervinna friktionen i gängan

10 % går åt till att förspänna skruven.

Låg friktion under skruvskallen

Det är alltså viktigt att friktionen i gängan och under skruvskallen inte är onormalt hög. Tänk på följande:

- Gängorna ska vara oskadade, rena, fria från smuts och rost. Vid behov rensa gängan med gängsnitt eller gängtapp.

- Gängorna ska vara smorda.

- Skruvskallen ska glida så friktionsfritt som möjligt mot underlaget. Mjukt material som aluminium, eller låghållfast stål höjer friktionen. Använd i så fall hårda brickor under skruvskallen. En elförzinkad bricka sänker också friktionen.

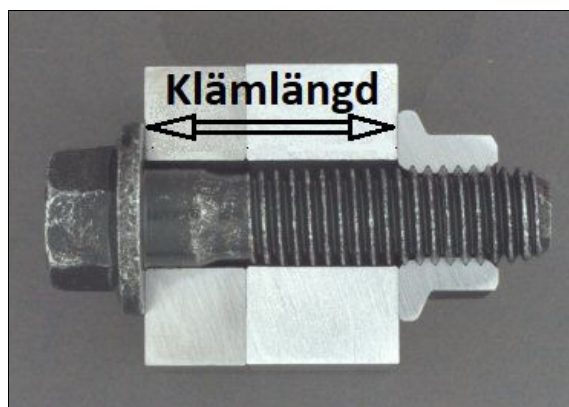
- Rekommendationer på åtdragningsmoment förutsätter att man har inoljade felfria gängor och normalt låg friktion mellan skruvskalle och underlag. Om så inte är fallet kommer förspänningen i skruven att bli för låg. Undersökningar visar att man med samma åtdragningsmoment på en torr gänga får en förspänning som är endast 25% jämfört med en inoljad gänga!

Vad händer med skruven när man drar åt den?

För att studera effekten av hur mycket skruven förlängs vid åtdragning behöver man veta hur stor tvärsnittsytan på en M8-gänga är. Den är 19,8mm². Om vi belastar skruven av kvalitet 8.8 till 80% av sträckgränsen, (den gräns där skruvmaterialet börjar deformeras i stället för att fjädra tillbaka när man lossar skruven) blir spänningen i skruven 640 MPa (N/mm²). Detta ger en förspänningskraft på $19,8 \times 640 = 12\,672$ N. Då får man en förlängning av skruven mellan skruvskalle och mutter på 0,003 mm per mm klämlängd mellan skalle och mutter.

Inverkan av skruvens klämlängd

Ju längre klämlängd desto mer förlängs skruven, allt annat lika. Om man skruvar ihop två plattjärn 5 mm tjocka med en M8-skruv förlängs skruven $0,003 \times 10 = 0,03$ mm, tre hundradels mm. Om man har lackerade ytor på plattjärnen eller en packning kan det mycket väl tänkas att färgen eller packningen permanent komprimeras 0,03 mm efter en viss tid.



Då har förspänningen försvunnit helt och hållet och skruven kan gå upp sig! Ytan under skruvskalle och mutter är ganska liten, speciellt på små skruvskallar, till exempel insexskruv. I mjuka material som aluminium kan materialet efter en tid permanent komprimeras under skruvskallen och förspänningen minska. Det kan motverkas med en tjock bricka som sprider ut klämkräften på en större yta och minska det så kallade hålplantrycket. Om klämlängden i stället är 100 mm blir skruvens förlängning i stället $100 \times 0,003 = 0,3$ mm.

Skruven som en elastisk fjäder

Slutsatsen är att lång klämlängd ger en säkrare låsning än kort klämlängd då man har större marginal innan en eventuell förspänning av skruven försvinner.

Detta förklarar att man på en motor ofta använder långa pinnskruvar gängade i vevhuset, genom cylindern och topplocket upp till muttern med underliggande bricka. Pinnskruven fungerar som en sorts elastisk fjäder som upprätthåller förspänningen även om t.ex. en packning sätter sig efter en tids belastning. Ta exemplet med där skruven med klämlängd 100 mm ska förlängas exakt 0,3 mm.

Åtdragning med moment och vinkel

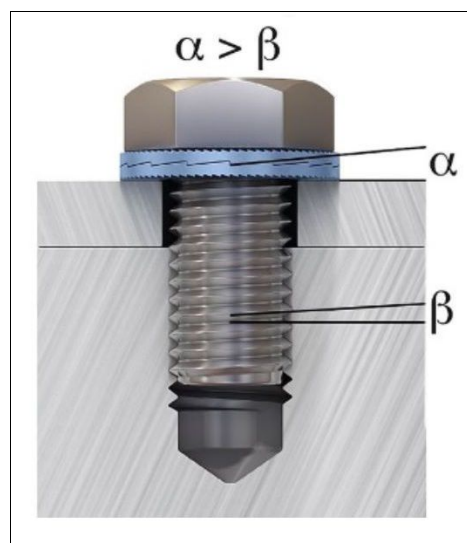
Ibland använder man en kombination av momentdragning med lågt moment och därefter en åtdragning en viss vridningsvinkel på skruven. Det låga momentet används för att ta upp alla glapp och fjädringar. Vinkeldragningen efteråt gör att man tar bort inverkan av en varierande friktion i gängan. Ta exemplet ovan där man vill ha en bestämd förlängning på 0,3 mm på skruven. En M8-skrub har stigning 1,25 mm. Vinkeldragningen blir då $0,3/1,25=0,24$ varv eller ungefär ett kvarts varv eller 86 vinkelgrader, Detta oavsett friktionen i gängan. Förutsättning för denna metod är naturligtvis att man vet hur mycket skruven ska sträckas.

Inverkan av vibrationer

Kraftiga vibrationer i ett skruvförband kan få skruvar att lossna trots att de är korrekt åtdragna. Det gäller när de två ytor som kläms ihop på grund av vibrationer börjar glida mot varandra. En mycket effektiv metod att motverka att skruvar lossnar på grund av vibrationer är att använda Nord-Lockbrickor.

Nord-Lockbrickan består av två brickor som har en sida med små kilar runt om.

Stigningen på kilarna är större än gängstigningen vilket medför att förspänningen



ökar när man försöker lossa skruven då kilarna glider mot varandra så att brickans höjd ökar. Den andra sidan på brickorna är räfflade så att de greppar bra mot underlaget och skruvskallen. Kanske inte den billigaste lösningen.

Inverkan av temperatur

En annan påverkansfaktor på förspänningen är temperaturvariationer. Om till exempel en aluminium-cylinder och dragstång i stål värms lika mycket utvidgas cylindern ungefär dubbelt så mycket som dragstången. Vid 150 grader och 150 mm längd utvidgas aluminium 0,53 mm medan dragstången utvidgas endast 0,26 mm, en skillnad på 0,27 mm.



Dragstång för Vincent. Genom att skapa en midja på skruven, ökar man elasticiteten.

Detta ger en förhöjd förspänning som kan ge sättningar i en packning, i materialet i gängan och kanske även ytan under muttern. När temperaturen sedan sjunker minskar förspänningen. Detta är orsaken till att man brukar efterdra topplock för att upprätthålla förspänningen på en topplockspackning som har satt sig så att den inte ger efter för förbränningstrycket i cylindern. Använd inte tandbrickor, fjäderbrickor, packningar, plastbrickor, brickor med mjuka ytbehandlingar om du vill minska risken för sättningar.

Gängor i gods

Ofta dras skruvar in i gängade hål i maskindelar. Där är det viktigt att gängan i godset har tillräcklig längd. Följande rekommendationer gäller beroende på vilket material som gängas: Skruvens diameter är D

Minimum gänglängd är då:

Stål gänglängd lika med $1 \times D$

Gjutjärn gänglängd lika med $1,5 \times D$

Aluminium gänglängd lika med $2 \times D$

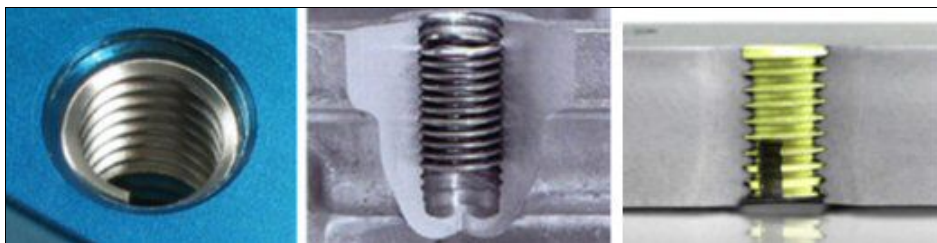
Magnesium gänglängd lika med $3 \times D$

Varför inte ännu längre gängor? Det kan förklaras med att belastningen på gängvarven avtar inåt från första gängvarvet på grund av att materialet fjädrar. Man brukar räkna med att i stål tar första gängvarvet upp 50% av kraften, andra varvet 25%, tredje varvet 12%, fjärde 6%, femte 3%. I aluminium krävs en längre gänglängd så att belastningen sprids ut på fler gängor då det mjukare materialet också ger en jämnare kraftfördelning mellan gängvarven än på stål. Längre gängor i material med låg hållfasthet ger en ökad marginal mot att gängorna dras sönder.

Ett sätt att utjämna denna ogynnsamma lastfördelning mellan gängvarven är att använda Heli Coil gänginsatser. Då jämnas belastningen mellan gängvarven ut och fördelas bättre.

Belastningen på första gängan minskar från 50% till 30 %.

Gänginsatser rekommenderas vid hårt belastade gängor i aluminium, speciellt på gängor som lossas och dras åt ofta.



Helicoil gänginsatser

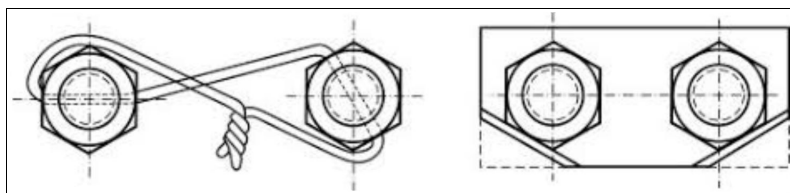
Hur kan man säkra att skruvar inte lossnar

Använd **momentnyckel** för rätt moment, följ tillverkarens rekommendationer.

Kontrollera åtdragningen och vid behov **efterdra** skruvarna för att kompensera för eventuella sättningar i gods, packningar mm

- **Låsvätska.** Kan användas på gängan för skruvar som inte kan garanteras med åtdragning,
- **Låstråd.** Lite mer komplicerat och kräver att man borrar hål i skruvskallar. Är vanligt inom racing men förekommer väldigt mycket inom flygindustrin, speciellt i flygmotorer.
- **Vikbleck.**
- **Gänginsats** i gods med låsfunktion, t.ex. **HeliCoil Midgrip** som har ett varv med en något trekantig gänga mitt i gänginsatsen som nyper fast skruvgängan.
- **Nylockmutter** har en inbyggd plastring som klämmer mot gängan. Fungerar inte vid höga temperaturer.
- **Nord-Lockbricka**

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Exempel på användning av låstråd och vikbleck för att låsa skruvförband

Text o bild: Peter Sandström

Åtdragningsmoment

UNF skruvar, åtdragningsmoment i Nm

Gänga UNF	Nyckelvidd tum	Stål, hållfasthetsklass				
		4.6	5.8	8.8	10.9	12.9
1/4	7/16	3,9	7,9	12	17	21
5/16	1/2	7,3	14	23	33	41
3/8	9/16	14	26	41	59	73
7/16	5/8	22	41	66	93	115
1/2	3/4	33	62	99	141	175
9/16	13/16	47	88	142	201	250

UNC skruvar, åtdragningsmoment i Nm

Gänga UNC	Nyckelvidd tum	Stål, hållfasthetsklass				
		4.6	5.8	8.8	10.9	12.9
1/4	7/16	3,6	6,7	11	15	19
5/16	1/2	7,3	14	22	31	38
3/8	9/16	13	24	38	54	68
7/16	5/8	20	38	61	87	108
1/2	3/4	31	57	93	131	163
9/16	13/16	44	82	133	187	234

Metrisk skruvar, åtdragningsmoment i Nm

Gänga mm grov	Nyckelvidd mm	Stål, hållfasthetsklass				
		4.6	5.8	8.8	10.9	12.9
M4	-	1,1	1,8	3,9	4	4,9
M5	8	2,2	3,6	5,7	8,1	9,7
M6	10	3,7	6,1	9,8	14	17
M8	13	8,9	18	24	33	40
M10	17	17	29	47	65	79
M12	19	30	51	81	114	136

Metrisk skruvar, åtdragningsmoment i Nm

Gänga mm grov	Nyckelvidd mm	Rostfritt stål, hållfasthetsklass					
		Austenitiskt (A)			Ferritiska (F)		
		50	70	80	45/50	60/70	80
M4	-	1	2	2,7	1,1	1,9	2
M5	8	1,9	4,1	5,4	2,4	3,7	5,8
M6	10	3,3	7	9,3	3,9	6,3	9,9
M8	13	7,8	17	22	9,3	15	24
M10	17	15	33	44	18	30	47
M12	19	27	57	76	32	52	82

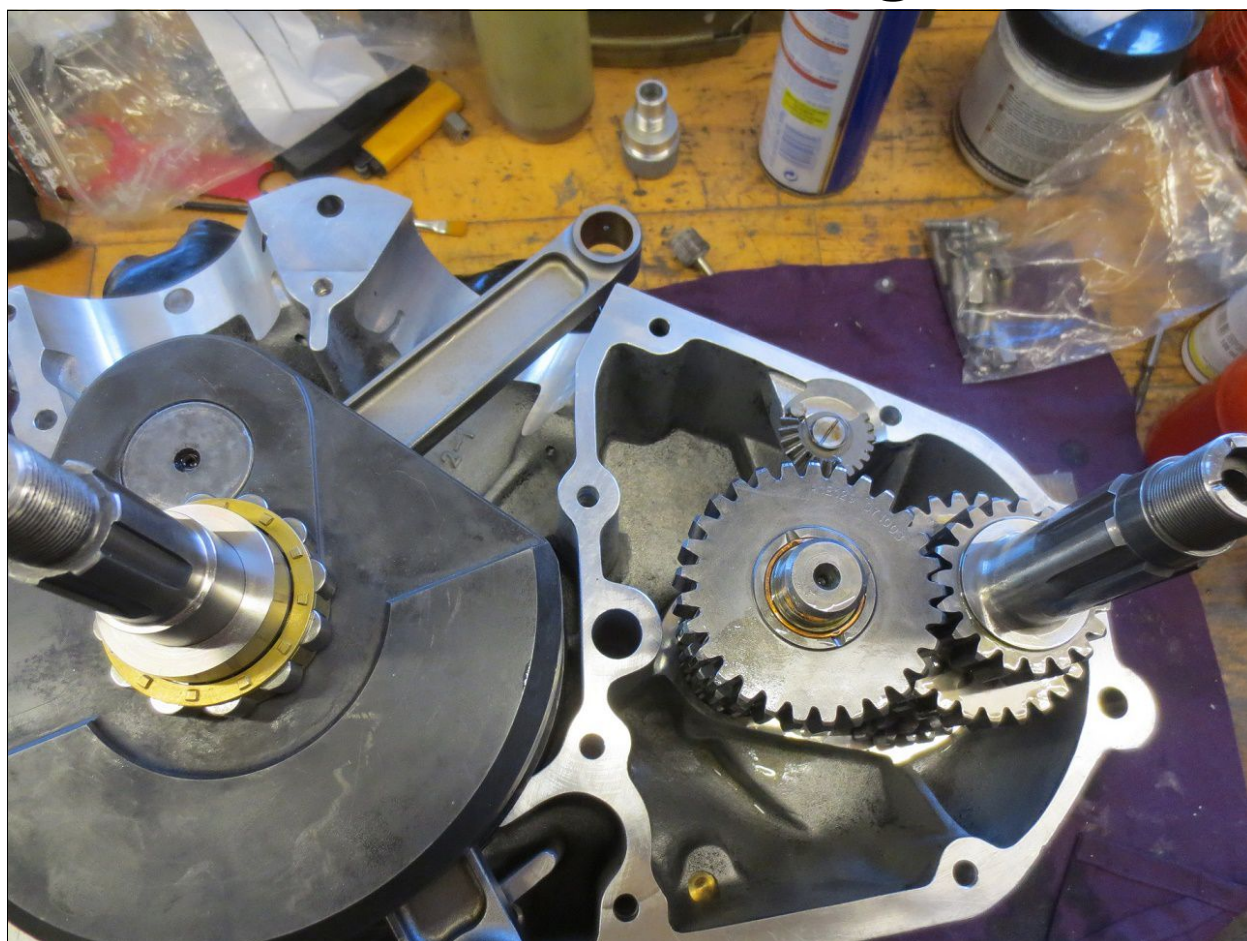
Tyvärr måste vi meddela att vår klubbkamrat Lars-Göran Lundblad avlidit i sitt hem. Vi framför våra kondoleanser till dottern och övriga familjemedlemmar.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Efter att Niels-Martin och hans vänner klarat av första starten på maskinen blev det firat – med öl och pölsar!

Dansk maskin med flere godbitar



Vevaxeln från Terry Prince i Australien på sin nya plats i vevhus (krumtaphus) från Molnar.

Flera Eglimaskiner har sett dagens ljus i klubben på senaste åren.

Byggarna av dessa maskiner har följt olika recept. Niels-Martin Norgaard Jensen har byggt sin maskin med en rad godbitar.

Här berättar han om bygget och specifikationerna för en vacker och speciell motorcykel.

Eller som hans kamrat Jimmy uttryckte det:

”Den flotteste Egli, 1330 ccm med alt hvad man kan drømme om!”

Här nedan kommer Niels-Martins berättelse:

Ideen til at bygge en Egli, opstod i 2016.

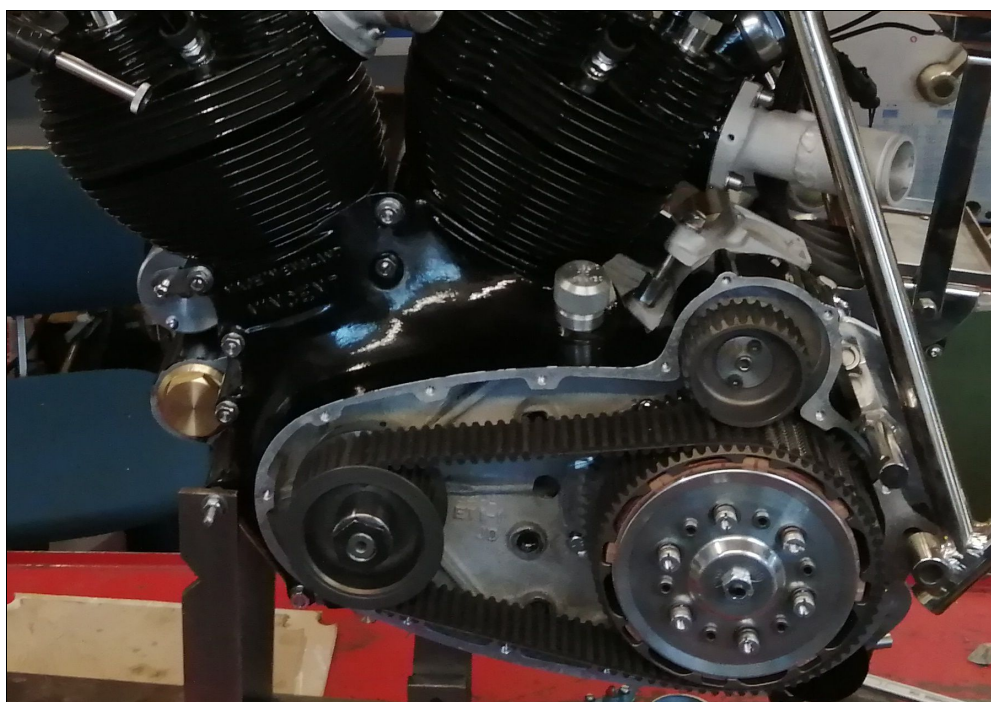
Jeg begyndte at bestille reservedele – denne proces varede i over 3 år. Grunden til at forløbet blev så langt, skyldes at mange af delene er lavet på bestilling.

Terry Prince fortalte at han var ved at få lavet et krumtaphus klar til selvstarter, knasterdrev af kæde samt bedre oliepumpe – dette stod på i over et år. Desværre kunne han ikke finansiere det, så det blev en fra Molner som leverede.

Der var dog flere udfordringer – bl.a. kunne krumtappen ikke vær der, den måtte en tur i fræseren hos Evald Henneberg – så var det fikset! – næste udfordring var knastfølg til MK5 knast der skulle være plads til.

Der er end del arbejde på selvstarteren for at få det til at passe, men det virker!

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Jeg har også haft problemer med knaster, de var ikke hærdet og de holdt kun til 1200 km.

Jeg ville gerne have leveret et sæt nye MK5 knaster af Terry, men han havde desværre ikke flere – og ville ikke lave flere da trykket er for stor på dem – de skal behandles med diamant like carbon for at holde.

Mäktig motor med Newby Belt.



Maskinen færdig hemma på gräsmattan, med en del förändringar som ska företas.

Terry sendte mig et sæt MK2 uden beregning.

Det er det eneste problem der har været med motoren.

Forandringer som skal foretages:

Der skal blødere fjedre i bag og et andet udstødningsrør i rustfrit.

Specifikationer:

Motor: 1330 ccm – kompression 10,5 til 1

Terry Prince cylinder, topstykker, krumtap med 30 mm sidetap

Molnar krumtaphus

Tænding Pazon Smart Fire High compression special

Gearkasse Quaife 5 speed

Bob Newby kobling med 40 mm belt

Selvstarter fra HD Sportster 1200 ccm

Elektrisk dekompressionsventiler fra HD

Karburator Dellorto PHM 38 mm

Knaster fra Terry Prins MK5

Batteri fra Troe Cousins lithium med 900 cca

Stel tank, ramme og udstødning fra Colin Taylor

Forgaffel fra Maxton

Bagstøddæmper fra Øhlins

Forbremses 250 mm Memani i magnesium

Bagbremses 210 mm fra Memani magnesium

Speedometer og omdrejningstæller digital fra Puca

Første start skete i overværelse af 10 mc entusiaster med efterfølgende pølser og øl – og naturligvis flag i indkørslen!

Tekst og foto: Niels-Martin Norgaard Jensen

Nya medlemmar i Scandinavian Vincent Club



Patrik Ellert, Hälsingland:

Uppvuxen med en morbror som hade en Harley 750 sida och en Vincent Black shadow så väcktes tidigt intresset för motorcyklar. Jag började smygköra Harleyn när jag var 16. Min första egna var en Kawasaki 650sr -81, samtidigt övertog jag en ram, två tankhalvor och diverse reservdelar från morbrors Harley.

Byggde så ihop en egen sida 750 1942. Den har jag kvar. Döpte en av mina söner till Vincent. Till dags dato har 30 motorcyklar av olika storlek och sort passerat. Lillsidan är kvar i sällskap med en ny 650 Kawa. Morbror har kvar sin Vincent och utökat med två till så även fast intresset och önskan finns att köpa egen Vincent, så är jag nöjd just nu med att få låna när jag vill köra. Ser fram emot att köra en Vincent ner till årsträffen i sommar!

Gustaf Ormin, Skåne, har ett brett MC- och bilintresse. Han var först på utkik efter en Norton Mercury 750 och fick tag på en efter en del letande.
 - Kort därefter dök det upp en 650SS till salu, så då köpte jag den till min pappa!
 Flera Ducati har passerat och just nu har han en Ducati 996 som även luftas i banracing.
 - Jag äger ingen Vincent men skulle gärna vilja köpa en, säger maskiningenjören som kör en egen konsultfirma.
 - Det är kul att vara med i klubbar och delta i verksamheterna, säger Gustaf som förutom Ducatin har en SAAB 92B och en MGB-GT.
 SAAB:en, en 1954, har varit skrotad sen 1964, men är nu efter varsam renovering på väg ut på landsvägarna. Renovering är en annan del av tjusningen med gamla fordon och på MGB:n har det varit mycket jobb, bland annat har stora delar av golvet fått bytas.

Gustav på sin Mercury 750 som fått lite modifieringar.
 En 650 SS finns i familjen men körs av pappa.



SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Nyt medlem nr. 210 i
SVC **Lars Frandsen**
Middelfart, tlf
21604159, årgang
1948, nu med HRD
serie B Rapide, solgt
OKT 2021 af Evald
Henneberg.
Lidt om mig selv:
Har kørt mc siden
17/18 år og har selv
serviceret mine
cykler:
MZ, Nimbus,
Triumph, Ariel 4G
mange AJS og
Matchless Velocette
MSS med flere.
Jeg glæder mig til
nye Vincent
bekendtskaber og vi
ses forhåbentlig
senere i 2022.

Foto mars 2022.

Och Nisse Berglund, Hudiksvall:

Hejsan.

Trevligt göra er bekantskap.

Motorcyklar och motorfordon av allehanda slag har varit ett intresse sedan mycket ung ålder.

Det har passerat några udda japaner genom åren, såväl fyrtaktare som tvåtaktare. Både storkubikare samt ett par mindre symaskiner. Har vunnit Dellenbygdens motorveteraners årliga motororientering "Nattmuffen" placerad på bönpallen på en Jawa 250. Ett härligt minne.

Har tyvärr ännu aldrig ägt en Vincent även om det suktats monumentalt efter dessa cyklar genom livet.

Via vänskapen med Sture Fredin i Västansjö har jag äntligen getts chans att åtminstone okulärt få njuta av Vincents härlighet.

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 okt 2022**

När haveriet knackar på dörren



Rädslan för haveri. Den sitter som en liten, liten tagg nånstans i bakhuvudet. Vad gör jag om hojen brakar totalt just här och just nu?

Bärgning, krångel, arbete, pengar. Inställd åksåsong. Ungefär så blev min sommar 2015.

Text o foto: Johan Ulff

- Men hörde du inget från motorn när du körde, då!? Kompisen såg frågande ut.
- Nja, svarade jag. Jo, tyckte väl det, så jag fällde upp visiret på hjälmen för att höra bättre. Och då hör man ju en massa annat ljud och då blev jag osäker. Klantigt kanske.

Skandinaviska Vincentklubben hade årsmöte i Olofström i Blekinge.

Resan dit hade gått smidigt. Min Comet rullade på fint. Ny kolv och renoverat topplock hade jag och allt kändes OK.

Nånstans i Småland gjorde jag en paus längs vägen. Från fjärran närmade sig ett buller.

Henry och Ann-Sofi Riedel bromsade in och vips hade jag otippat sällskap sista biten till träffen vid Fritslatorpet.

Träffen var välplanerad och jättefin.

Jag lärde känna flera nya ansikten. Och Vincentklubbens display på Nostalgieas jätteutställning i

Ronneby hade varit en succé! Klubben hade näst intill sopat banan med de andra

märkesklubbarna på slottsparken i Ronneby och drog hem inte mindre än fyra pokaler.

Söndag och dags för hemfärd till Göteborgstrakten.

Farväl till vänner, gamla och nya och avfärd med lite regn hängande i luften.

Det skulle bli en trevlig färd, ensam på vindlande landsvägar, fjärran från motorvägarna.

I Lönsboda kom några droppar medan jag tankade vid en mack med ett nostalgiskt utseende.

När jag hängde tillbaka handtaget på pumpen vinkade jag till Svenssons från Osby som dundrade förbi på Vincent på hemväg västerut.

Vidare på småvägar mot nordväst. Jag var nu sydost om Göteborg, med bara cirka två timmars körning kvar hem. En barnlek.

Ett stycke efter Älvsred tyckte jag att Cometen svarade dåligt på gasen när jag axade. Vad nu?

Kunde det vara gashandtaget som sitter lite löst och inte hänger med riktigt. Vid nästa paus skulle jag kolla upp det.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

En mil senare hände det igen. Nu fattade jag. Detta är nåt konstigt. Men vad? Växellåda? Motor? Bara den inte stannar helt. Tankarna rusade genom huvudet. Vad skulle jag göra mitt ute i ingenstans?

I Bredhult stannar jag vid en parkering vid vägen. Efter telefonsamtal med Vincentkännare dränerade jag transoljan ner i verktygslådan (funkade fint) och kollade ESA samt annat, men det så OK ut.

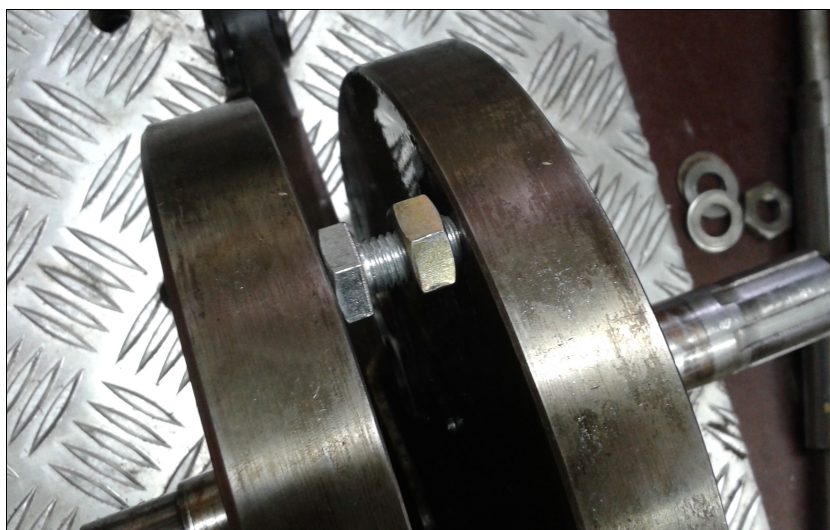
Jag beslöt att följa tipset att försiktigt köra hemåt, med två fingrar beredda att snabbt dra in kopplingshandtaget ifall det skulle börja låta väldigt illa.

Men efter en kort stund tycker jag mig höra ett nytt ljud från motorn. Jag stannar till vid vägkanten, vrider lite provande på gasen. Det knackar när jag släpper gasen.

Saken är klar, det är kört. Detta går inte.

Det är nerförsbacke och jag rullar ner till ett folktomt sommarstugeområde.

Samtal med försäkringsbolaget. De säger att de transporterar motorcykeln till närmaste verkstad för en självrisk på 1000 kronor. Där kan den repareras. Jo, hej, du. Skulle jag släppa min 50-talsmotorcykel i händerna på någon bilreparatör som aldrig sett en Vincent? Out of the question!



Isärpressning med hjälp av tre skruv o mutter



Nya tankar. Jag sätter mig på en bänk utanför en av sommarstugorna och funderar. Men lösningen blev ett samtal till SVC-medlemmen Henry Riedel som bor i närheten. Han funderade lite, kontaktade sin bror Per-Erik som hade en minibuss och inom en halvtimme kunde Cometen lyftas in i transporten och sen parkeras hos Henry! En jättefin insats av Henry och brorsan! Redan nästa dag kunde jag hämta hem Cometen med släpkärra. Sen följde demontering och rengöring av motorn.

Med hjälp av den hyggliga Neville och Maughan's and Sons blev vevpartiet sen renoverat med ett nytt INA-lager med rullhållare och motorn genomgången med byte av andra lager. Det var en nyttig lektion att vara med vid arbetet.

Och min Comet gick efter inkörning som en dröm!