

# 10 000 mil på en Vincent

Hur är det att ha tillryggalagt 10 000 mil på en 1000cc Vincent?

Vilken typ av mot- och medgångar handlar det om under ett 23-årigt ägande av ett stycke brittisk motorhistoria?

Är det verkligen sant att man måste låta varje mutter och skruv löpa genom händerna tre gånger innan du äntligen kan kalla cykeln din?

Frågan ställdes till tyske medlemmen

Michael Burkert vars Rapide nyligen passerade 10 000-milastrecket!

Hans berättelse är fyra kapitel. Här de tre första:

- 1) Hjärntvätten
- 2) Lärotiden
- 3) Åkandet



## HJÄRNTVÄTTEN

1984 bodde jag tillsammans med min fru Brigitte ett kort år i München, när jag hörde talas om en utställning av tyska vintage racermotorcyklar i BMW:s fabrikslokaler. Jag var en Horex-fantast från den dag jag tog mitt körkort och var tvungen att åka dit för att se dessa berömda Horex factory racers, Schnell-Horexer och liknande.

I ett hörn hittade jag också några gamla brittiska cyklar utställda, mestadels Nortons,



En Open D Shadow, liknande den Vincent-maskin som Michael såg för första gången.

## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Triumphs och, mitt bland dem stod en motorcykel med en enorm V2-motor, en massiv framgaffel och en svart bensintank med guldrandning. Och det var (vad jag idag vet) en Open Serie D Black Shadow och det var den första riktiga Vincent jag någonsin sett i mitt liv. I början av femtiotalet publicerades ett litet häfte kallat "The Story of the wind's bride", där man jämförde olika sätt att tillverka motorcyklar, främst de tyska som BMW, NSU, två- och fyrtaktsmotorer etc. och på en sida fanns en ritning av en konstig ventilmeknism med en gaffel som verkar mitt på ventilskaftet och en annan ritning med topplock, en oljetank och anslutningsfästen till topplocken. Där fanns också en liten förklaring: "Det är så brittiska Vincent gör det, men vi vet inte varför". Och nu stod alltså den här fantomen mitt framför mig!

Jag nästan strök den med handen och lovade mig själv: En dag ska du ha en sån här best!

### En fix idé i hjärnan

Den här idén planterades som ett betongblock i min hjärna och satt envist kvar. Åren gick, vi bodde som expats i Bagdad/Irak i några år, och på en av våra årliga semesterflygningar åkte vi till London för att besöka några gamla vänner. I bokhandeln på flygplatsen hittade jag Richardsons berömda bok "Vincent Vee twins", jag köpte den och betongblocket i min hjärna började röra på sig igen: En dag ... Flera år gick och efter att ha bott i södra Tyskland flyttade Brigitte och jag till Hamburg, där vi hittade bra jobb och slog oss ner.

En kollega till Brigitte hade en pojkvän som var på väg att öppna sin egen verkstad för att reparera Brittiskamotorcyklar (främst BSA) och den här killen berättade för mig om en butik som säljer gamla brittiska cyklar i en mindre stad norr om Hamburg. Bara för nyfikenhetens skull åkte jag dit på en lördagseftermiddag och hittade platsen där det fanns några riktigt fina cyklar i skyltfönstret. Norton Manx, Triumph Tiger och liknande. Och jag lärde mig också att butiken stängde på lördagar kl. 14.00 och eftersom klockan redan var halv tre var det OK för mig. Inga dumma idéer kunde förverkligas. Jag åkte dit flera gånger, alltid efter klockan 14, och beundrade de vackra cyklarna i fönstret. Vid ett tillfälle när jag var där (och jag svär att klockan var långt över två!), så provade jag dörrhandtaget, och vilken chock: dörren öppnades! Några steg ledde ner till affärens inre och mitt framför mig stod: en Vincent!! En Series C Rapide, lysande och glänsande, och med den stora 5" speedo.

### Om inte nu, så när?

Betongblocket i mitt huvud började skaka och sa till mig: OK, om inte nu, så när då?!

Så försäljaren och jag bokade en tid för en provtur och jag åkte hemåt.

På vägen hem tänkte jag hur jag skulle förbereda min fru på att jag ska köpa en Vincent utan att få alltför mycket problem. Hon var inte särskilt road, men till slut fick jag hennes godkännande. Det här kommer att gå bra, tänkte jag, för om något skulle gå fel så finns den här vännen med verkstaden som kunde hjälpa mig och vad fasan, jag har satt flera Horex-maskiner tillbaka på vägen, så visst kan jag också klara av en Vincent!

Det var en hel del jag inte visste då ...

Några dagar senare åkte jag tillbaka till butiken för en provtur, försäljaren drog ut maskinen, fixade en tillfällig nummerskylt och kickade igång den.

Efter några ögonblick rann droppar olja ner på det vackert polerade avgasröret men han berättade att detta är resterna från den senaste översynen av topplocken och problemet kommer att lösa sig inom kort. Han lovade också att fixa TÜV-certifikat och sen kunde jag betala och hämta cykeln. Eftersom ramnumret på styrhuvudet var täckt med tjocka lager färg tog TÜV-ingenjören numret den bakre rambalken som chassinummer.

Senare dechiffrerade jag (samma) chassinummer på styrhuvudet och konstaterade att jag hade köpte en Comet ram med en twinmotor i. Men det här var okej för mig; jag har aldrig varit en "matching nummer" freak.

En vecka senare hämtade jag cykeln med en skåpbil, fick den registrerad, monterade den nya registreringsskylten på cykeln och gjorde min första tur.

Och det var nu som det intressanta började ...

### LÄROTIDEN

Efter några tiotals mil spottade motorn olja överallt, lät som en stenkross och saknade nästan helt kompression.

Jag var tvungen att bestämma mig för om jag skulle lämna tillbaka cykeln till säljaren



(och vänta jag vet inte hur länge på nästa tillfälle att komma över en Vincent) eller att gå igenom motorn grundligt vilket troligen skulle betyda en helrenovering.

Jag tog kontakt med min verkstadskompis, och han bad mig komma med hojen för att kolla upp den. Vi bestämde oss för att ta isär motorn totalt och vad vi hittade var det fullständiga skräckscenariot av vad en Vincentmotor kan erbjuda!

Vevaxeln skramlade i lagren, lagerringarna var lösa i vevhuset, rullar från vevstakslagret fanns i oljeträget, ventilstyrningar slitna, alla spindlar på timingsidan var lösa, bara för att nämna några av katastroferna. Killen vände sig mot mig med ett flin och sa: "Det här blir inte billigt..."

Jag sa "OK, jag är i dina händer nu, gör mig en lista över delar som behövs och börja jobba på den".

Vad jag inte visste då var att min väns tidsberäkningar alltid var någonstans mellan nu och evigheten. Och hemma var jag tvungen att erkänna för min fru att det blir ett par (tunga?!) utgifter framöver. Återigen var hon inte särskilt road.

Jag beställde en hög med reservdelar från England, tog med dem till kompisens verkstad och började vänta. Och vänta.

Efter några månader fick jag en annan lista över fler delar att skaffa hem, och när jag kom med delarna från den andra listan låg vevhuset precis samma läge på hans bänk som flera månader tidigare.

### En lång väntan

Inget hade hänt. Överhuvudtaget.

Det tog ytterligare ett tag innan verkstaden ringde och berättade att nu hade vevaxeln i alla fall en ny vevtapp, och de nya lagren hade monterats. Innan han demonterade motorn

## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

hade han också sett att oljepumpen var mycket sliten och eftersom det inte fanns några nya pumpar på marknaden vid den tiden byggde han själv en pump av en Yamaha SR 500 oljepump i ett speciellt hus som svetsats i kåpan på timingsidan.



2011. Cykeln som basket case under en tid.

Han sa till mig att denna modifiering inte kunde ändras tillbaka, men att den alltid skulle leverera ett överskott av olja till varenda rörlig del i motorn. Han skulle också leda om vevhusventilationen till oljetanken och sen låta ångorna fortsätta ut via röret för kedjesmörjaren.

När dessa jobb sedan var klara började vi med monteringen av motorn.

Det här var i januari någon gång, så jag såg framför mig att till våren glatt kunna sätta mig i sadeln och börja köra!

Nja, det blev inte så ...

Men efterhand fick vi allt fixat såpass att vi äntligen kunde göra en provkörning. Motorn startade, men omedelbart kom en fin oljefontän ut från ventilationshålet i oljetankslocket, ungefär en halv meter hög, som dränkte både cykeln och oss i olja! Men det var bara ett bevis på prestandan på den modifierade oljepumpen! Killen, som aldrig saknade idéer, valde att öppna oljetanken och svetsa fast några plattor inuti för att lösa problemet. Detta fungerade, men nu kom en massa olja från oljetankens avluftning istället. Som en tillfällig lösning satte vi fast en dricksflaska för cyklister på ett stag till bakskärmen och ledde dit avluftningsslangen.

Det här såg hemskt ut men det fungerade för tillfället. Men "tillfällig" var inte rätt ord...

### Fler motgångar ...

Under nästa provtur slog främre insugsventilen i kolven och vi fick ta isär motorn igen. Ventilskafvet hade böjt sig och kolven hade en djup repa upptill.

## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Medan vi letade efter anledningen till detta, beställdes delar från England igen. Leveranser från Storbritannien till Tyskland på den tiden tog minst fyra veckor (och "Brexit" var inte ens ett ord!) och jag såg min dröm om varturer försvinna i ett dis.

Det hade hunnit blivit augusti när vi hade fått ihop cykeln och kunde göra fler provturer. Motors prestanda var inte så dålig, men det flaskan baktill var full med olja efter tre mil och fick tömmas tillbaka i tanken igen. Om man glömde detta, blev hela bakdelen av cykeln insmord plus ryggen på föraren! Och det var vid den här tidpunkten som min vän sa till mig att han också hade andra jobb att göra. Han skickade hem mig och min oljiga röra med orden: Nu har du lärt dig. Resten klarar du själv...

Jag lyckades ta mig hem på natten utan belysning och med ett fruktansvärt skramlande från motors primärdrivning. Nästa morgon tog jag av transkåpan och hittade ett löst generatordrev och alla rullarna i primärkedjans mittdel liggandes trasiga i sumpen. Och jag undrade om jag någonsin skulle kunna få den här skrothögen ens halvvägs till en tillförlitlig maskin.

Jag är inte på något sätt en van svarvare (jag har inte ens en svarv) och min verkstad är bara ett litet träskjul med en arbetsbänk, mestadels handverktyg och några elverktyg. Om du förväntar dig lite djuplodande teknisk visdom från mig sluta läsa.

Du slösar din tid...

Jag hade redan köpt nödvändig litteratur som reservdelslista, verkstads- och förarmanual, och den berömda Eddie Stevens bok "Know Thy Beast".



Michael och hans cykel på Rally Burg Ludwigstein 2004

Hittills kände jag inte till någon i närheten som körde en Vincent och som kunde vara till hjälp. En dag besökte jag en utställning för gamla bilar och cyklar i närheten när jag såg en Vincent parkerad vid mässområdet. Efter att precis ha köpt en kopp kaffe och en tårtbit skrev jag ett meddelande med ett

## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

desperat rop om hjälp och mitt telefonnummer på tårtans kartong och satte fast det på cykeln. Och väntade.

Och ingenting hände. Det tog några veckor men sen kom ett samtal från en främmande person som berättade om VOC och den nordtyska sektionen och att de har möten då och då. Och, jodå, han kunde försöka introducera mig där.

Men han visste inte när nästa möte skulle äga rum och sa till mig att ha tålamod. Eftersom inte alla hade e-post och internet på den tiden, så delades kallelsen till möten ut med vackra vykort och till min stora förvåning hittade jag en dag ett sådant kort i min brevlåda!

### Den lokala Vincentklubben

Platsen låg inte så långt hemifrån, så jag bestämde mig för att åka dit. Det var då redan vinter, och jag kunde ta bilen och slapp visa upp min oljiga röra vid första mötet med klubben.

Jag introducerades för alla Vincents vise män som redan satt vid bordet och började respektfullt lyssna på deras diskussioner om tekniska problem som jag aldrig hört talas om.

Till slut sa några av dem till mig att jag kunde ringa dem om jag hade något allvarligt problem "men förvänta dig inte att vi byter olja åt dig!".

Jag skrev ner deras telefonnummer och var inte säker på om det här mötet hade gjort mig klokare än jag var tidigare ...

På värdant började jag köra korta sträckor igen och höll noggrann koll på oljeflaskan, och fixade lite här och lite där.

Jag fick ett nytt kort till sommaren för ett möte i den vackra Schlei-regionen vilket skulle innebära en åktur på cirka 15 mil enkel väg och bestämde mig för att åka, vad som än händer. Jag bad min fru att åka med mig, men hon såg mest framför sig oljiga, långhåriga gamla Rock'n Roll-typer som diskuterade tekniska problem, och vägrade åka med (men hon ändrade sig senare mycket snabbt!). Så jag åkte upp dit i fint väder, cykeln gick bra och mötet var väldigt trevligt, men jag bestämde mig för att åka tillbaka på kvällen för att undvika problem hemma.

Under resan hem, när jag slog på ljuset efter ett litet stopp, kände jag lukten av bränd elkabel och drog genast bort jordledningen från batteriet. Den lämnade ett stort märke på min handflata. Jag hittade efter hand en kortslutning i baklyktan, något som verkade varit på gång under en tid.

Eftersom jag fått höra av min far när jag var ung "Åk aldrig omkring utan en kabel i din verktygslåda", så hade jag en elledning med mig och kunde byta ut jordledningen och kunde fortsätta mitt åkande.

Efter ytterligare fem mil eller så hörde jag ett skramlande från bakhjulet.

I ljuset under en gatlykta upptäckte jag ett löst skärmstug och att skärmen skavde mot däck. Jag band upp stänkskärmen mot sadeln med en annan bit tråd och kom sen äntligen hem.

Min fru tittade bara på mig, skakade på huvudet och frågade hur länge jag skulle fortsatt

## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

med den här röran. Jag sa till henne att jag inte visste...

### ÅKANDET



Med tiden blev relationen till sektionensmedlemmarna tajtare, och djupa vänskaper utvecklades. Jag fick en hel del hjälp från killarna, vare sig det var delar, viktiga tips och råd eller ibland bara lite tröst när saker och ting verkade gå absolut fel väg. Med fler mil på mätaren behövde oljeflaskan tömmas allt mer sällan tills jag kunde ta bort den helt.



Oily mess tour 2009. Michael till vänster med sina vapendragare Willem Klaaskate och Nigel Blackburn.

Men det fanns fortfarande en hel del oljeläck från motorn som jag försökte eliminera (en kamp som pågår till denna dag ..).

Nästa sommar tänkte jag att jag skulle klara av att åka och hälsa på mina föräldrar i södra Tyskland helt på egen hand. Jag räknade med ungefär 200 mil för denna resa och var säker på att klara det. Det skulle bli min första långa tur efter att ha jobbat på motorn hur många gånger som helst.

## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Jag startade tidigt på morgonen och fick stanna cirka 5 mil senare.

En tändkabel var kass. Inte ett stort problem, det löstes snabbt, men mitt självförtroende hade reducerats något.

Trots det fortsatte jag resan men ändrade planen, och istället för att åka direkt till min hemstad Augsburg åkte jag till Stuttgart för att övernatta hos några vänner där och det kortade dagens resa med cirka 15 mil.

Nästa morgon påbörjade jag den återstående biten men efterhand märkte jag att växlingen blev svårare och svårare, speciellt att gå från 4:e till 3:e växeln.

Och vajern till hastighetsmätaren gick sönder, så ingen mer notering av körsträcka härifrån.

Men målet nåddes utan ytterligare missöden!

Jag stannade några dagar hos mina föräldrar och åkte hem igen.

**(Detta var den första delen av Michael Burkerts äventyr med Vincent-ägande.  
Följ fortsättningen i den sista delen som kommer i nästa nummer av din tidning.)**