

# INNEHÅLL

## Tidning nr103 – Våren 2023

- 03 Ordförandens Vårhälsning, av Mats Johansson.
- 04 Vindeln. Midnattssol och strömmande forsar. Läs mer här.
- 05 Alexander "Eck" Phillip. En Vincenthårding från i går.
- 08 Grunderna i balansering av motorn.
- 13 Kallelse och dagordning för årsmöte 2023.
- 14 Vincentmaskinen i den gamla kvarnen. Vad hände?
- 16 Ramnummer på din hoj. Hur tyder man dem?
- 21 Tändkablar och startmotor. Se upp med detta.
- 22 Kamspindlar – se till att du monterar rätt.
- 24 Nya medlemmar i klubben!
- 27 Han blev biten av Vincentflugan och har nu en maskin igen.
- 28 Vincentdagar i Tyskland i sommar, 21 – 23 juli!

Förstasidan: En vacker Vincent Prince har rullats ut för att få lite vårsol. Också ägaren längtar nog efter snösmältning. En kåpa är demonterad - för att få extra sol?  
Foto: Jörgen Rutegård.

Sistasidan: Jimmys bild är säkert från Korsika eller Sardinien?  
Helt fel! På väg från Sjaelland till ön Mön, Danmark, med tält och sovsäck, så passerade han den stiliga Dronning Alexandrines bro.

# Våren har kommit!

Men här och nu så har det snöat och det är bara några plusgrader.

Jag har provstartat Vincenten och Erics encylindriga offroad DR600 från -85.

Jag blev tvungen att köra en runda i kvarteret. Längtan efter våren stiger.

Starta motorcyklar är ganska enkelt. Får de bensen och gnista på rätt ställe så startar de alltid på sista kicken... Varje gång sista är det samma som första, så flödar de positiva endorfinerna i kroppen. Man fylls av lycka och en känsla av att vara oövervinnerlig.

Styrelsen har tagit fram ett förslag till förtydliganden av stadgarna.

Stadgarna innehåller en begränsning att högst två nyval får ske. I förslaget förtydligas att detta genom att definiera val av redan sittande ledamöter är omval.

I detta nummer går Peter Sandström genom grundteorin för balansering av motor och hur man kan resonera kring det. Exempel visas från Norton Commando men även Vincent V-motor berörs.

Vidare har Calle gjort en grundlig efterforskning av ramnummer och hur du kan tyda dem på din maskin. Till o med numren på Cometens Burmanlåda är behandlade i texten.

För några år sedan började jag gå igenom och skannade tekniska tips från tidigare nummer av vår tidning. Jan Stigsén tog sedan över och slutförde detta.

Henry Riedel skrev ibland tekniska tips. I det här numret är han tillbaka.

Läs och fundera på om du kanske vill bidra till kommande nummer av tidningen.

Slutligen, glöm inte att snabbt anmäla dig till träffen i Vindeln om du inte redan gjort det! Läs mer längre fram i tidningen!

Njut av vårsolen och en lång, varm sommar på Vincent !

**Vänliga hälsningar Mats Johansson**



Visst skulle det varit en solig vårbild! Men, ja, här kommer två ivriga Cometer som vilar i kvällskylan!



Sune Lindberg, en av arrangörerna spanar i fjärran med Vindelälven i bakgrunden.

**Glöm inte att anmäla dig till träffen i Vindelns!!**

**Det är kort om tid men du finner uppgifter på hemsidan, [vincenthrd.se](http://vincenthrd.se), eller ring direkt till arrangörerna!**

**Träffen hålls i Vindelns 60 km norr om Umeå. Platsen blir Vindelns camping, med stugor och hotell, alldeles vid Vindelälven och forsen, 16-18 juni.**

Man lovar oss dagsljus dygnet runt (bara en sån sak!!), trevliga turer i grannskapet, mycket vatten i älven och kanske lite mygg också ...

Boendet är på Vindelforsarnas Camping med stugor och på Hotell Forsen, alldeles vid Vindelälven och forsen, helgen före midsommar.

Som vanligt samling med mat fredag kväll, utflykter, årsmöte och middag på lördagen, och avfärd efter frukost på söndagen. En lördagstur till motormuseet i Vännäs planeras, men även andra alternativ, som Buberget i närområdet och Mårdseleforsarna, finns för dem som vill.

Antalet stugor är begränsade, så för att säkra deltagandet bör du inte vänta för länge med din anmälan".

För tips om trevligare vägar dit istället för E4, kontakta Jörgen Rutegård, [jorgen.rutegard@telia.com](mailto:jorgen.rutegard@telia.com)

Träffvärdar är Sune Lindberg, Jörgen Rutegård och Klaus-Dieter Sivers.

Anmälan till Sune Lindberg, tel. +46 70 598 09 88

e-mail: [sune.ag.lindberg@telia.com](mailto:sune.ag.lindberg@telia.com)

### Scandinavian Vincent Club

syftar till att främja intresset för Vincent HRD och skapa kontakter mellan Vincentintresserade i Skandinavien. Mer aktuell information hittar du på klubbens eminenta hemsida [vincenthrd.se](http://vincenthrd.se)  
För frågor om medlemskap, kontakta ordförande Mats Johansson, Västervik. Tel 0761-011650



## Hårding med Vincent på Isle of Man



Skotten Eck Phillip vid den legendariska Beveridge Park i Kirkcaldy 1954, på väg ner för "The Snake".

**På banträning kraschade han en gång och bröt ett finger. Trots det fortsatte han banträningen och körde också själva loppet.**

**En annan gång brast primärkedjan på träning. Den slet upp hans stövel och han fick se nio stygn. Sedan stod han på startlinjen som om inget hänt!**

**En beslutsam hårding. Det är nog det man tänker först när det gäller skotten Alexander "Eck" Phillip.**

**Men än större beslutsamhet och uthållighet skulle krävas när en trafikolycka så när gjorde slut på hans och hans hustrus liv.**

År 1950 var Alexander "Eck" Phillip från den skotska staden Angus racinghjärte och på toppen av sin karriär. Samma år segrade han i TT-loppet på Isle of Man med sin Vincent 1000 och passade också på att sätta nytt rekord.

På vägen hem, med sin nya fru Annie bakpå, förvandlades dock glädje till tragedi.

I västra Lancashire blev de påkörda av en lastbil och både Eck och Annie skadades svårt.

Först efter nio månader kunde de lämna sjukhuset. De hade nästan inget att leva på och båda gick med hälta i vänster ben från och med då.

## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Beslutsamheten som Eck visat på tävlingsbanorna skulle komma till pass, men skulle det räcka? Den mödosamma vägen tillbaka var snårig. Hustrun led av sina skador och de tvingades flytta till ett gammalt hus utan elektricitet, vatten eller toalett. Men med en låg hyra, 25 pund per år. De började med att försöka göra huset beboeligt samtidigt som hustrun hade ett deltidsjobb. Eck ville tillbaka till att jobba som mekaniker och de startade därför en liten firma för fordonsreparation i en fuktig, otät byggnad.

### **Växte upp med motorcykelåkning i blodet.**

Eck hade lämnat skolan vid 13 och under sin lärlingstid till motoringenjör väcktes hans intresse för motorcyklar. Hans första motorcykel, en begagnad Ariel, köpte han för nio ihopsparat pund. Kort därefter gick han in som frivillig i armén där han var lastbilmekaniker samtidigt som han studerade ingenjörsämnen.

Tillbaka hemma igen ställde han upp i olika tävlingar med hygglig framgång tills en dag han fick en speciell förfrågan.

HRD Owners Club undrade om han kunde ta över från en av deras förare och tävla på Isle of Man i 1949 års Clubman's TT.

Han fick bara några dagars varsel men tog ledigt från sitt jobb och körde till Liverpool i regn dit han kom genomblöt för att ta nattfärjan till Douglas. Eck sov på däck i sina blöta kläder.

Han anlände till Douglas under de tidiga timmarna och hann få en dusch och torka sina kläder på sitt hotell innan han anlände till den berömda 'Highlander' strax innan vägarna stängdes.

Första träningen var på kvällen och Eck passerade Highlander och dess närliggande hopp innan han kastades av sin cykel och hamnade i halmbalar vid Waterworks-hörnet.

Han bröt lillfingret i kraschen.

Han skar ett hål i handsken och lät det skadade fingret sticka ut och deltog sedan under resten av träningsveckan innan han tävlade i Clubman's TT-loppet.

Loppet var tre varv utan tankningsstopp och Eck fick slut på bensin på sista varvet men erfarenheten gjorde honom fast besluten att komma tillbaka till Isle of Man året därpå.



Eck 1949 i väntan på färjan vid Tay

### **1950 års race på Isle of Man**

Han fortsatte att delta i de flesta tävlingarna i Skottland fram till slutet av säsongen med en hel del framgång.

Eck gifte sig med Annie före 1950 års TT-race och de gav sig av på resan till Liverpool på hans egna 1000cc HRD med Annie bakpå.

Träningen gick bra och Eck var snabbast med en hastighet av 120 mph på den berömda Sulby Straight-delen av TT-banan. På tävlingsdagen gick allt bra och Eck vann TT med fem minuter på 78,5 mph under dåliga förhållanden och hade den kortaste varvtiden.

Innan han lämnade ön erbjöds han en förberedd 500cc Grey Flash av HRD Motors för att tävla med i Manx Grand Prix senare under året. Eck tackade ja.



Men på vägen hem inträffade alltså den olycka som skulle sätta väldiga spår i hans och hustruns liv och som i ett slag förändrade deras liv och möjligheter.

Efter lång tid på sjukhus och utan inkomst var de närapå utblottade. Det nergångna hus de fick flytta in i hade länge stått tomt. Ett mödosamt arbete att komma tillbaka började.

Eck kunde efter en tid åka ner till Stevenage för att hämta sin motorcykel som hade skickats för reparation efter olyckan.

Men tiderna var hårda för dem och han tvingades snart sälja sin Vincent.

### **Mest Norton**

Det verkar som att hans tävlande på Vincent var över. Han kom nu att grensla Nortonmaskiner istället.

Under 1951 försökte Eck återvända till tävlandet. Han lånade sin äldre brors förkrigare, en Norton International. Han vann 500cc-loppet på Kinnell Airfield efter att hans gode vän Jimmy Blair kört omkull.

I sitt nästa lopp i Aberdeenshire satte han nytt varvrekord, vilket också gav honom ett pris på £50 från ett välkänt åkeri.

1952 ställde han upp i Manx Grand Prix med en lånad Norton med dubbla kamaxlar.

Den skar dock under sista träningsdagen. Primärkedjan brast och slog genom hans stövel och Eck fick sy nio stygn. Han lyckades fixa motorn lagom till seniorloppet där han slutade 12:a efter att ha kolliderat med två långsammare förare och hamnat i ett grunt dike.

1953 tävlade han igen i 500 Manx och under loppet började hans bensintank spricka men han höll ihop skarven och avslutade loppet med bara en hand på styret.

Hans maskin hostade över mållinjen och han slutade på 12:e plats.

1954, efter att ha sparat hårt, köpte han sin allra första riktiga racer som var en ny Featherbed 350cc Norton med TLS frambroms (Twin Leading Shoe).

Han slutade tvåa i 350-loppet och bestämde sig för att använda den nya cykeln i 500cc-loppet. Det loppet vann han efter en kamp på mållinjen med Alistair King.

Tävlingen skulle bli Ecks sista skotska lopp och mer eller mindre slutet på hans racingkarriär. Senare samma år ställde han upp i Manx Grand Prix och slutade som femma i seniortävlingen och sexa i juniorklassen.

### **Tog över driften av en bensinstation**

Paret hade kommit på fötter efter hand. 1955 startade Eck firman AM Phillip Ltd som en mindre verkstad.

Han sa inte nej till några jobb och verksamheten växte.



### Lifetime Achievement Award

Hans firma kom att blomstra och hade flera filialer runt om i Skottland.

1997 hedrades han med ett Lifetime Achievement Award av Scottish Transport News.

Eck Phillip fortsatte att åka till Isle of Man TT efter sin pensionering från racing och blev inbjuden tillbaka för att tävla i Classic Parade på 1980-talet.

Han gick bort 2010 vid 86 års ålder.

## Balanseringsgrad, hur funkar det?

**Det har med vibrationer att göra och vibrationer i överkant vill väl ingen förare ha!**

**Men kan man få bort skakandet helt? Eller minska det?**

**Och vad är**

**balanseringsgrad?**

**Medlem Peter Sandström ger en analys av begreppen och leder oss in i ett pirrande (nåja) och skakande resonemang i ämnet.**



Mätning av vikten på vevstakens lillände

En encylindrisk kolvmotors huvudsakliga rörliga delar består av kolv, vevstake och en vevaxel. Kolven löper upp och ner i cylindern och överför via vevstaken ett vridmoment på vevaxeln. Kolvens rörelse ger upphov till reaktionskrafter när kolven och vevstaken rör sig upp och ner. Detta orsakar krafter som överförs via vevstakslagret och ramlagen till obalanskrafter i motorblocket som känns som vibrationer.

På en motorcykel är motorn oftast fast monterad i ramen till vilken obalanskrafterna/vibrationerna överförs vidare till föraren och till resten av motorcykeln. För att så gott som möjligt motverka dessa vibrationer utformas vevaxeln med motvikter på motsatt sida mot vevstakslagringen. När vevaxeln roterar ger motvikten upphov till en roterande obalans som också ger upphov till obalanskrafter.

Om man väljer att med denna motvikt helt balansera kolvens fram och återgående rörelse får man i stället stora vibrationskrafter riktade tvärs kolvrörelsen. Därför väljer man ofta att endast delvis balansera kolvens och vevstakens massor. Förhållandet mellan vevaxelns motviktsbalansering och kolv med kolvbult och kolvringar samt vikten på vevstakens övre del brukar man kalla motorns balanseringsgrad. Denna uttrycks i procent.

Ett vanligt värde på balanseringsgraden brukar ligga mellan 50 och 60 procent men kan variera mer än så. Detta värde brukar tillverkaren välja så att vibrationerna blir som minst

obehagliga för förare och maskin. Det går alltså inte att fullständigt balansera en encylindrisk motor utan extra balansaxlar, man kan däremot välja i vilken riktning den huvudsakligen ska vibrera. På en motorcykel monterad i en rörram som ofta är fallet i äldre motorcyklar uppstår det ibland resonanssvängningar i ram, gaffel och styre som förstärker vibrationerna vid vissa varvtal. En fördel är om eventuella resonanssvängningar hamnar utanför det varvtalsområde där man ofta kör, till exempel med en touringmaskin eller racermaskin. Små förändringar i balanseringsgrad kan kraftigt inverka på hur motorvibrationerna påverkar chassit och hur föraren uppfattar nivån av vibrationer.

### **Varför ska man bry sig om balanseringsgraden?**

Egentligen inte alls, tillverkaren har förmodligen provat ut en lämplig utbalansering. Men om du har ändrat vikten på kolv eller vevstake så kanske du vill återställa balanseringsgraden till den ursprungliga eller ändra balanseringen av någon annan anledning.

Phil Irving skriver i boken *Tuning For Speed* att ett lämpligt startvärde för utprovning av balanseringsgraden är 66 %. Han berättar också hur man fick problem när man placerade en 500 cc 66 % balanserad motor i en lätt rundbaneram med våldsamma resonansvibrationer som följde. En minskning av balanseringsgraden till 61 % gav en stor förbättring.

För en motor som Vincent har balanseringsgraden lagts med hänsyn till den hastighet man oftast höll på 50-talets vägnät.

Idag är den hastigheten förstås högre. Därför rekommenderas för den tvåcylindriga V-motorn att man kan ändra balanseringsgraden ifall man ändå har kalaset helt demonterat i samband med en genomgripande renovering. I originalskick är tusenkubikaren balanserad till 46 procent, en siffra som idag kan höjas upp till 50 procent.

### **Hur mäter jag balanseringsgraden?**

Placera vevstaken horisontellt med lilländan på en våg och notera vikten. Denna del av vevstakens vikt rör sig med kolven upp och ner och ska räknas in den vikten.

Lägg upp vevaxeln med vevstake men utan kolv på två horisontella ställinjalerna som stöder vevaxeln på ramlagerlägena så att vevskivorna är fria mellan linjalerna. Då kommer vevaxeln att ställa in sig så att balanseringsmotvikten hamnar längst ner och vevstakslagret längst upp med vevstaken hängandes rakt ner. Tillverka en ståltrådkrok och kroka fast den på vevstakens lillände. Häng sedan på vikter på kroken så att vevaxeln balanserar utan att rotera i något vinkelläge. Mät upp vikten på kroken och på vikterna och dra ifrån vikten av vevstakens lillände. Denna vikt motsvarar den motvikt på vevaxeln tillverkaren valt för att balansera de fram och återgående massorna.

Mät nu vikten på kolv med kolvbult, kolvringar och låsclips samt lägg till vikten på vevstakens lillände. Dividera balanseringsvikten ovan med den uppmätta vikten på kolv, kolvbult och vevstakens lillände. Denna kvot x100 är motorns balanseringsgrad mätt i procent.



### Hur ändrar man balanseringsgraden på en befintlig vevaxel?

Om vevaxeln har helrunda balanser är balanseringen ofta gjord genom att hål är borrade på var sida symmetriskt vid vevlagertappen.



Vevaxel med borrade balanseringshål från Vincent Comet

Om man ska minska balanseringsgraden får man helt eller delvis fylla ut hålen med hylsor som pressas in i balanseringshålen för att minska deras diameter. Alternativt kan man borra hål på motviktsidan.

Om man ska öka balanseringsgraden kan man antingen borra fler symmetriska hål runt vevstakslagret eller öka diametern på befintliga lätthål.

Ett räkneexempel. Som exempel tar vi ett vevparti från en Norton Commando 750 cc.



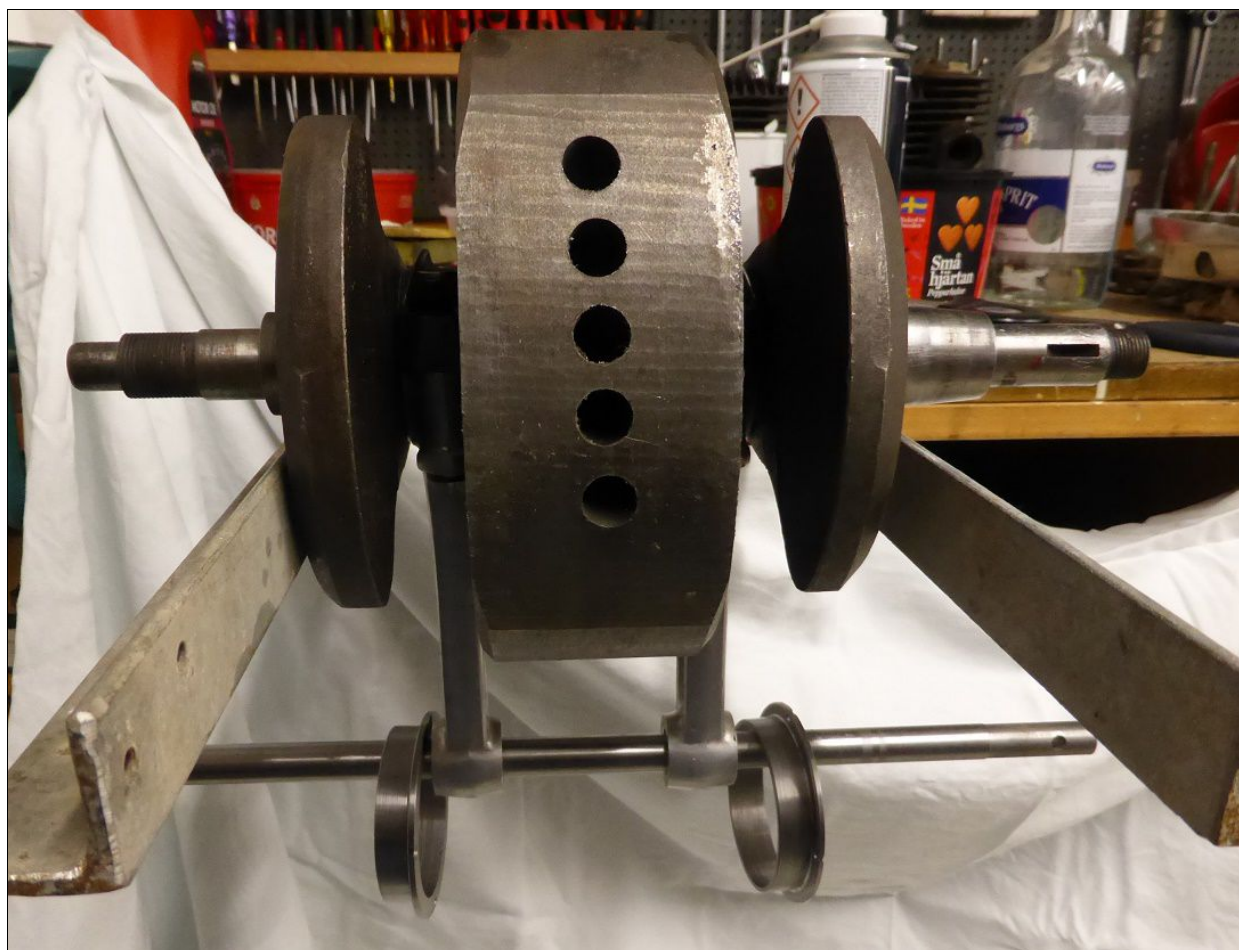
Detta är en tvåcylindrisk parallelltwin, dvs kolvarna rör sig samtidigt upp och ner vilket gör att den ur balanseringssynpunkt kan betraktas som en encylindrig maskin. Det finns ju både 360 graders parallelltwin som de engelska vanligtvis är, och 180 graders vevaxlar där den ena kolven går upp när den andra går ner, exempelvis Honda CB 450.

### Uppmätta data:

Vikt kolv med kolvbult och kolringar: 343 gram

Vikt på vevstakens lillände: 76 gram

Vevpartiet läggs nu upp med ramlagerlägena på två horisontella ställinjaler, en metallstång träs igenom båda vevstakarna och på metallstången hängs ytterligare vikter till dess att vevaxelns motvikt är helt utbalanserad.



Vevparti med motvikter påträdda på vevstakarna. Hålen är borrarade för att justera in balanseringsgraden

|   |   |
|---|---|
| Tillförd balanseringsmassa för jämvikt                  | 557 gram  |
| Balanseringsvikt minus vevstakarnas lilländar           | $557 - 2 \times 76 \text{ gram} = 405 \text{ gram}$ |
| Vikt av två kolvar plus respektive vevstakars lilländar | $2 \times 343 + 2 \times 76 = 838 \text{ gram}$     |
| Balanseringsgrad  | $405 / 838 \times 100 = 53,7\%$                     |

Enligt Nortons verkstadsmanual är balanseringsgraden på Commandon 52 %, ganska nära.

Commandomotorn med växellåda och baksving är gummiupphängd i ramen vilket gör att man kan tro att man vill ha ungefär lika mycket obalanskrafter i alla riktningar vilket man kan se när motorn går på tomgång och hoppar runt i gummibussningarna.

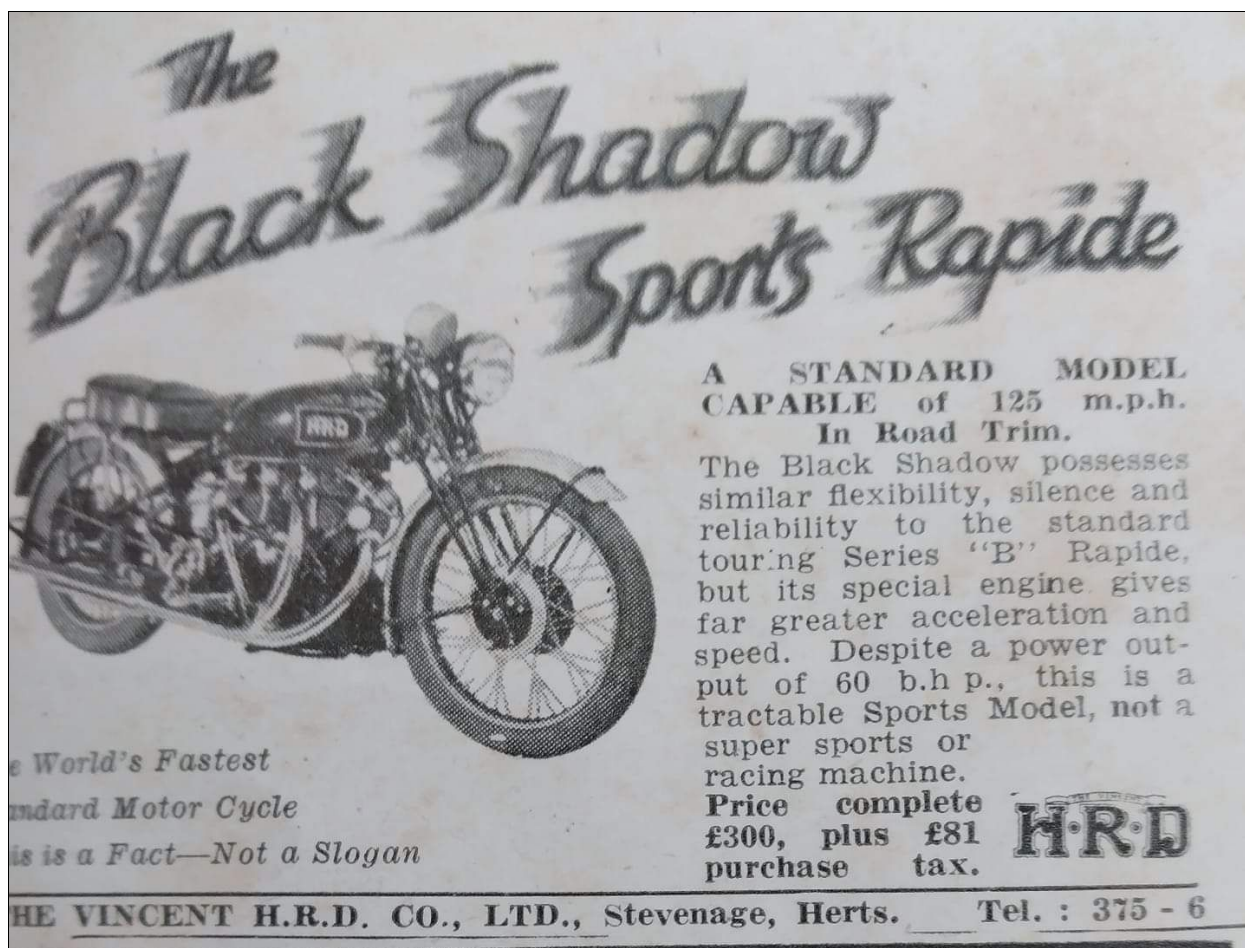


## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

När varvtalet ökar från 2500 rpm och uppåt försvinner vibrationerna i chassit näsan helt, ungefär som centrifugen på en tvättmaskin där trumman skakar under uppvarvning men går lugnt på driftsvarvtal.

Samma motor finns i en annan Nortonmodell, Atlas, med en balanseringsgrad på 80 %. Förmodligen för att man vill att huvudvibrationerna då riktas framåt-bakåt i ramen där den är styvare så att resonanssvängningarna hamnar vid ett högre varvtal.

(Artikeln ovan har tidigare publicerats i MCHKs tidning)



*The*  
**Black Shadow**  
**Sports Rapide**

A STANDARD MODEL  
CAPABLE of 125 m.p.h.  
In Road Trim.

The Black Shadow possesses similar flexibility, silence and reliability to the standard touring Series "B" Rapide, but its special engine gives far greater acceleration and speed. Despite a power output of 60 b.h.p., this is a tractable Sports Model, not a super sports or racing machine.

Price complete  
£300, plus £81  
purchase tax.

**H·R·D**

*the World's Fastest*  
*Standard Motor Cycle*  
*this is a Fact—Not a Slogan*

**THE VINCENT H.R.D. CO., LTD., Stevenage, Herts. Tel. : 375 - 6**

Tack till Mikael Kyander, Neville Higgins, Peter Sandström, Henry Riedel och Calle Sjöblom för att de har bidragit med material till det här numret av klubbtidningen!

Bidrag till tidningen insändes till Johan U: [johanulff.1@gmail.com](mailto:johanulff.1@gmail.com) eller ring 0760-524064.

Inhold til naeste nummer sendes til Jimmy C: [clemmensenjimmy@gmail.com](mailto:clemmensenjimmy@gmail.com)

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

Deadline: **31 okt 2023**



## Kallelse och Dagordning för 2023 års träff i SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Plats: Vindeln

Tid: Lördagen den 17 juni 2023 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 (i tur för omval Jimmy Clemmensen)
  - 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 förslag till stadgeändringar.
  - 15 Fastställande av medlemsavgift, uppbördstermin samt budget för kommande verksamhetsår
  - 16 Kommande års träffar, plats för årsmöte och eventuella andra aktiviteter
- 2024 Mön Danmark 2024- (Peder H, Lars H, Lars K)  
2025 Finland (Seppala), Norge (Dag Sinclair Rise), Fleninge Sverige
- 17 Övriga frågor
  - 18 Mötets avslutande

# Den engelske mjölnarens Vincent

Här kommer nu äntligen andra, och avslutande, delen om myten (eller var det en nästan sann historia?) om en Vincent Black Shadow som blivit ståendes, bortglömd, i en kvarn i Sörmland.

**Förra avsnittet avslutades med att jag fick ett mail från Jonas Regné, VD på Saltå Kvarn, som nästan fick mig att köra i diket vid Markaryd och dessutom att begå lagbrott genom att sms:a under pågående bilkörning.**

Den minnesgode läsaren kommer säkert ihåg att Lena, som jobbat många år på Saltå Kvarn, mindes både mjölnaren, som ingalunda var engelsman utan en helt vanlig svensk, och motorcykeln som verkligen var en Vincent!

Men vad hade hänt sen med motorcykeln, för kvar på kvarnen var den inte? Det hade jag själv sett.

Hade den brunnit i gamla kvarnen? Flyttats någon annanstans, skrotats eller bara försvunnit? Eller fanns den kvar i trygga och goda händer någonstans?

Nu hade jag fått ett namn i alla fall. Ett rätt ovanligt namn dessutom. Förnamnet lika vackert som mitt, förvisso vanligaste killnamnet på 50-talister. Efternamnet nästan lika ovanligt som mitt eget, så privatspanaren inom mig såg goda chanser att hitta någon som kunde leda mig vidare i jakten på Vincenten.

## **Bodde nära kvarnen**

Måste erkänna att jag nästan tappade hakan när jag insåg att en person med ”rätt namn” bodde ett stenkast från Saltå Kvarn. Lite mer googlande så kunde man hitta att personen var ägare till flera fordon varav en var en mc. Ytterligare googlande visade att mc:n var en Vincent Black Shadow. Påställd 2018! Samma Vincent? Den mjölige? I så fall hade den ju inte brunnit upp med kvarnen!

Eniro bistod med telefonnummer, och efter en viss tvekan (lite ågren inför den slutliga sanningen, och över det lite absurda i detta sökande) lyfte jag på luren och slog numret. ”Mjölnaren” svarade nästan omgående. Som tur är var samtalet inte över ”face time” så han såg inte min pinsamma rodnad när jag lätt stammande försökte förklara mitt ärende och den nära 40-åriga historien om den bortglömda Vincenten.

## **Vilat i nästan 40 år**

Det blev ett långt och mycket trevligt samtal. Jag hade hittat ägaren då, och även nu! Black Shadowen hade inte alls glömts bort, inte heller brunnit upp i någon gammal kvarn. Den hade förvisso fått ”vila” lite från tidiga 80-talet och till modern tid, men sen gjorts i ordning, användes nu rätt flitigt och var ofta med på Skandinaviska Vincentklubbens aktiviteter.

Historien hur den hämtades från England och dess liv med nya ägaren har dessutom beskrivits i Information nr 91 från 2017.

Så blev det med min dröm om ett ”kvarnfynd” (fritt översatt från engelskans ”barn find”). Den bortglömda Shadowen som bara väntat på att till slut bli utsläpad och avdammad/-avmjölad, av mig ...

Jag ringde till Jonas Regné på Saltå Kvarn och berättade hur det gått.

## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

”Är du besviken?” frågade Jonas.

”Nej, faktiskt inte, svarade jag. Det kunde inte vara bättre! Det låg ju lite, eller ganska mycket egentligen, sanning i myten som jag levtt med så länge. Att den fina hojen faktiskt finns, dessutom finns den hos sin ägare sen väldigt många år och används idag flitigt, kunde inte vara bättre slut på historien.” svarade jag, helt ärligt.

Det har också bestämts att någon gång, innan nästa vinters snö faller, skall vi ha en



Vincent-fika på Saltå Kvarn. Jonas har lovat oss en visning av kvarnen, Mikael Amundin (som ”mjölnaren” förresten heter) kanske kan berätta lite om livet med Vincent på Saltå Kvarn och givetvis med fika i Saltå Kvarns kafé. Jag lovar återkomma till detta, sannolikt på Facebook. Ses då, om inte tidigare! / Mikael Kyander

Mikael Amundin på sin maskin, inköpt på 60-talet.



Inte alla som har en MC-hiss hemma! Genom en lucka för pianon och annat tungt går här en Vincent Black Shadow till väders till ett extrarum som ibland fungerade som verkstad.



# Ram och motornummer för Serie B, C och D samt dess "hemliga" koder

En artikel för dem, där nörderiet är, eller har börjat bli en konstaterad sjukdom. Nedanstående uppgifter kommer framför allt från James Baltusnik and Craig Comontofskis webbsida <http://www.thevincent.com/>, J P Bickerstaffs bok Original Vincent Motorcycle samt VOC webbsida. Var källkritisk! Allt som står skrivet behöver inte nödvändigtvis stämma.

**Produktionsantal.** Osäkra uppgifter då produktionsuppgifter gällande maskiner med motornummer över 10000 saknas.

Serie B, C, D twins cirka 6850 fram till december 1955.

Serie B, C, D single 4057-4284, osäkra uppgifter.

Totalt cirka 11 000 efterkrigsmaskiner B, C och D, både 1000cc- och 500cc-maskiner.

När är cyklarna respektive motorerna tillverkade?

Listan kommer från Bickerstaffs bok Original Vincent Motorcycle, sidan 125.

Numret avser den sist tillverkade enheten detta år. Observera att motorfirman och importören Malte Blohm sålde maskiner som 1951 års modell även när de var tillverkade vid senare tillfälle. Betrakta listan här som en vägledning.

## Sist tillverkade enheten detta år

| År   | Motornummer | Chassinummer |
|------|-------------|--------------|
| 1946 | 19          | 2019         |
| 1947 | 400         | 2300         |
| 1948 | 1400        | 3300         |
| 1949 | 4980        | 6880         |
| 1950 | 5730        | 7630         |
| 1951 | 8250        | 10150        |
| 1952 | 9570        | 11470        |
| 1953 | 10000       | 11900        |
| 1954 | 10300       | 12200        |
| 1955 | 11134       | 13034        |

Följande delar på en Vincent har ett unikt nummer.

**UFM** (Upper Frame Member) = Styrhuvud.

**RFM** (Rear Frame Member) = Bakram.

**Engine number** = Motornummer.

**Mating number.** Återfinns på motorblock, transmissionskåpa, registerkåpa och kåpan till generatorn (twin).

### Placering

**UFM.** Numret är stämplat på vänster sida på styrhuvudet med vertikal stämpling.

**RFM.** Numret är stämplat på vänster sida i den gjutning där bakhjulet är fäst, horisontal stämpling. Detaljen heter FT9L hos VOC.

**Motornummer** sitter under främre cylindern vänster sida på en twin, respektive under cylindern också på vänster sida på encylindriga motorer.

**Burman BAP** växellådan har också ett nummer på mellangaveln, detta nummer indikerar typ av låda respektive tillverkningsmånad och år. Rätt numrering till Meteor/Comet är G97 följt av månad=bokstav och år, sifferkod. Burmanlåda G42 är samma växellåda som G97 frånsett main shaft (huvudaxeln som kopplingen är fäst vid). Den axeln kan bytas ut för att passa våra cyklar (G97). Har även sett G10 som växellådstyp men på dessa lådor är övre infästningen annorlunda. Går lätt att modifiera för att passa en Comet.

Alla Burman växellådor från och med 1946 har ett nummer avseende modell, sedan en bokstav för månad (A-M saknas) därefter året med två siffror och eventuellt serienummer. Burmanlåda G97G52 är tillverkad juli 1952. Serienummer A661. Jag har sett att serienummer saknas på vissa lådor.

Mellangaveln är en bristvara till BAP lådor. Därför finns det ett antal BAP G97 lådor med gavel från G42 eller G10 växellådor.

**Mating number** = bearbetningsnummer finns på varje blockhalva mellan cylindrar på twin respektive bakom cylindern på 500cc. Finns även inne i transmissionskåpan respektive registerkåpan. Jag har sett mating number även i kåpan till generatoren (1000cc) och i kopplingskåpan men ej i kickkåpan eller lilla kåpan vid ATD:n. Kåpan som skyddar magneten saknar också mating number. Kanske behöver jag nya glasögon? Kåporna med mating number är bearbetade ihopsatta, bland annat vad det gäller lagercentreringen och planytan under cylindrarna samt att de är slipade sammansatta för att få kåpor och motorblock att matcha.

**Gjutnummer.** På många motorer finns ett gjutnummer (från gjuteriet som Vincentfabriken anlitate), eventuellt ett godkännandenummer.

### Översatt text från VOC forum:

”Jag förväntar mig att de flesta långvariga Vincentägare har sett små oidentifierbara stämplat på sina gjutna aluminiumdelar. För mig är de särskilt framträdande på vevhus. Sällan i samma position två gånger, varje vevhus bär dessa unika märken och det var först denna vecka som det kom fram vem som stämplat dem och vad dessa märken betyder. Vår superintresserade nummersamlare Vince Farrell var som vanligt engagerad i att söka efter maskininformation från en avlägsen källa när han upptäckte att killen han pratade med brukade vara inspektör på "John Dale"-gjuteriet under Vincents produktionsdagar. Om du inte visste det, tillverkades de flesta av de gjutna aluminiumdelarna på din Vincent av "John Dale Ltd." Inte bara kunde den här mannen komma ihåg hur denna stämpling gjordes utan vad varje del av märkena betydde. Vanligtvis en liten cirkel med fyra grupper av bokstäver inneslutna, varje siffra betecknade antingen vem inspektören var, tidpunkten, platsen och till och med skiftet som gjorde gjutningen! Stämplatarna är alla på olika ställen - och sällan i den verkliga vertikala vinkeln eftersom inspektörens metod var att fästa en liten uppsättning stämplat på en speciell hammare och bara slå gjutningen så exakt han kunde.”

## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

|           |                |                               |                      |
|-----------|----------------|-------------------------------|----------------------|
| 1st digit | Day            | 1-6 the number itself         | 7-31 the letters A-Z |
| 2nd digit | Month          | The letters A-L               |                      |
| 3rd digit | Year           | Letters: 1946=E, 1947=F, etc. |                      |
| 4th digit | Furnace number |                               |                      |
| 5th digit | Shift          |                               |                      |



VOC har ett register där både motornummer och mating number (eventuellt gjutnummer också) finns registrerat (under motornummer 9999).

Simon Dinsdale som är registeransvarig i VOC kan ge uppgifter om ett visst motornummer och dess mating number stämmer. Han ger aldrig ut vilket motornummer som hör till ett visst mating number.

Vid alla förfrågningar kräver Simon medlemskap i VOC, tydliga fotografier på numren samt någon form av ägarbevis att man äger

fordonet. Det har använts olika typsnitt på stansarna under årens lopp samt att bokstav som numret eventuellt avslutas med, finns i VOC:s register och kan då vara behjälpliga att finna falsarium = omstansade delar.

För motornummer över 10000 finns en logik i matingnumrena som gör att det är ganska lätt att med stor säkerhet säga om motornummer och matingnummer är korrekta trots brist på originalregister. Cirka 70%? av motorerna efter nr 10000 finns dokumenterade genom efterforskningar av registeransvarig samt inskickad info från VOC:s medlemmar. Här har även SVC bidragit med det register jag byggt upp.

### **Inte alltid 1900 nummer mellan motor och chassi**

På de först tillverkade maskinerna skiljer det 1999 (eventuellt 2000) nummer mellan Motor och RFM/UFM (osäker uppgift). Ramnumret är 1999 (-2000) högre än motornumret. (Det finns uppgifter på att det byggdes cirka 10 tävlingsmotorer med serie A specifikation runt 1946 vilket skulle förklara nästa "hack" i nummerserien.) På väldigt tidiga maskiner skiljer det 1990 mellan Motor och UFM/RFM.

Sedan byggdes det 90 Speedwaymotorer cirka 1947 och efter detta skiljer det för det mesta 1900 nummer mellan motor och UFM/RFM. Som kuriosa stämplades den först tillverkade serie B motorn F10AB/1/1EX

Motorer med nummer under 10000 är sandgjutna (undantag finns)  
Twin motorer över 10000 är diecast (gäller ej 500 cc som aldrig är diecast)  
Die cast kan översättas med formgjutna.



## Ramnummer/Chassinummer

Ramnummer UFM resp RFM. Ramnumret börjar med bokstäver.

R##### står för serie B 1000 kubikare

R/1/##### står för serie B 500 kubikare.

RC##### står för serie C 1000 kubikare.

RC/1/##### står för serie C 500 kubikare.

RD##### står för serie D.

Sistabokstav i numret. Observera **utan** snedstreck mellan nummer och bokstav.

A för White Shadow.

B för Black Shadow.

F för Black Knight.

B/F for Black Prince.

Efter detta kommer det intressanta.

Under Koreakriget blev det ont om legeringsmaterial och man fick bland annat använda sig av de hjullager som kunde levereras. Det är främst under åren 1951-1952 som dessa lager användes.

## Bokstav efter ramnummer

/A = Metriska koniska rullager i endast framhjulet.

/B = Metriska koniska rullager i endast bakhjulet.

/C = Metriska koniska rullager i både fram och bakhjul.

/D = Spårkullager i båda hjulen.

/E = Olika låsmekanism, vad det nu innebär.

Nu gäller det att läsa rätt! Se nedan.

RC ##### B är en serie C Black Shadow.

RC ##### /B är en serie C Rapide med Metriska hjullager i bakhjulet.

RC#####B/B är en serie C Black Shadow med Metriska hjullager i bakhjulet.

RC/1/#####/D är en serie C Comet med Spårkullager i båda hjulen.

## Motornummer

F står för fyrtakt (4-stroke)

5 står för 500cc.

10 står för 1000cc.

A står för Aluminium.

M står för Magnesium.

B står för Motorcykel (Bicycle)

## 500cc maskiner

/1/ Speedwaymotorer (ca 90 st?) F5AB/1/#####

/2/ Meteor. F5AB/2/#####

/2A/ Comet. F5AB/2A/#####

/2B/ Grey Flash. F5AB/2B/#####

/3A/ Serie D Comet och Victor. F5AB/3A/#####

## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

### 1000cc maskiner

|   |                |
|---|----------------|
| /1/ står för Rapide.  | F10AB/1/#####  |
| /1A/ står för White Shadow.   | F10AB/1A/##### |
| /1B/ står för Black Shadow.   | F10AB/1B/##### |
| /1C/ står för Black Lightning.  | F10AB/1C/##### |
| /2/ står för Serie D Rapide / Black Knight.   | F10AB/2/#####  |
| /2B/ står för Serie D Black Shadow / Black Prince.                                      | F10AB/2B/##### |
| /3/ Vevhus sålda av Harper Engines (enbart 1000 block ?)                                |                |
| /4/ Vevhus sålda av Holders (enbart 1000 block ?)                                       |                |
| /5/ Vevhus från Bob Culver/Derek Sayer/Patrick Godet??                                  |                |
| /5C/EV Vevhus från Patrick Godet med Black Lightning specifikation                      |                |
| Nya block kan också vara märkta med 13 avseende 1300 cc F13MB/5C/EV#####                |                |
| (1300 cc motor med magnesiumblock med Black Lightning specifikation från Patrick Godet) |                |

### Ytterligare nummerfrossa.

På väldigt tidiga maskiner var många reservdelar tex Et56 Head Bolt Nut märkta med reservdelsnummer präglat med liten text.

### Skall vi byta grejer med varann?

Jag har cirka 460 maskiner i ett register jag byggt upp, avseende Vincentmaskiner som antingen importerats, finns eller har varit registrerade i Sverige, Danmark, Norge eller Finland. Registret är uppbyggt med UFM numret som identifikation. Jag saknar i många fall uppgift om RFM samt motornummer och matingnummer.

Dela gärna med er av vad ni har för UFM, RFM, motornummer respektive matingnummer.

Jag hjälper gärna till för att finna rätt delar till era cyklar. För många av oss är det bättre att ha en matching numbers maskin än en hopplocksmaskin, även kallad Bitsa.

Vi har ett par medlemmar som letar originaldelarna till sina maskiner så här har ni en chans att göra en annan Vincentit en tjänst.

Skulle dessutom vara intressant att få nummer på delar som ligger oanvända i lådor, uthus och på hyllor, till exempel styrhuvuden, bakramar och fabriksnya kompletta Black Lightning motorer med full tävlingshistorik etc.!!

### Försvåra försäljning av stulna delar!

Sänd gärna ett mejl till mig på vad ni har eller ring 070 4545251

UFM nummer. RFM nummer. Motornummer. Matingnummer.

Burman växellådsnummer. Samt om ni sålt eller förvärvat en cykel i närtid.

Ett register försvårar också möjligheten att omsätta stulna Vincentdelar.

Det finns gamla registreringsnummer på cyklar som saknar ägaruppgifter i registret vilket underlättar ursprungskontrollen för de ägare som har en maskin utan känt gammalt registreringsnummer.

calle\_sjoblom@hotmail.com

## En egenskap hos elstart för Vincent

Peter Sandström har en elstart från Francois Grosset monterad på sin Rapide. Följande upptäckt har han gjort:

Vid ett tillfälle upptäckte jag att hojen inte gick att rulla baklänges med motorn igång frikopplad med



Komplett byggsats till startmotor, Vincent 1000cc en växel ilagd. Man måste lägga i friläget för att kunna rulla bakåt, lite avigt när man ska baxa hojen fram och tillbaka vid någon trång parkering.

Varför detta? Jo det beror på frinavet på ingående växellådsaxeln. Kickdrevet är ersatt av frinavet så att växellådsaxeln kan rotera när startmotorn står stilla. Frinavet drar runt växellådsaxeln vid start men står sedan still när motorn har startat.

Denna egenskap kan vara en fördel vid start i backe, man behöver inte hålla på bromsen när man lagt i ettan, bara släppa upp kopplingen och rulla iväg.

## Använd rätt tändkablarna med BTH-magnet

Jag fick stopp på väg från Linköpingsträffen på den så kallade "säkra" 2-1 vägen, riksväg 40. Kom ju hem med diverse störningar. Köpte en ny BTH magnet som jag monterade. Då jag läste informationen från BTH framgick att man inte rekommenderade tändstift med motstånd, vilket kunde skada elektroniken. Och det kanske var mitt fall då jag för en tid sedan körde på tändstift med beteckning RES. Mätte upp dom och fann att dom hade ett motstånd på cirka 4 kOhm. Bytte under året även till andra tändspolar efter tips från Sjöblom. Röda Naraku Racingspolar men behöll mina svarta tändkablarna. Kontrollerade kablarna som följde med spolarna. Dom var på ca 5 kOhm. Svarta originalkablarna var 0 ohm. Kan vara på plats med en varning till alla med BTH elektroniska tändsystem.

Henry Riedel



Ann-Sofi (närmast) och Henry Riedel tvingades knuffa sin hoj tills de fann den här fickan vid vägen.



## Denna smörjning, denna smörjning

Det är lätt att tänka sig att oljan måste komma till smörjställen på lättaste sättet.

Lika lätt är det att göra ett tankefel när man monterar en kamspindel i vevhuset genom krympning.

För att återigen betona detta med att göra rätt, så kommer här lämpliga delar av en tidigare artikel av Neville Higgins som fanns i SVCnummer 91 från 2015. Det gäller alltså att oljehålet/hålen ska peka åt rätt håll.

Dessutom visas tipset hur man förbättrar smörjning på ett annat ställe, nämligen drivningen av oljepumpen.

**Men först kamaxelns spindel:**

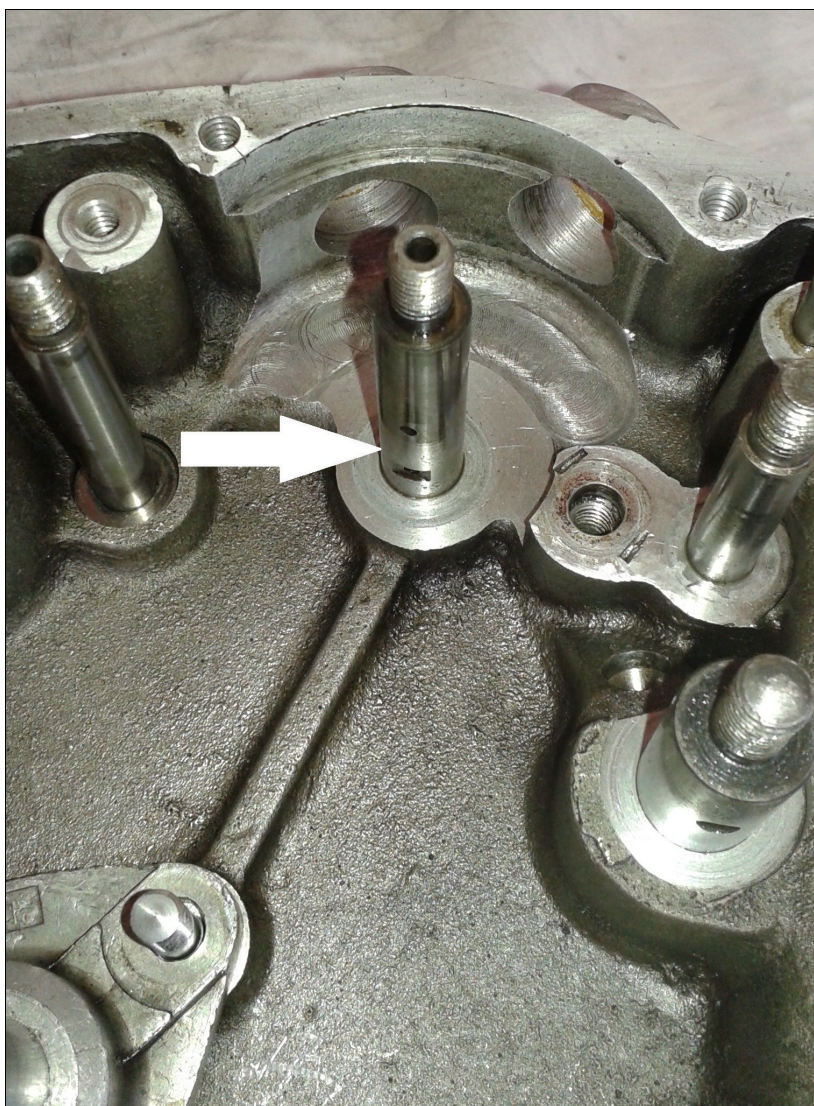
Oljan levereras till spindelns centrum, leds ut genom ett eller flera hål i spindelns alla på samma sida av axeln.

En del tillverkare (eller ägare) ordnade till en liten flat yta i hålets mynning för att mer olja skulle komma ut. Jag vet inte säkert var fabriken brukade lägga hålet i spindelaxeln, men det verkar som att nuförtiden monterar många sina spindlar så att oljehålet pekar uppåt, mot cylinderhuvudet. Allt enligt teorin att oljan behövs mest där lasten är som störst. Det vill säga åt det håll där trycket från ventilfjädrarna belastar kamaxel och spindel.

Se nu till att du sitter ordentligt innan du läser vidare, för du kan få en smärre chock när jag nu säger att montering av kamaxelns spindel med hålet riktat uppåt är TOTALT FEL!

Förklaringen är denna.

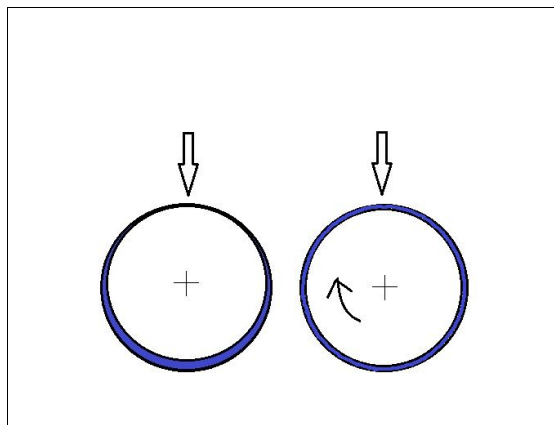
Vi tittar först på ett vanligt glidlager som belastas ovanifrån och som har en traditionellt liten skillnad i diameter mellan axel och nav.



Vid stillastående trycker navet bort smörjmedel från övre delen av lagret så att metallkontakt uppstår med axeln medan oljan nu ligger i nedre delen av glidlagret där lite utrymme finns.

### Hydrodynamisk smörjning

När navet börjar rotera uppstår ett litet "gnissel" vid de torra ytorna men navet drar sedan med sig olja till lagrets övre del och lagret smörjs nu tillfredsställande. Det är denna "torra" start som ligger bakom huvuddelen av lagerslitaget. När lagret rullar kommer en "kil" av olja (blå i bilden) att dras med upp till den belastade delen av lagerytan och detta håller lagret smort. Effekten kallas "Hydrodynamisk smörjning" och är en grundprincip för ett glidlager.

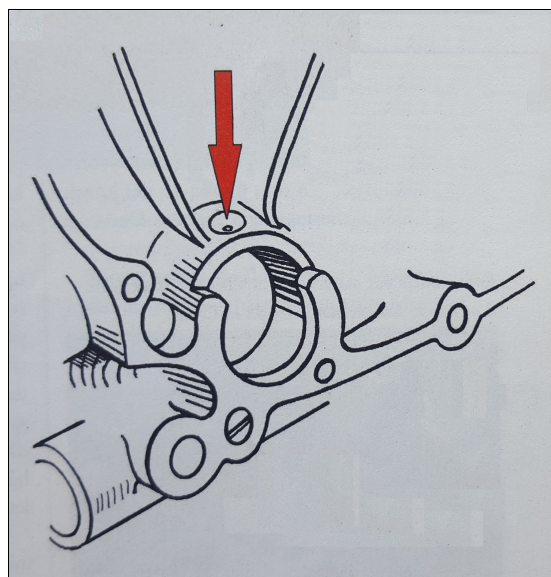


Ett roterande glidlager har alltså en tunn film under högt tryck där belastningen ligger på, och en tjockare film med lågt tryck på motsatta sidan. Om man tillför olja med lågt tryck till den lågt belastade delen av lagret så kan oljan följa med och göra sitt jobb där den behövs som mest. Om man, å andra sidan, tillför olja under lågt tryck till den högt belastade delen av lagret, så kommer denna olja att pressas tillbaka in i oljehålet och vidare bakåt eftersom det låga oljetrycket från pumpen inte räcker till. Man får då ett lager med bristfällig smörjning som snabbt kommer att slitas ut.

### Större oljehål till snäckväxeln

Låt oss också ta en titt på den nedre delen av vevhuset och på smörjning av oljepumpen och dess drivning. Detta ser ut att vara ett ställe där många Vincentmotorer slits, möjligen en smula förvånande eftersom man utgår ifrån att det skulle finnas tillräckligt med olja omkring en oljepump! Ett litet hål har borrats genom aluminiumgodset precis ovanför snäckväxeln så att oljan kan komma ner och smörja, men i många fall har jag sett att detta består av ett hål på endast 1/16 tum, drygt 1,5 millimeter, med en försänkning ovanpå. Närhelst jag har en motor i bitar på bänken brukar jag se till att borra upp hålet till 5mm eller till 1/4 tum för att öka oljetillförseln. Tyvärr kan jag inte säga att detta förhindrar slitage helt och hållet, men det ger snäckväxeln en större chans till överlevnad.

**Neville Higgins**



Faksimil ur "Vincent Motorcycles", Paul Richardson.

Översättning och redigering: Johan Ulff



**Torbjörn Rosencrantz** är ny medlem från Falun. Han har länge haft ett gott öga till Vincent men möjligheterna att få tag i en maskin har inte varit många.

I garaget har han en handfulla fina maskiner, bland annat en Trident-1969 och en BSA 650 1971.

- Jag och sonen kommer att åka till träffen i Vindeln på dessa två maskinerna, hoppas Torbjörn.

MC-intresset är bredare än så och i garaget finns även en Husqvarna 1000 från 1932, en REX 1929 och en snabb Kawasaki 750 3-pip från tidigt 70-tal.



**Lars Boström** från Sundsvall är ny medlem sedan i höstas.

Men han har varit med förut, så man får säga välkommen tillbaka!

Lars har en Vincent Comet sedan mitten av 70-talet.

Han ägde en BSA tidigare men efter en kollision blev det tvunget att se sig om efter en annan hoj.

Hans kompis hade en Rapide och detta medförde att Lars blev ägare till en Vincent Comet, som såldes av en man i Stockholmstrakten.

- Motorn har jag inte gjort mycket med. Jag har lagt mest krut på det kosmetiska, som tanklackering och uppsnygning.

- Nu blir det mest sonen Axel som kommer att ta över körandet.

Nästa i raden är **Per-Inge Jonsson** från Delsbo. Han har blivit ny medlem i klubben av bara farten, så att säga. Han fick rycka in som förare av följebil vid förra träffen i Linköping. Det var medlemmen Sture Fredin, som mekanikern Per-Inge jobbar åt med olika projekt, som behövde hjälp med en förare.

Så ett tack för hjälpen blev ett medlemskap i klubben!

Per-Inge verkar i och för sig född med en fast nyckel i näven och har flera motorcyklar på samvetet sedan tidigare. Nu mekar han med Stures Vincentmaskiner.



Här ses han med den gamla Shadow som var med i Hökensås (släpkärra) och som startades där. Motorn blir nu bytt till originalblock, inklusive en renovering, självklart. Per-Inge hoppas dyka upp till träffen i Vindeln. Bara Stures maskin blir klar innan dess, så ...



**William Roos, Göteborg.** Jag har egentligen bara ägt en enda engelsk mc, det var också min första mc, en BSA Golden Flash twin, inhandlad på en skrot, fungerande, men med en aning böjd framgaffel som vi hjälpligt riktade. Då var jag 13 år, skulle snart fylla 14. BSA:n förvarades hos en kompis som hade en lada, allt för att inte mor skulle få veta om innehavet.

Den användes till skogskörning i första hand. Efter den så blev det moped och hojar för transport. Första bil inhandlades på samma skrot som BSA:n, en Plymoth Savoy, handmålad i silver, då hade jag precis fyllt 15.

Även haft en amerikansk hoj, HD förstås, en panna, första generationens Electra. Smygimporterade den när jag jobbade på båt i svenska handelsflottan. Aldrig reggad i Sverige utan kördes med USA-plåtar (när den startade, alltså. Ett moln på himmelen och den gick inte).

Som alla förstår blev vi aldrig några kompisar, HDn och jag.

Sedan passerade ett antal asiatiska mc utan att lämna några själsliga spår vid separation.

Italiensk design har alltid tilltalat åtminstone mig, och jag gjorde ett tappert försök att köpa en 888SP av Panta, men jag ville ha den ombyggd till 2-sitsig. Det gick visserligen att få till, men Panta menade att den cykeln inte skulle vara för att skjutsa på och vägrade sälja. Nästa försök hos Panta gick bättre och det blev en 916!

Inte många hästkrafter, men så fin att köra. På den vägen har det fortsatt och det har blivit några Ducati till.

Att separeras från en Ducati är för mig omöjligt, så de jag skaffat bor kvar hemma hos mig!

Att jag hamnade i Vincentklubben får skyllas på att den cykeln är så vacker att man tror den är designad i Italien, och så på Calle förstås.



## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Nye medlemmen William på cykeln "Beatrice" (1098 tricolore) på väg in i Brunchen, Nürburg Ring. När kör han samma bana fast på en Vincent?



Man får hoppas att den här juniora föraren kommer att ha andra kläder den dagen han kan vifta med ett färskt körkort. Entusiasmen över att grensla en Vincent Comet verkar det i alla fall inte vara något fel på!



## Roger blev biten av Vincentflugan



Roger Lundbergs bankfack, hittat hos skrothandlaren. Ett vackert sätt att förvara delar.

**Ett intressant arbetsliv i andra länder, ett MC-intresse från barndomen och en lust att prova också okända saker.**

**Tillsammans ligger det bakom mycket i Roger Lundbergs liv. Till exempel att han har både en gammal Indian och en Vincent 1000 i garaget.**

- Här ska du se.

Han drar ut metallådor med småprylar i nåt som liknar ett elegant bankfackstativ.

- Jo, det är ett riktigt bankfack. Eller delar av. Jag hittade det på en skrotfirma.

Metallådorna är fina att ha grejor i.

Bankfacken ser snitsiga ut och snyggt är det också i övrigt i Rogers garage.

På operationsbordet står en Vincent 1000. Motorn är helsvart och är inköpt från Ernst Hegeler i Tyskland.

Bredvid MC-lyften står en jättefin Indian 1944, med sidovagn.

### **Dykarkarriär**

På annan plats i hemmet, i hans "pojkrum", finns olika dykningsrelaterade grejor.

Dykarhjälmarna och gamla tunga dykarskor, luftpumpar och annat.

- Det är för tungdykning, säger han och flyttar lite på en gammal luftpump som han renoverat.

Yrkesdykare. Det är vad Roger kan titulera sig som.

- Jag fick dykutbildningen i det militära och och på den bogen har det fortsatt.



## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Sen har jag rest runt och jobbat åt större bolag vid hamn-, brobyggen, skeppsinspektioner, oljeplattformar, bärgningsuppdrag och så vidare.

Resorna tog honom till både Asien, Nord-och Sydamerika liksom Europa. Som längst var han drygt fem år i Sri Lanka under 80-talet.

- Där hittade jag en Vincent Rapide och Indian och många andra MC.

Sri Lanka hade varit brittisk koloni och ingår i det brittiska samväldet idag liksom Indien och många andra forna kolonier.

Överklassen i kolonin ville omge sig med ägodelar som fordon och andra saker av högsta kvalitet. Därför har mycket blivit kvar på begagnatmarknaden, men ofta i trasigt skick.

### Helgutflykter

Ibland kunde Roger och han kompisar ta en tur för att åka runt och se på bilar eller motorcyklar som var till salu. Det blev lite av ett helgnöje.

Han hade som mest 12 mc, inte alla körbara. Han sålde vidare en del och importerade ett mindre antal till Sverige, bland dem Indianen och Vincentmaskinen.

### Såld på Vincent som grabb

Men hur kom det sig att just motorcyklar blev hans grej?

Ja, som grabb tittade han på de stora pojkarna på hemorten i Messaure som hade moped och mc.

- Jag var ju liten men jag hörde ju att de pratade kubik och förstod att det var nåt bra. 250 kubik var bra.

"Finns det 350 kubik, frågade jag de andra?" "Jo, visst finns det motorcyklar på 350 kubik", svarade de. "Finns det 500 kubik?" "Jodå, vi vet en som har en BSA, det är en 500 kubikare!"

Så drog jag till och frågade: "Finns det då tusen kubik??"

Då nästan sänkte de rösten, som om det vore nåt hemligt. "Ja, det finns en. Den är sällsynt, den är snabbast av alla. Den heter Vincent!!"

- Då och där blev jag såld. Jag tänkte att, en sån ska jag ha en dag, liten som jag var.

I ungdomen passerade många tvåhjulingar, med start i hårt trimmad moped. Sedan blev det engelskt.

- En 650 Triumph Tiger 110. Det var en Super America, alltså inte badkarsmodellen. Den gick bra och jag trivdes med den.

Flera andra märken har sedan passerat: Douglas, BSA M21, HD, Sunbeam.

### Var det en Rapide?

När Roger började renoveringen av sin Rapide tillbaka i Sverige fick han en överraskning. När han tittade närmare på den insåg han att det var en del som inte stämde med Rapide. Det var ramnumret och det var förgasarnas storlek.

- Så insåg jag att det här är ju egentligen en Black Shadow! Bara att färgen på motorn hade tagits bort! Av nån anledning!

Om den upptäckten var rolig så var skicket på hojen var inte lika roligt.

- De hade varit vårdslösa med den, minst sagt. Gångorna i blocket till dragstängerna var sönderdragna, som exempel.

Men ordning blev det och Roger var på flera Vincentträffar i Norden med sin Shadow.



### Vincentflugan

Tiden gick och av olika skäl, sålde han Shadowen under tidigt 90-tal.

Han hade ju sin Indian med sidvagn men fortsatte att vara medlem i Skandinaviska Vincentklubben.

Men hur var det nu när man blir biten av en sak?

Exempelvis Vincentflugan? Ja, tankarna på Vincent gick inte över.

Roger hörde sig för och har nu kommit över en motorcykel utan motor och satte nu planer i verket.

Planen var att skaffa en 1000-motor. Men hur får man fatt i en sån, där inte lika mycket pengar måste läggas ner på reovering?

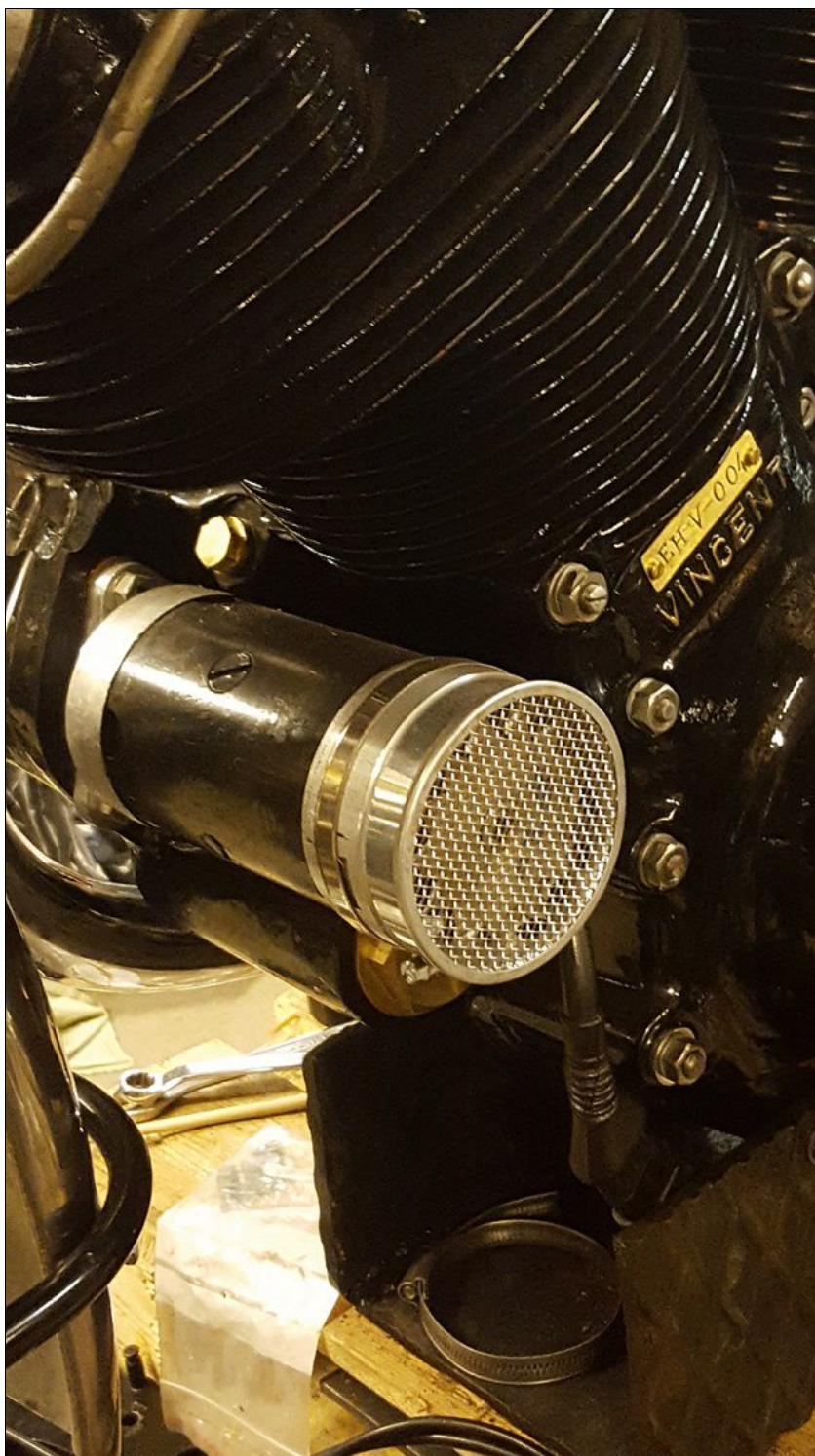
### Nyttillverkad motor

Svaret blev en kontakt med Ernst Hegeler som tidigare levererat 1000-motorer till Sverige.

- Den är standard 1000cc men med startmotor där den vanliga generatormott. Förgasarna är Mikuni. Hegeler har låtit gjuta topplocken och givit dem en lite styvare profil mot originalet vad gäller materialet mitt på topplocket, så att säga.

Motorn har Black Shadow-specifikationer och utrustad med Belt Drive på primärdrivningen.

Nå, blir det nåt åka av i sommar? Jo, Roger har gott hopp om att få ut sin maskin på sommarvägarna i år och köra Vincent igen. Det är bara att gratulera. Och konstatera att det en Vincentdröm går att uppfylla fler gånger än en!



Enheten framför motorn är kombinerad generator och elektronisk tändning.





## Vincentdagar på BOXENSTOP i Tübingen, Tyskland, 21 - 23 juli

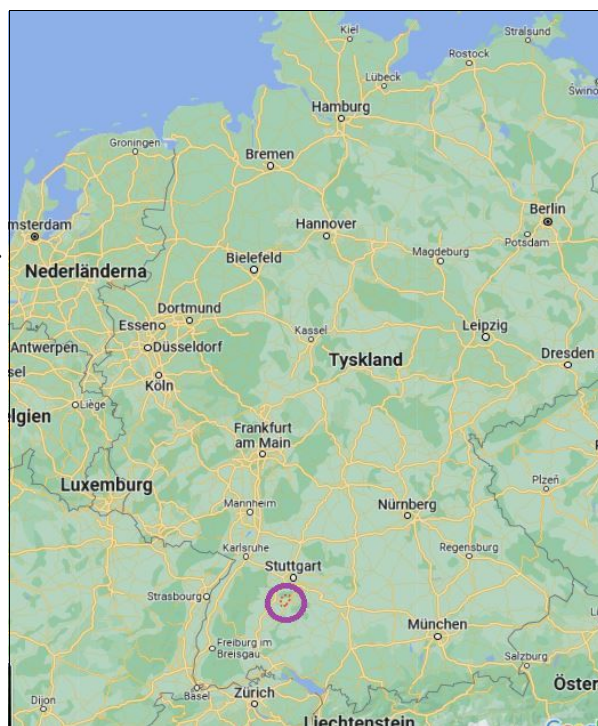
Våra tyska medlemmar tipsar om Vincentträff i juli!

Det äger rum i Tübingen på ett ställe kallat Boxenstop.

Där finns även ett museum vars hemsida har över **2000 bilder!**

Bilar av alla kategorier, klassiker, race, veteran. Motorcyklar och även leksaksmuseum med modelljärnvägar.

**Gå in på vår hemsida [vincenthrd.se](http://vincenthrd.se) för att finna fullständig beskrivning och inbjudan.**



Det verkar vara ett ambitiöst program och lördagen skall innehålla en 14-milstur på slingrande vägar i de Schwabiska Jurabergen. Bara en sån sak gör det extra intressant!!

## Säljes / For sale

1st, ET24/ Inspektionslock med "Vincent" på. Nytt 150kr.

1st, ET50/2 Mellandrev av aluminium. Nytt 550kr.

1st, (PD1) Triplexkedja, Renold timing chain, med 112pitch. Ny 500kr.

1st, G83/1AS Vänster kickaxel Ny

2st, H51 Vater excluder (vattenavvisare) i aluminium Beg. 95kr/styck.

Sune Lindberg 0705980988 [sune.ag.lindberg@telia.com](mailto:sune.ag.lindberg@telia.com)