

INNEHÅLL

Tidning nr 104 – Höst 2023

- 03 Ordförandens Hösthälsning, av Mats Johansson
- 04 Årsmötet i Vindeln - Protokoll
- 06 Hur filmen om Phil Vincent kom till Köpenhamn
- 10 Norgeresa med förhinder
- 13 Oktoberfest i Hestra och födelsedagskalas
- 15 Roland Magnusson
- 16 Rallyt i Vindeln. Brusande fors och knappt några mygg
- 23 10 000 mil på en Rapide. Michael Burkert berättar
- 30 Nya medlemmar
- 35 Seriöst gasande med Vincent Comet på bana
- 38 Oljeläck vid stötstångsrör – ett tips

Förstasidan: När kroppen inte gillade längre resor i sadeln bestämde sig Tomas "Tummen" Jansson för något annat. Nu kör han Classic Racing med sin Comet. Inte färre än fyra besök blev det på banorna i sommar! Foto: HB Motorsport.

Sistasidan: Göran J har hittat oljeläcka på sin Rapide och kunnat åtgärda under resa.

Då blir man så här glad!

Platsen är Geiranger i Norge. Observera kortbyxor och snö på bergstopparna bakom...

Ansvarig för det beklagliga motljuset i fotot: Johan Ulf



Varma (h)julahälsningar till er!

Äntligen är det vinter och dags att göra kontroller och justeringar, byta olja och ibland på mindre än 30 cm avstånd beundra våra motorcyklar. Snön är vit och händerna svarta. Inte så mycket men lite i alla fall.

Vi har fått flera nya medlemmar, och motorcyklar som körts alldeles för lite har fått nytt liv genom nya entusiastiska ägare. En av dem hittade en dubbelcomet hos en granne. Han hade vetat om den i många år och nu fått köpa den. Det kan nog ta framåt sommaren eller nästa men den är ju bildligen redan på väg.

I styrelsen har vi bestämt att ge nya medlemmar en **keps** på samma sätt som vi för några år sedan skickade ut en keps till alla medlemmar. Vi tror att det är en fin välkomstgåva och bra reklam för klubben. Tidningen går ut till alla och vi har lagt på några sidor så det är ett ovanligt tjockt julnummer i år. Kanske får vi banta efter jul.

På årets träfftävlingar har **Börje Kollnert** och **Lennart Petterson** gjort bestående intryck och, på ett inte ovanligt sätt, skärpt konkurrensen.

Tomas Jansson har luftat sin Comet (Esso Gunnarssons gamla) på inte färre än fyra banträffar i sommar!

Vid den traditionella oktober- och födelsedagsfesten hos **Tomas Johansson i Hestra** sjöng och hyllade vi födelsedagsbarnet **Neville Higgins**. Neville berättade hur han vid ett tillfälle frågat **Phil Irving** varför diametern på hålet i toppen var så mycket större än de 84mm som är diametern på cylindern. Neville jagade kompressionsförhållande och hade upptäckt att man tappade en hel enhets kompressionsförhållande på grund av hålligheten runt översta delen av kolvens krona som går upp i toppen. Phil Irving kunde inte komma ihåg varför de gjort på det sättet. Neville har efteråt hittat förklaringen att man hade större slitage på cylindern och att det fanns fler och större överdimensioner på kolvarna.

Utrymmet i toppen var helt enkelt anpassat för det.

Filmen ”**Speed is expensive**” beskriver **Howard Raymond Davies**, Phil Vincents och HRD Vincentfabrikens historia. Om man skall försöka sammanfatta så gick det åt mycket pengar och det frestade på Philip Vincent kanske allra mest men många andra också. Man gjorde mycket bra under alla de cirka 25 år man höll på. Det mest fantastiska man lyckades göra hände under åren 1947 till 1952. En så kort tid och ändå finns det fortfarande så mycket uppskattning för det man åstadkom.

De gjorde underverk för oss som kom efteråt men blev aldrig riktigt belönade för det.

En av dem som var med och grundade klubben och som varit med alla år, **Roland Magnusson**, avled under hösten efter en del sjukdom. Jag känner stor respekt och tacksamhet för alla som gått före och gjort klubben, gemenskapen och öppenheten till det den är. Gasa en Vincent, prata på träffen, ta en öl, bjuda på en öl, dela bekymmer och erbjudas råd, hjälp och engagemang. Kan livet bli bättre?

Jag önskar er alla en god jul med familj, släkt, vänner och tankar kring Vincent motorcyklar.

Mats Johansson

PROTOKOLL

fört vid årsmötet 2023-06-17 med Scandinavian Vincent Club, Vindeln

§ 1 Mötets öppnande

Jimmy Clemmensen hälsade de närvarande välkomna och förklarade mötet öppnat.

§ 2 Justering av röstlängd/medlemslista

Röstberättigade är medlemmar upptagarna i deltagarlistan för träffen.
Beslöts att upprätta och justera den vid behov.

§ 3 Godkännande av kallelse

Kallelsen godkändes.

§ 4 Val av mötesordförande och sekreterare för årsmötet

Till ordförande för mötet valdes Jimmy Clemmensen. Som sekreterare valdes Börje Kollnert

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

Till justerare/rösträknare för mötet valdes Dag Fraser och Anders Håkansson.

§ 6 Fastställande av dagordning

Dagordningen godkändes.

§ 7 Föregående årsmötesprotokoll

Protokollet godkändes.

§ 8 Föredragning och godkännande av verksamhetsberättelse

Verksamhetsberättelsen lästes upp och godkändes.

§ 9 Fastställande av resultat och balansräkning och revisionsberättelse

Anders Löfqvist redogjorde för resultat och balansräkning då kassören Jan Stigsén ej kunde närvara.
Resultatet blev 31 723. I kassan fanns 68 208: -. Tillgångar minus skulder = årets behållning blev 50 088:-
Årets revisionsberättelse lästes upp. Resultat och balansräkning godkändes.

§ 10 Ansvarsfrihet för styrelsens medlemmar

Styrelsen beviljades ansvarsfrihet.

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

Till ordförande valdes Mats Johansson.

Till sekreterare valdes Börje Kollnert.

Till kassör valdes Jan Stigsén.

Övriga styrelseledamöter på två år valdes Jimmy Clemmensen

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

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

§ 13 Val av valberedning (för ett år)

Till valberedning valdes Patrik Olsson och Jörgen Rutegård

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

§ 14 Behandling av styrelsens förslag och inkomna motioner

Ett förslag till stadgeändringar har tagits fram och skall presenteras på hemsida och tidning för beslut på nästa årsmöte.

§ 15 Fastställande av medlemsavgift, uppbördstermin samt budget för kommande verksamhetsår

Johan Ulf presenterade budgetförslag som utan julgåva landar på 13 855: - i plusresultat. Intresset för en julklapp var svalt och det föreslogs istället present vid nästa års träff. Årsmötet godkände budgeten och beslöt behålla årsavgiften oförändrad 250: -.

§ 16 Kommande träffar

2024 år träff kommer hållas på ön Mön Danmark med Peder H, Lars H och Lars K som värdar. Inga förslag till träff 2025 framkom. Styrelsen fick i uppdrag att jobba vidare med detta. Fleninge Helsingborg är reserv

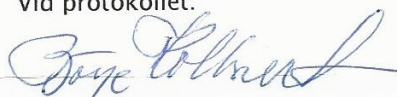
§ 17 Övriga frågor

Kepsar till nya medlemmar önskades. Jacob Gardner och Jimmy Clemmensen ordnar ett evenemang i samband med att Filmen Speed is Expensive visas i Köpenhamn lördag den 9/9. Filmen handlar om Phil Vincents liv.

Avslutning


Ordföranden förklarade årsmötet avslutat.

Vid protokollet:



Börje Kollnert
Mötessekreterare

Justeras:



Dag Fraser



Anders Håkansson

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 För frågor om medlemskap, kontakta ordförande Mats Johansson, Västervik. Tel 0761-011650

”Speed is expensive” i København

Det hele starter en aften i værkstedet, hvor Jimmy (Clemmensen, red.) og jeg begge har fået godt sorte fingre og vi sidder i garagebaren og nyder en forfriskning med lidt god samvittighed.

Vi snakker lidt frem og tilbage. Nok mest Vincent snak som vi plejer, om hvordan vi ser udvikling af projekter, nyanskaffelser til komplementering af vores lille



Vincentflok i København, og i særdeleshed hvad der dur og bestemt ikke dur. Benhårdt og drømmende. Vores snak falder på den der Vincent film som vi så hjertens gerne vil se, men aldrig bliver færdig. Naturligvis ”Speed Is Expensive”. Vores gammelmands utålmodighed er nu ved at slippe op. Som vi alle kender til, bliver denne rungende utålmodighed afløst af et eget initiativ og resolut handling!

Jeg skriver til instruktøren David Lancaster for at høre hvad der sker med filmen, og om vi måske kunne være behjælpelige med at få filmen vist for det skandinaviske Vincent publikum. David var sød at svare hurtigt at den er lige på trapperne med premierevisninger i London og Los Angeles. Han er åben for en Skandinavisk visning i København, men er meget travl med lanceringerne fremadrettet. Det forstår vi jo godt og tilbyder derfor at lette fodarbejdet ved at sørge for venue og promotion på de forskellige platforme. Den er han frisk på og vi er meget opstemte over endelig at skulle se ”Speed Is Expensive” – og så i biografen. Ja tak!

Vi bliver enige om en dato (9. september, red) som ligger sammen med et andet arrangement, ”Rockers Riot”, hvor vi samles ca. 25 klassiske engelske motorcykler og piloter i mørkeste læder, nitter og et meget ubehageligt sprog. På den måde samler vi godtfolk fra kulturen med andre potentielt interesserede gæster til filmvisningen. David beslutter sig efter lidt tid selv at deltage til arrangementet også. David og hans datter Bonnie får tag over hovedet hos mig i weekenden, og det giver

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Initiativtagere Jacob Garder, regissören David Lancaster og Karina Olesen fra Cinemateket. Og Phil Vincent til höger.

naturligvis anledning til også at tale lidt mere sammen, og høre til årsagerne til hans egen dedikation og Vincenthistorie. David er ud af en Vincentfamilie og hans far kørte en tidlig Rapide B, som han nu selv kører med respekt. Derudover går hobbyerne med sin gamle SAAB 900 cabriolet, mad og vin samt hygge i Chelsea Art Club i London. Et næste projekt kunne måske handle om netop den kulinariske oplevelse rundt i verden.

Selve visningen af ”Speed Is Expensive” vises i en udsolgt sal i Cinemateket i København. Aftenen starter med en hyggelig åben bar forinden og efter visningen. Københavner B’eren (’48 B der er født og kørt i København siden, red.) er udstillet bag mørkerød velourafskærmning og en kæmpe filmplakat som baggrund – klassisk London Electric stil (gammel biograf fra Portobello London, red.).

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Rockers' Riot. Wanna-be ton up boys?

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Inden filmen laver vi en kort Q&A for at få Davids egne ord på udarbejdelsen af filmen og involveringen af både Vincent familien samt de kendte deltagere herunder Marty Dickerson, John Surtees, Jay Leno, Ewan McGregor og mange flere. David var ret spændt på hvordan Vincent familien ville modtage filmen, da den ikke blot er en hyldest til Philip Vincent, men også en nøgtern fortælling af både gode og dårlige tider som familien og virksomheden gennemlever. Heldigvis var familien meget glade over både beskrivelsen, dokumentationen og filmen i sin helhed.

En speciel del under filmen, som opnår smældende klapsalver, er Rollie Free's rekord på Bonneville Salt Flats. Den vises i sort/hvide levende billeder med Rollie nøgen på Vincenten, mens publikum hepper og klapper på livet løs. Virkelig en opmuntrende og speciel oplevelse, og især med ca. 150 Vincent fans i salen.

Cinematket har på baggrund af visningen valgt at genopsætte filmen til den **9. december** så der er endnu en mulighed for at se "Speed Is Expensive" på det store lærred i København. Billetter fås på Cinematkets hjemmeside (dfi.dk). Det har naturligvis været en stor oplevelse for David at lave filmen, dels professionelt og dels personligt. Jeg er glad for at den fik så fin en velkomst, og at vi alle fik muligheden for at se den i biografen – der hvor film skal ses!

Text: Jacob Garder
Foto: Johan Ulff

SVC Træf 2024, første orientering



Planlægningen af SVC's træf 2024 i Danmark, har været i gang lige siden vi kom hjem fra træffet i Vindeln.

Vi har reserveret hele Pension Elmehøj på øen **Møn** i dagene **14. til 16. juni**, hvor der er plads til omkring 50 træfdeltagere. Der er fælles bad og toiletter på gangene/korridorerne. Tidsplanen for træffet vil være omtrent som den har

været de tidligere år og med flere spændende mål man kan vælge, til lørdagens køretur. Anmeldelse og udførlig beskrivelse vil blive annonceret på SVC's hjemmeside forår 2024. Vi håber at se rigtig mange på den skønne - Isle of Møn.

Peder Hansen, Lars Hedegaard, Lars Klitgaard.

Check vincenthrd.se under 2024.

Resa med förhinder

Årsträff norr om Umeå. Dit är det långt om man startar i söder. Men Calle hade tänkt till.

"Varför inte göra resan dit med en mindre, hanterbar grupp och köra via Norge?"

Så planen blev att lägga cirka fem övernattnings i Norge innan man via Jämtland tar sig in i norra Sverige och fortsätter mot Vindeln och träffen där.

Första delen av resan gick via Oslo. Calle, Göran, William och jag for vidare mot nordväst och kom fram till Vang i Mjösa som var träffplats för Trollrallyt under tidigare år.

- Jag har sett snö på topparna, sa jag.

- Det blir mer, svarade Calle och log snett.

Och det skulle det bli.



Göran J, William R, Calle S och Johan U. Längst nere vid vattnet ligger byn Geiranger.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Tappra maskiner i ett oförlåtande landskap. Både maskin och människa blev utsatta för påfrestningar.

Det är ju ett dramatiskt landskap. Det går ju inte att komma ifrån. Vi följde vindlande vägar längs fjorddalar som våren just hade nått med sin skira grönska och blommande hägg. Vi steg uppåt via ganska svåra serpentinvägar till karga nivåer med tvåmeters snövallar och massor av smältvatten i dikena. Vi tog oss genom tunnlrar utan någon belysning alls, vi körde ännu fler kurviga vägar längs fjorddalar med höga berg på sidorna.



Trollstigen norrut.

Och överallt sken turen mot oss i form av ett blixtrande solsken. Ett tag till skulle turen vara i alla fall!

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Dag fyra hoppade vi på en eldriven färja över vattnet i riktning mot Molde. Målet var Kristiansund idag.

Klockan var cirka 1400. En timme senare skulle Calle, vår reseledare, ligga på sjukhus!

Färjan angjorde andra sidan. Kort därefter var vi på väg. Men fick Calle problem. Stödet var i utfällt läge, han miste balansen och en dikeskörning i låg fart var ett faktum. I korta ordalag kunde det gått värre. Det blev första hjälpen i diket, ambulans anlände, därefter polis, därefter bärgningsbil.

Vi blev förstås skrärrade. Men senare på sjukhuset sa Calle att, "Åk ni vidare. Ingen idé att ni är här ni också."

Sammanfattningsvis fick han omfattande skador och en efterföljande lång konvalescens men med förhoppningar att kunna köra nästa år igen.

Hur lätt är det inte hänt. Tankarna fanns i huvudet under resten av resan.

Om resten av trippen med övernattningar i Kristiansund, Trondheim och Strömsund kan sägas att det inte uppvisade samma scenerier vi sett innan.

Nu började också maskinmaterialet ta stryk. Både William och Göran fick ta till en minibuss att lasta in sina hojar i (växellådsproblem) för fortsatt färd.



Tännforsens dramatiska utlopp i Våmviken i Jämtland.

Gränsen, totalt öde, passerades med en gäspning. Vi var närapå solo på vägen, minibussen och jag mellan de betydligt flackare, svenska fjällen. I Strömsund mötte Börje Kollnert upp. Vi försökte hålla kontinuerlig kontakt med Calles familj under tiden. Resten av färden blev mer eller mindre en expeditionssträcka till slutmålet och träffplatsen vid den fantastiska brusande Vindelälven.

Text o foto: Johan Ulff

Oktober! Dags för Lederhosen!



Fest i oktober. Det går inte utan rätta brallorna. Micke G, Börje K, Calle S och Ulf W ser väl stolta ut?

Plats: Hestra, Småland.

Tanke: Firande av födelsedag.

Resultat: En Oktoberfest! Komplet med mat, dryck, film, underhållning och Lederhosen!

27 deltagare ur Scandinavian Vincent Club trotsade regn och rusk och kom till Hestra för att fira professor Higgins på hans 92-årsdag och för att se på film.

Träffen var ett spontant initiativ men det kom långväga gäster ändå. Exempelvis Sture Fredin från Härjedalen, Anders Löfkvist och Bo Pettersson från Skåne och Robert Meland från Blekinge. Även Östergötland och Västkusten var representerade. En toppenuppslutning! Efter välkomstkaffe och hjärtliga hälsanden på gamla bekanta och utbyte



SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Blommor till födelsedagsbarnet. Ann-Sofi delar ut medan Gunnel Svensson ser på.

av delar, nya och begagnade, så samlades vi i Tomas' och Ann-Sofis man cave! Neville förärades både blommor och hemgjord hjortronsylt! Sylten hade ordnats av Sture Fredin som hade haft cirka 700 km att åka!

Dock gjorde Sture en övernattnig på resan.

Nevilles tid i hetluften på racerbanan hörde 60-talet till men idag är hans beredvillighet att hjälpa oss mindre vetande Vincentfantaster svår att värdera tillräckligt. Om det inte vore för hans hjälp skulle antagligen flera av dagens maskiner ha sålts av som ickefungerande objekt eller samlat damm på museum. Detta blir flera av oss påminda om varje gång vi kickar igång våra "snarling beasts".

Ljudnivån blev snabbt hög eftersom massor av ämnen givetvis måste avhandlas!

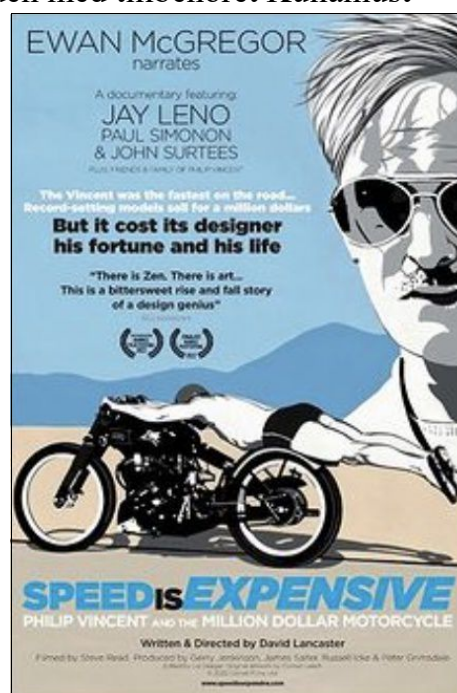
Härlig hämtpizza i familjeformat serverades på långborden med tillbehöret Kullamust från Skåne som Anders Löfkvist sponsrade!

Sedan givetvis kaffe, med Budapestlängd.

Filmtime

Därefter var det filmtime! "Speed is expensive". Calle hade ordnat fram filmen om Vincentmärkets grundare Phil Vincent i regi av David Lancaster. Om märkets uppgångar och nedgångar, med kommentarer från bland andra medarbetare på fabriken samt Jay Leno och John Surtees och Phil Vincents barn och barnbarn. Förevisning av firmans lokaler och vissa verkstadsmaskiner var sen ett måste. Alltid intressant för tekniknördar. En ny maskinhall hade tillkommit sedan sist. Bara så där! Nöjda med allt droppade deltagare av sedan för sina återfärder efter att Tomas och Ann-Sofi fått beröm för sin gästfrihet!

Johan Ulff



SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Måndag den 23/10 avled **Roland Magnusson**. Han har varit sjuk en tid. Roland var en av grundarna till det som kom att bli Scandinavian Vincent Club. Han och Margareta har varit aktiva i klubben hela tiden och har haft Vincent till helt nyligen. Roland och Margareta var med och arrangerade Jubileumsträffen i Hökensås 2021. Hans maskin var känd för att vara mekaniskt tyst vilket är en bedrift att få till. Mina minnen av honom är skratt, glädje, klurighet, glimten i ögat, humor och stor generositet. Våra tankar går naturligtvis till Margareta och familjen. Mats Johansson



Roland i mitten. Bilden är från en av de tidiga träffarna kring tiden då Roland Magnusson var med och startade Scndinavian Vincent Club.

Årsmöte med naturen i fokus



Foto: Jörgen Rutegård

Arrangörer Klaus Dieter Sievers och Sune Lindberg närmast. Därefter Anders Löfvist och Patrik Ellert. Och i bakgrunden den strömmande Vindelälven!

Årsträffen för Skandinaviska Vincentklubben i Vindeln i norra Sverige bjöd på ett jättefint möte och oslagbara naturupplevelser!

Långa avstånd för flertalet kanske, men belöningen blev, förutom en fin träff, en vilt strömmande älv och dagsljus på natten!

Nära 50 deltagare blev det och inte mindre än 23 Vincentmaskiner kunde räknas in. Lägg sedan till ett kanonväder under hela helgen!

För den som bor i södra delen av landet kan det tyckas som att träffplatsen i år låg bra långt norrut, men sanningen är att Sveriges mittpunkt inte ligger oerhört långt därifrån. Och avståndet upp till Treriksröset är fortfarande betydande.

Den stora prestationen stod dock långdistansåkaren och bayraren Sebastian Huber för. Hans hemort ligger nära österrikiska gränsen och han gav sig på vågspelet att ta sin Rapide och sitt tält 2800 kilometer till träffen!

En annan långdistansare var Cambridgebon Neil Diggens med 2300 kilometer. Han hade också flera dagars körning bakom sig, men körde en modern maskin.

En och annan kom med husbil eller med en van av olika orsaker, men som vanligt var det en vacker syn på fredagen när grupper av åkare dånade in på sina svarta maskiner.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Danskarna kom i grupp liksom den så kallade Bjuråkersligan bestående av "släkt och vänner" till Sture Fredin, Bjuråker.

Två andra grupper körde också via Norge vilket gav många extra mil. De flesta hade fått logi i stugorna vid älven och en del i hotellet bara ett stenkast därifrån.



Från vänster Neil Diggens, Börje Kollnert, William Roos, Dag Fraser, Boak Larsson, Anders Håkansson, Bo Nordström, Anna Kollnert, Patrik Olsson

Ett hjärtligt morsande och hälsande tog vid i den härliga eftermiddagssolen medan Klaus-Dieter och Ulrike Sievers preparerade grillkäk av det ovanligare slaget tillsammans med Sune Lindbergs dotter Jennifer och fru Evy.



Grillat älgkött i pitabröd med svampsås, lingon och sallad därtill! Exotiskt värre!

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Thomas Frahm med sin fina B-Rapide.

Det perfekta vädret fortsatte under hela helgen och inte var det så farligt med mygg! Undantaget nere vid den vilt strömmande älven där småflugor svärmade omkring. En del tog tillfället i akt och promenerade över en närbelägen bro för att sen gå ner till samhället och tillbaka över en bilbro. Och ett dopp i älven var ett måste för vissa, speciellt en gentleman från Skåne ...

Däcksparkande, diskussioner, byte av tips och upplysningar samt vissa justeringar och småreparationer följde i den ljusa kvällen.

Kanske en av de viktigaste delarna av träffen, detta att man träffar vänner och gör nya vänner! Och mekar och smutsar ner händerna ytterligare lite till.

På lördagen satte sig många i sadeln igen för att kolla upp de förslag till utflyktsmål som arrangörerna satt ihop.

Till Vännäs motormuseum kom även representanter från lokalpressen, och det är ju alltid kul att bli uppmärksammas!

Årsmötet kantades knappast av överraskningar. Jimmy Clemmensen omvaldes på två år. Och de stadgeförslag som klubben skulle rösta om, hade inte kommit ut till medlemmarna så som det står i reglerna. Så vi får göra nya tag till nästa årsmöte.

Kvällsmaten var en elegant dinner med en tvårätters buffé med lax och mörta köttbitar som huvudnummer. Dricka hämtades i baren och efteråt dök en efterrätt upp också!

Arrangörerna Sune Lindberg, paret Sievers, Jörgen Rutegård tackades med applåder och väskor och olika buteljer. Gunnar Grönlund ingick också i arrangörsgruppen och tackades för en bärgning av en BSA som inte var riktigt överens med sin förare.

Sebastian Huber kammade hem Långdistanspriset med sin tripp ända från Sydtykland och fick ett exemplar av Sören Skoogs bok om dennes motorcykelliv.

God tvåa var Neil Diggens med sina 2300 kilometer från England, fast han åkte på en modern maskin med Huskvarnalogga. Om han tar sin Vincent nästa år så har han chans att få pris! Den efterföljande auktionen blev lika mycket underhållning som ett byte av pengar och delar!



En tändhatt. Ett problem. Tre förslag ...

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Foto: Jimmy Clemmensen

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Jimmy höll i klubban med bravur och lyckades till och med kursa av grejor utan att köparen riktigt var med på tåget! Well done!

Framfjädrar, handskar, bromstrummor, ekrar, gamla MPH och en massa annat gick under klubban och kommer att fylla på klubbkassan! En riktigt rolig tillställning!



Foto: Ulrike Sievers

Sebastian Huber, till vänster, fick en bok skriven av Sören Skoog som Long Distance pris för sin lilla tripp ända från Sydtyskland. En av arrangörerna, Sune Lindberg, till höger. Lördagskvällen blev inte lika sen som kvällen innan. Man fick ändå börja tänka på nästa dags långa körning.

Söndagen var lika solig som tidigare dagar. Man började bära ut packning utanför dörrarna och allmänt göra sig i ordning.

Handskakningar och leenden liksom löften om att ses igen senast nästa träff!

I grupper brummade då Vincentmaskiner med sina ägare ut från Vindelforsarnas Camping efter en fin träff där naturupplevelserna stod lika mycket i fokus som den gemensamma samvaron och vårt tekniska intresse.

På Facebook fick man sedan reda på att en typ av "efterträff" på vägen hem skett på platsen för förra träffen, Sjögesta Motell.

Där blev det ett dansk-tyskt eftersnacksmöte innan var och en fortsatte sin resa mot hemtrakterna. Två fall av tappade packväskor vet vi om. Och det var väl inte så farligt med tanke på de långa körsträckorna för många!

Text och visst foto: Johan Ulff



Bjuråkersligan säger Hej!!!

My first 100 000 km

What could it be like to have covered 100 000 km on a 1000cc Vincent?

What kind of stumbles and pleasures are involved with 23 years of ownership of a piece of British motor history?

Do you really have to let every nut and screw run through your hands three times before you can finally call the bike yours?

The question was put to German member Michael Burkert whose Rapide recently passed the milestone figure of 100 000 km!

Here is his story in four chapters:



- 1) The Brainwash
- 2) The Learning Years
- 3) The Riding
- 4) The People

THE BRAINWASH

In 1984 I was living together with my wife Brigitte for a short year in Munich, when I heard about an exhibiton of German vintage race motorcycles at the premises of the BMW factory. Being a Horex aficionado from the day I got my driving license, no doubt I had to go there to see the famous Horex factory racers, Schnell-Horexes and the like. In a corner I found also some old British bikes exposed, mostly Nortons, Triumphs and,



An Open D Shadow, much like the Vincent machine that Michael saw for the first time.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

in the midst of them stood a motorcycle with a huge V2 engine, a massive front fork and a black painted gas tank with gold lining. And that was (what I now know) an Open Series D Black Shadow and it was the first real Vincent I ever saw in my life.

In the early Fifties a little booklet called “The Story of the wind’s bride” was published, where different ways of manufacturing motorcycles, mainly the German ones like BMW, NSU, two and four stroke engines etc. etc. were compared, and on one page there was a drawing of a strange valve train with a fork touching in the middle of the valve stem and another with a headstock, an oil tank and connection brackets to the cylinder heads and a little explanation like “this is the way British Vincent is doing it but: We do not know why”. And now this phantom was standing right in front of me!

I virtually felt over it and promised myself: One day you’re going to have one of these beasts!

An idea got fixed in my head

This idea was planted like a concrete block in my brain and never left.

The years went by, we were living as expats in Baghdad / Iraq for some years, and on one of our yearly holiday flights we went to London to visit some old friends.

In the bookshop of the airport, I found the famous book of Richardson “Vincent Vee twins”, I bought it and the concrete block in my brain became alive again: One day ...

More years passed, and after having lived in the South of Germany, Brigitte and I finally moved to Hamburg, where we found some good jobs and settled down. A colleague of Brigitte had a boyfriend who was about to open his own workshop to repair British motorcycles (mainly BSA’s) and this guy told me about a shop selling old British bikes in a smaller town north of Hamburg. Just for curiosity I went there on a Saturday afternoon and found the location where in a few shop windows some really nice bikes were exposed like a Manx Norton, a Triumph Tiger and the like. And I also learned that the shop was closing on Saturdays at 2 p.m. and as it was already half past two, it was fine for me so no stupid ideas could realize. I went there several times, always carefully watching that I reached there after 2 o’clock p.m. and admiring the beautiful bikes in the windows.

On one occasion when I went there (and I swear it was way past 2 o’clock!) I pressed the door handle, and what a shock: the door opened! Some steps were leading down to the floor and right in front of me stood: a Vincent!! A Series C Rapide, brilliant and shiny, and with the big 5” speedo.

If not now, then when?

The concrete block in my head started rattling like crazy and told me: OK, if not now, when then...?! So, the dealer and I made some appointment for a test ride; I left and on the way back home I was thinking how to prepare my wife without getting too much in trouble that I’m going to purchase a Vincent. She wasn’t very amused, but finally I got her approval.

I’m on the safe side I thought, because if anything should go wrong, there’s this friend with the workshop who could help me and, what the heck, I managed to get Horex back on the road, so surely, I can also manage a Vincent!

Little did I know ...

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Some days later I went back to the shop for the test ride, the dealer pulled the machine out of the shop, fixed some temporary number plate and kicked it alive.

After some moments drops of oil were running down the beautifully polished exhaust pipes but he told me that this is the remainders from the last overhaul of the heads and the problem will settle shortly. He also promised to get the TÜV (MoT) certificate done and then I could pay the price and pick up the bike. As the frame number on the headstock was covered with thick layers of paint the TÜV engineer decided to take the number on the rear frame member as chassis number.

Later I deciphered the (same) chassis number on the headstock and learned that I had bought a Comet frame with a twin engine mounted. But this was alright for me; I never was one of these “matching numbers” freaks. A week later I picked up the bike with a van, had it registered, mounted the new number plate on the bike and made my first ride. And this was the time when the brown masses hit the fan ...

THE LEARNING YEARS



After a few hundreds kilometers, the engine was spitting oil all over the place, made unbearable noises and the compression was next to nothing. I had to decide whether to return the bike to the dealer (and wait for I don't know how long for another occasion to get a Vincent) or to have it extensively repaired up to a stage of a complete overhaul.

I got in contact with my workshop friend, and he asked me to bring it over to have a look at it. We decided to finally take the whole engine apart and what we found was the complete horror scenario a Vincent engine can offer!

A crankshaft rattling in the bearings, the bearings turning in the cases, big end rollers in the oil sump, worn valve guides, all spindles of the timing side loose and turning, just to name a few of the disasters. The guy turned to me with a grin and said: “That's not gonna be cheap ...”

I said OK, I'm in your hands now, make me a list of parts needed and start working.

What I did not know at this time was that my friend's time calculations were always something between now and eternity. And, at home, I had to confess to my wife that there are some more (heavy?!) spendings ahead and again, she was not very amused.

I ordered a heap of spare parts in the UK, brought them to the friend's workshop and: started waiting. And waiting. After some months I got another list of parts to order and when I supplied the parts of the second list the engine cases were just laying at exactly the same position as months ago.

A long wait

Nothing had happened ... It took another long while until the workshop called to tell me that the crankshaft now had a new crank pin, and the new bearings were mounted into the cases. Before disassembling the engine, he had also found that the oil pump was very little supplying and as there were no new pumps in the market at that time he constructed himself a pump with the inners of a Yamaha SR 500 oil pump in a special housing welded into the timing side casing.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



2011. The bike as a basket case, at one point along the way of ownership.

He told me that this modification could not be changed back, but it would flush the engine inside with oil so there's always a surplus of oil on every part. He also would lead the timed breather to breath into the oil tank and breath the oil tank through what was the outlet for the chain oiler to the outside via a rubber hose.

When these jobs were finished, we began with the assembly of the engine.

That was in sometime January, so I saw myself already happily riding through the fields in springtime. Well, not so ..

But we got everything fixed so we could finally do a test run. The engine would start, but immediately a fine fountain of oil came out from the vent hole in the oil tank filler cap about half a meter high, leaving the bike and us soaked in oil! But it was proof of the outraging performance of the oil pump modification. The guy, never short of ideas, opted to take the front end off again, open the oil tank and welded some baffle plates to the inside to solve this problem. This was indeed the solution, but now a lot of oil was coming out from the oil tank breather pipe. As a temporary solution we mounted a drinking bottle for bicycle riders at the rear mudguard stay and connected it to the breather hose.

This looked awful but it was working for the moment. But “temporary” was not the right word ...

More stumbles ...

During the next test ride the front inlet valve touched the piston and we had to take the bike apart again. The valve stem had a slight bend and the piston a deep scratch on the top surface, so after looking for the reason why this had happened, parts had to be ordered and mounted again. The parts supply from the UK to Germany in those days took minimum four weeks to arrive (and “Brexit” was not even a word!) and I saw my dream of riding in springtime vanishing in a haze.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

It was already sometime August when we had the bike together again and could do more test rides. The engine performance wasn't too bad, but the drinking bottle at the rear was full of oil every time after approx. 20 miles and had to be taken off to fill the oil back into the tank again.

If this was forgotten, the oil would spill all over the rear of the bike and the rear of the rider's jacket!

And this was the time when my friend told me that he would have also other jobs to do and sent me and my oily mess home with the words: Now you have learned, and all the rest you can manage yourself ...

I managed to get home in the night without the lights on and an awful rattling from the engine's primary drive side. The next morning, I took the drive side cover off to find a loose dynamo sprocket and all the rollers of the middle member of the primary chain broken and lying in the sump.

And I was wondering if I ever could get this heap of scrap halfway reliably running .. I'm in no way a lathe wizard (I don't even have one) and my workshop is just a little wooden shed, equipped with a work bench, mostly hand tools and a few power tools. If you expect now some profound technical wisdom from me stop reading. You're waisting your time...

I had already bought the necessary literature like spare parts list, workshop and rider's manual, and the famous Eddie Stevens' book "Know Thy Beast". So far I didn't know anybody riding a Vincent and who could be of help. One day I was visiting a show for old cars and bikes nearby when I saw a Vincent parked at the exhibition ground.

Having just had a cup of coffee and a piece of cake I wrote a desperate call for help and my telephone number on the cake's cardboard and stuck it on this bike. And waited.

And nothing happened. It took some weeks until I got a call from a strange person who told me about the VOC and the North German section and that they have meetings once in a while and, yes, he could try to introduce me there.



Michael and his bike at Rally Burg Ludwigstein in 2004

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

But he didn't know when the next meeting would take place and told me to be patient. As not everybody had connection to emails and Internet in those days, the call for meetings was distributed by beautiful post cards and much to my surprise one day I found such a card in my mailbox.

The local Vincent club

The place was not too far away from my home, so I decided to go there. It was already wintertime, therefore it was no question whether to go by car or by motorcycle, and I went with the car avoiding that my oily mess would be exposed at my first meeting to this Illustre audience! I was introduced to all the Vincent wise men already sitting at the table and started respectfully listening to their discussions of technical issues I hadn't even heard of.

In the end some of them told me that I could call them if I had any serious problem "but don't expect that we do you the oil change!" I noted their telephone numbers thankfully and was not sure if this meeting had made me any wiser than I was before ...

In springtime I started riding the bike again on short distances, carefully watching the oil bottle at the rear and fixing something here and there. I received another card in summer for a meeting in the beautiful Schlei region which would mean a ride of approximately hundred miles one way and decided to join, come what may. I asked my wife to join me, but she had the idea that there were only oil-smearly, long haired old Rock'n Roll riders discussing technical problems and as this would not be her preferred type of company, she refused (but she changed her mind later very quickly!). So, I went up there in good weather, the bike was running ok, and the meeting was very nice, but I decided to go back in the evening to avoid trouble at home.

During the ride back home, when I switched the light on after a little stop, I smelled the smoke of a burning wire and immediately I pulled with my bare hands the earthing wire from the battery, leaving a big mark on my palm. I found a shortcut in the rear lamp, which seemed to having been there for a longer period and building up kind of a little mushroom at the bulb's socket until finally making a strong connection with the positive tang. As I was told by my father when I was young "Never leave without a cable in your tool box" I had some wire with me and could replace the earthing wire, bent the tang from the tail light back and could continue my ride. After another fifty miles or so I heard a rattling on my rear wheel and under the light of a streetlamp I discovered a broken mudguard stay and the mudguard rubbing on the tyre. I fixed the mudguard with another piece of wire at the seat bench and finally reached home.

My wife just looked at me, shook her head and asked for how long I would like to continue with this mess. I told her that I wouldn't know ...



THE RIDING

With time the relationship with the section members became closer and closer and some deep friendships developed. I received a lot of help from the guys, being it parts, important hints and advice or sometimes just some comfort when things seemed to go absolutely the wrong way. With more miles on the clock the oil bottle at the rear filled less and less until I could discard it completely.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Oily mess tour 2009. Michael to the left with his wing men Willem Klaaskate and Nigel Blackburn.

But there were still a lot of oil leaks around the engine which I tried to eliminate (a battle which goes on until today...).

Next summer I thought I could manage to ride the bike to visit my parents in the south of Germany on its own wheels. I calculated some 2000 kilometers for this trip and was confident to manage. It would have been my first long ride after working on the engine countless times. I started early morning and was stopped about 50 km later by a broken wire from the ignition. Not a big issue, it was quickly solved but my confidence was slightly reduced. Nevertheless, I continued the voyage but changed the plan and instead of going directly to my hometown Augsburg I went to Stuttgart to stay overnight with some friends there and that reduced this day's trip by approximately 150 km.

Next morning, I started again for the remaining distance and while riding I found out that shifting became more and more difficult, especially going from 4th to 3rd gear.

And the speedo cable broke, so no more mileage recording from this point on.

But destination was reached without further mishaps; I stayed some days with my parents and went back home again.

(This was the first part of Michael Burkert's Vincent ownership adventures. Make sure to follow the second part in next issue of our club magazine.)

Nya medlemmar i klubben

Carsten Grønquist Knudsen

Interessen for gamle motorcykler har jeg haft siden 12-13 års alderen. En 38'er Nimbus Sport blev min første motorcykel da jeg blev gammel nok til et kørekort i 2009.

Drømmen om Vincent har hele tiden ligget i baghovedet. Men andre og mere opnåelige cykler stod foran i køen. Amerikanske cykler tiltalte mig stort og jeg fandt mig en fin gammel Indian Scout fra 32

Carsten på första provturen med sin 1953 Vincent Rapide. der bliver flittigt brugt i både Danmark, Norge og Sverige. Lidt tilfældigt kom jeg over en Universal A680. Cyklen er schweizisk, men meget engelsk inspireret, og den fik altså min interesse i stor grad rettet over i engelske cykler. Antennerne blev sat efter en Vincent, men diverse bump på vejen og et større hus renoveringsprojekt udskudte drømmen. Her i foråret blev huset færdigt, og jeg kunne igen slappe af og fokusere på min hobby. Så jeg satte et mål for mig selv "Til Skandinavisk Vincent træf 2024 på Møn, kommer jeg kørende på Vincent"!

Sommeren over gik jeg min gode ven Lars Klitgaard på klingen. Og det leder frem til den glædelige nyhed, da det lykkedes mig her i oktober måned at blive den lykkelige ejer af en fin patineret 1953 Rapide. Tak for velkomsten i klubben og tak til Lars for handlen.



Rollie Free style" billede af min kæreste og jeg på Nimbusen fra dette års Rømø Motor Festival.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Kenneth Zetterlund, Hällekis, är ny medlem sedan i år.

Som hobby bredvid motorcyklar har Kenneth nåt så intressant som gamla flygmotorer. På bilden syns en engelsk 14-cylinders slidmatad stjärnmotor, en Bristol Hercules från 1950. Den köptes från England med kolvar som fastnat efter att ha stått undanställd. Andra motorer hos Kenneth är en tändkulemotor och ett antal mindre motorer.

Cometen på bild köptes i år av Kenneth men tankarna på en Vincent är något som grott sedan 70-talet. Då såg han artiklar i MC-Nytt och MC-sport om Vincent. Motorcyklar har det funnits gott om i hans liv. Hans första hoj var en fem år gammal KTM som han köpte 1979. Först ett därefter halvår tog han MC-kort!

En rad andra maskiner passerade och i dag kör han ofta på sin Triumph 1050cc.

Ett flertal andra finns i garaget, Enduromaskiner och andra offroadhojar. Och så var det den här Vincent Cometen, då.

-Jag var först intresserad av en Comet till salu i Småland. Därefter kom den här ut på annons i Göteborgsområdet. Jag gjorde lite förfrågningar och bestämde mig att slå till.

En rolig händelse skedde när Vincentklubben hade årsträff i Hällekis 2014.



Till Kenneths verkstad i Hällekis kom en dansk Vincentförare förbi och bad om hjälp med att svetsa ihop centralstödet. Detta fixades snabbt.

Men när MC-åkaren ville betala gick det inte.

- Åker man Vincent, så är det gratis, svarade Kenneth.

Den danske föraren ville ändå ersätta jobbet, men det gick inte! Och han fick "ge sig" till slut.



Ulf Wedin 66 år, Herrljunga

Sambo med Mariana. Två barn Emma och Johan (Vincent)

Hållit på med äldre motorcyklar och bilar hela livet

Gick med i Hindås MC som sextonåring med en Yamaha 125 och när jag blev 18 då körde vi mest engelska motorcyklar såsom Triumph BSA och Norton. Det var då jag på en veteranträff kom i kontakt med en Vincent som märke och blev helt såld på den vackra motorn och det unika ljudet men det var redan då ett eftertraktat märke och förblev en dröm under alla år.

Slutet på 90-talet och början på 20-talet så blev det ett uppehåll i MC-åkandet då livet kom emellan med allt som hör detta till. 2008 fick jag en nytändning och köpte en vespa från 1957 som jag renoverade, det blev totalt 12 stycken. MC-intresset vaknade på allvar och det blev ett antal BSA som renoverades.

Tanken på en Vincent har alltid funnits viket gjorde att jag döpte min son till Vincent av en anledning!

Som intresserad av gamla MC så hade jag ständig koll på Blocket och när jag i maj fick se en Comet som nästan aldrig syns där så slog jag till direkt. Det visade sig vara Gunnar Malmqvists Comet vilken var i ett utmärkt skick.

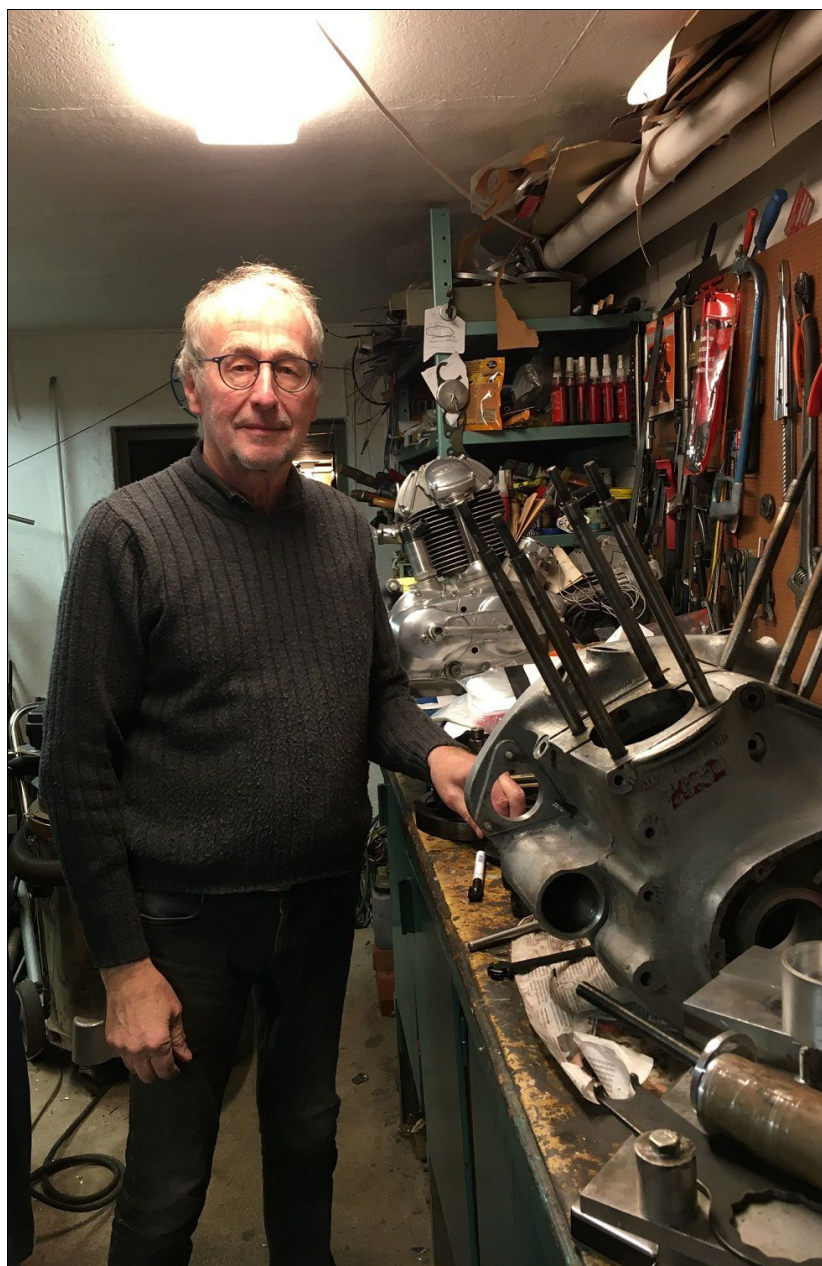
Cometen blev renoverad 1989-1991 av Bert Svensson i Vimmerby som är känd som en skicklig och noggrann mekaniker.

Gunnar köpte cykeln 1996 och nu blev det alltså min tur att förvalta och bli vårdnadshavare av denna fina Comet.

Under hösten och vintern gör jag en rejäl översyn med renovering av magnet och byte till en Alton generator för att när våren infinner sig ha en pålitlig maskin.

Har redan blivit bekant med ett antal medlemmar som tagit väl hand om mig som ny i klubben. De flesta medlemmarna har ju varit med under många år och alla verkar känna alla vilket är mycket värdefullt för mig som ny medlem.

Passade på att av Börje Kollnert köpa alla tillgängliga nummer av klubbens tidskrifter totalt 77st vilket jag tror är ett bra sätt att lära känna klubbens historia och medlemmar.



Staffan Gunnarsson, Uddeholm. Jag har ägt motorcyklar sen jag var 11 år, och har vid flera tillfällen kommit i kontakt med Vincentmotorcyklar, något som jag kanske kan berätta om vid ett senare tillfälle. Jag köpte min första motorcykel när jag var 11 år, en 98 kubikare som vi ”plågade” sönder under ett antal år. På kommunens soptipp som bara låg några 100 meter från mitt hem, och som jag besökte dagligen för att leta intressanta grejor, så hittade jag en lustig dyna samt en konstig trekantig ram. Dynan tog jag hand om men ramen fick ligga kvar och ligger troligen fortfarande kvar nedgrävd. Långt senare så förstod jag att dessa grejor kom från en Vincent som hade skrotats i Spångsholm. Tyvärr så sågades dynan sönder för att bättre passa kompisens 98-kubikare. Sedan så blev det moped och lätt motorcykel. Själv så renoverade jag en

Monark Blå Stinget, medan kompisen körde Silverpil. Jag tror det var 1968 som min kompis Leif och jag beslutade att åka på en MC-träff som anordnades i närheten av Katrineholm. Min kompis Leif utrustades med ryggsäck och under ryggsäcken så band vi fast tältet. Jag bodde då i närheten av Mantorp, så vi hade en bit att åka.

Vi kom fram till träffen på kvällen, och det första jag fick se var en Norvin med kromad ram och bensintank lackad i röd metallflake.

Detta var det häftigast jag sett i motorcykelväg, och här tändes mitt Vincentintresse för första gången.

Sedan en månad tillbaka så är jag ägare till en Vincent, eller rättare sagt en HRD 1000 från 1948. Jag har känt till denna motorcykel i 46 år, men aldrig fått sett den. Den har legat nerplockad i ett fuktigt garage i mer än 50 år, så det kommer troligen att bli en kostsam renovering.



Henrik Skog, Huddinge. Denna maskin har funnits i familjen Skogs ägo i decennier. Den köptes av Lars Skog, mångårig medlem i SVC, på 70-talet. Nu är det Henrik Skog, som efter pappa Lars' bortgång i augusti 2023, blir ny medlem i klubben! (På bilden är det Henrik som sitter i sidvagnen) Rapiden blev totalrenoverad av Lars Skog och användes flitigt av honom i Södertälje/Stockholmsområdet.

Steibsidovagnen inköptes under en resa till England och genomgick sen en renovering, den med, minns Henrik. Han följde med pappa Lars och en kamrat på resan i en SAAB 900.

På hemvägen var bilen fylld med MC-delar och sidovagnen fick transporteras på taket!

Tack för era bidrag till tidningen!

Utan en insats från följande medlemmar hade det inte blivit mycket läst i detta nummer! Tack till Neville Higgins, Michael Burkert, Jacob Garder och Tomas Jansson!

Och till de nya medlemmarna ovan! De har utan prut satt sig ner att sätta samman sina bekännelser och synder vad gäller intresset för Vincent som motorcykelmärke och hur märket har satt spår i minnet och i sinnet på olika sätt.

Ofta har det legat som en tanke eller en dröm i bakhuvudet, att en gång, en gång, ska jag ha en sån svart best i garaget. (Helst medan jag fortfarande har kraft att starta den!)

Och nu har ni tagit steget att bli medlemmar i vår klubb!

Välkomna!!



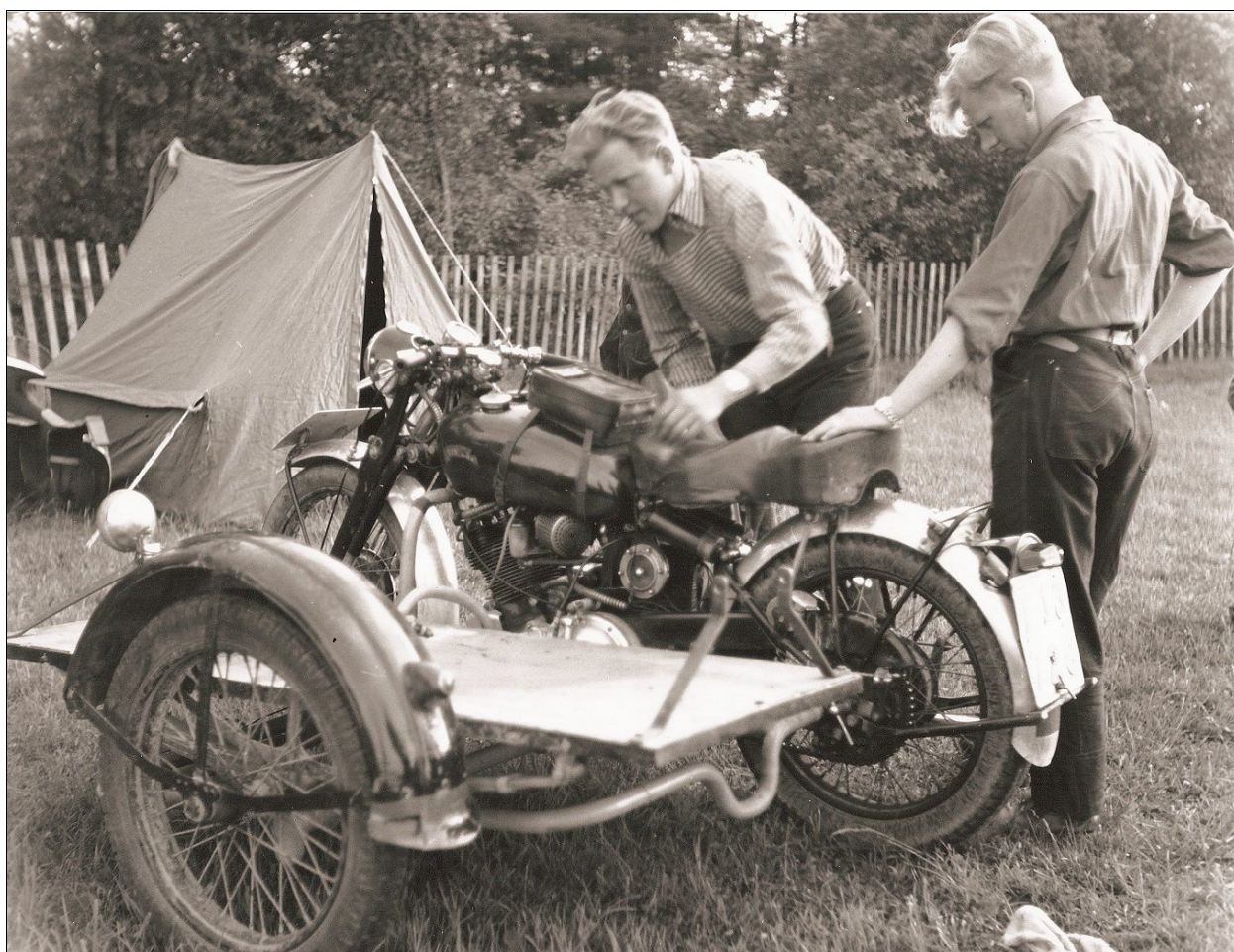
Rapport från Galningen som kör bana



Tomas vid "Esso" Gunnarssons gamla Comet som Esso använde med sidovagn för att frakta sin tävlingsmaskin.

Då kroppen protesterar vid längre turer på min Comet så fick jag idén att att köra banracing med den istället.

Har redan licensen sedan förut och Parad-klassen är lugn och fin utan tävlingmomentet. Började förberedelserna med att kolla foton på hur en Comet racer från förr kunde se ut.



Cometen i sina Hey days! Esso Gunnarsson kollar nåt på sin fraktmaskin.

Fick bli att göra ny sadel, kapa bakskärmen och fixa till en nättare framskärm.
Calle Sjöblom hade en framkåpa från Jan Östnäs' racer liggandes så den målades om, men jag behöll Årsracedekalen som redan satt på.
Ekrade om hjulen för de flesta ekrarna var säkert från 1952, bytte kedja och drev och plockade av belysning samt generator. En del packningar byttes och oljeslangar blev najade. Tillverkade en så kallad "båt" under motor för att samla upp eventuellt oljesöl.
Monterade ett rakt styre och "nya" reglage.
Det blev en välbehövlig uppfräschning av hela hojen.

Ut på banan

Första körningen var **MCHKs bandag 6-7 Maj 2023**.

Tog det väldigt försiktigt för att känna in hur hojen fungerade .

Allt gick bra, men såg att växellådan svettades lite olja och att original ljuddämparen med monterad "DB-killer" antagligen ströp motorn en del.

Fick en hel del positiva kommentarer att det var kul med en Vincent som körde på bana.

Nästa körning var på **Ytongbanan i Kumla den 28 Maj**.

Detta är mer en MC-träff med möjlighet att gasa utan restriktioner.

Väldigt avslappnat och trevlig atmosfär, ingen tidtagning, inga krav på licens eller ljuddämpning och du får köra med din gamla gathoj.

Cometen fungerade bra och till slut så höll jag stumt över "åsen" på rakan utan problem. Märkte att min gamla stötdämpare läckte ordentligt, så jakten på något annat påbörjades.

58 Årsracet i Linköping i augusti var nästa körning.

Nu var det dags för nya däck då de gamla var cirka 30 år gamla, monterade en ny ljudämpare som förhoppningsvis skulle få Cometen att hålla stånket uppe och ljudnivån inom rimlig gräns. Calle Sjöblom hade en Spax stötdämpare liggandes och med förmaningar att den bara fick monteras bak så hamnade den där och den gamla originalaren hamnade i "bra o ha"-lådan.

Fredagens första körning stod jag över då vädret var dåligt men nästa pass gick bra och ingen svartflagg för ljudet. Hojen kändes stabil och förtroendeingivande.

Lördagen hade två pass för mig planerade och dom gick bra. Blev omkörd av modernare cyklar och någon av de äldre, så Cometen går nog som den skall.

Inget läckage från växellådan eller motorn.

I depån fick Cometen mycket intresse och beröm.

Tyvärr så blev tävlingspassen avbrutna tidigt på grund av en tragisk olycka som skedde.

Söndagen hade också två pass planerade. Dessa gick bra och jag får bättre flyt i körningen för varje gång. Blev många roliga samtal om Cometen och det uppskattades att jag tagit med den och körde på banan.

Dök upp en del "Vincentiter" också och pratade, bland annat Arvid Stenegård som delade med sig av sina erfarenheter.

Nu är det genomgång av cykeln som väntar.

Race-report **Gelleråsen TT 1-3**
september

Cometen skötte sig bra hela helgen och det var stort intresse för den även denna helg.

Fick positiva kommentarer som att skicket är helt rätt och att den går tyst i motorn samt den "goa" tomgången. Har själv börjat gasa lite mera för snål som man är så vill man ju använda hela däcken! Är dock försiktig för jag vill inte göra flera bucklor och märken på cykeln.

Nu är det det dags för vinteride och lite genomgång av Cometen allmänt.

Får se om tiden räcker till för några modifieringar, har fått tag på ett annat projekt som kommer att ta upp en del tid.

Tomas Jansson



A new cure for push rod tube oil leaks



Artikeln handlar om oljeläck vid bakre stötstångsrör. Fotot ovan är bara som guidning och råkar visa främre stötstångsrör.

Many twin owners are troubled by oil leaks from the pushrod tubes, the worst culprit being the rear inlet.

I discovered the basic reason for this way back in the 1970`s when I made crankcase drawings and later was able to compare them with works drawings lent to me by Tony Maughan. The positions of the holes in the top of the timing cover were slightly different from those on my drawings. I used the CADAM system to make my drawings and placed a correctly drawn cylinder head over the case to project the pushrod tube holes down onto the timing case, thus getting exactly correct positions for them. Back in the good ole days the factory had to do this job by hand on the drawing board, and when you consider the many different planes, dimensions, and angles involved it is not surprising that some errors crept in.

If you look closely you will see that the lower rubber seal is crushed at the front and

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

then leaves a gap at the rear where the oil pours out to give you a lovely greasy rear end to your engine. (Editor's remark: The picture that was at hand for this article, above, does not really show this. All Vincents do not leak where they are "supposed to" ...)

On the last engine I built a couple of years ago I was at the stage where I had fitted the heads, timed the valves, and was sliding the pushrod tubes up into the cylinder heads. The first three went well, but the rear inlet would not enter into the head as the flange fouled so hard on the rear of the hole in the head that I could not force it in by hand. I had encountered this problem a number of times before, and had got around it by lifting the head an inch so that the tube would slide up into it, and then forcing the assembly down again. This caused the crushed bottom seal at the front with a gap at the rear as usual. I started to reach for the sealant tube, when I thought "Let's take a closer look at this." So I removed the head and the bottom seal, then replaced the tubes and the head. Of course, the rear pushrod tube would still not go up into the head, but then I could see that the cause was that the tube was so tightly steered by the lower hole under the seal in the timing case top that it could not be tilted. The casting is very thick here so it steers the pushrod tubes very closely.

Rotary file

I therefore removed the head and tubes again, stuffed some paper over the timing gear, took out my electric drill, fitted a 5/8" rotary file, and proceeded to open out the lower holes in the timing case, paying special attention to the bottom rear corner of the inlet one. After carefully cleaning up all the filings I then reassembled the seals, pushrod tubes, and cylinder head, and yippee, the pushrod tubes slid easily up into the head and the lower rubber seals were still round and even.

The remainder of the engine assembly was completed, and this bike has since made two trips down to the south of Italy and back and still does not leak a drop of oil – so I think I can call my modification a success.

Taking another look at the crankcase drawing, I see that the diameter of the hole for the rubber seal is 0,937" and the lower hole is 0,775" giving a good ledge for the rubber seal to rest on. The lower hole could safely be increased to 0,800" to avoid oil leaks on existing crankcases. Even on original cases the misalignment of the holes is only a fraction of a degree, and the standard seals will accommodate this with no trouble at all. There are a number of other solutions on the market, including all sorts of expensive special seals, but none of them correct the basic problem, so I believe that my solution here is not only the cheapest, but also the best!

Neville Higgins

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

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

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

Deadline: **31 mars 2024**