

INNEHÅLL

Tidning nr 105 – Våren 2024

- 03 Ordförandens Vårhälsning, av Mats Johansson.
- 04 Kallelse till årsmöte och dagordning.
- 05 Stadgeändringar – förslag.
- 06 10 000 mil på en Rapide, del 2.
- 15 Kom till Isle of Møn!
- 16 Boak reste 1986 med sin Shadow till England.
- 24 Slirar din Twinkoppling? Här kommer ett tips.
- 26 Ännu en Norvin på vägarna, signerad Sivert Bomberg.
- 30 Nya medlemmar i vår klubb.
- 34 Jan Östnäs
- 35 H4-lampa för din gamla strålkastare och andra tips.

Förstasidan: Norvin. Den caféacer som många snackade om förr och snackar om idag. Än en gång har en vacker maskin släppts från Sivert Bombergs garage. Här är den fångad vid en sammankomst i Huskvarna 2023.

Sistasidan: Kroatien, nära Dubrovnik 2023. En av klubbens flitiga långdistansåkare, Jimmy, kastar en sten i Medelhavets böljor. När ska du göra samma sak?

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

Äntligen har våren kommit!

Jag hade sån tur! Häromdagen var det plusgrader och torrt med lite marssol och när jag kom hem startade jag Cometen och körde runt en vanlig runda jag har längs med havsviken här i Västervik. Det var underbart! När vi vaknade dagen efter var det lite snö och några minusgrader igen. Jag är så nöjd att jag lyckades köra rundan medan det gick. Klubben får nya medlemmar och jag hoppas att Johan har utrymme för dem att presentera sig. För bara 15 år sedan fanns det sidor på internet där man kunde hitta data och beskrivningar, då och nu finns det bra böcker som man bör ha. Det bästa sättet både då och nu är att prata på telefon med en erfaren medlem eller med en deltagare på träffarna när man skall reparera eller förfina något. Nu finns det video på väldigt mycket. Renoveringen av en Rapide av **Mighty Garage** på **Youtube** kan man nästan visa för frun! Det är en stillsam, metodisk, trevligt nördig gubbe. Har man tur får man fika serverat i garaget!

För att sammanfatta kan man säga att förutsättningarna för att klara ett aktivt liv med Vincent har blivit bättre med åren och det ser ut som att ett ökande antal inser hur fantastiskt lyckligt lottad man känner sig som förvaltare av en Vincent.

På Facebook har vi 459 medlemmar. En del från länder utanför Skandinavien och det är kul att de hittar oss.

Det är några nya objekt på väg ut som stått gömda mycket länge. Filosofin i renovering kan skilja från renovering med äldre delar till bara bästa delar, väldigt väl balanserat och



utsökt av de allra bästa. Oavsett hur man gör så kommer alla att fyllas av välmående när den startas.

Andra har en kortsloten telefonladdare köpt på Ebay som behöver plockas bort.

Henry Riedels råd brukar vara handgripliga och välgrundade. När jag berättade om problemet så sa han "Har man fått det att fungera skall man inte greja med det."

Så det skall jag säga till min kompis... att inte göra.

Isle of Mön! Har vi tur är inbjudan fortfarande öppen när ni får tidningen.

Träfftröjan och dekalen kommer att bli legendariska samlarobjekt! Om ni inte anmält er så gör det.

Hälsningar från ett snart snöfritt Västervik
Mats Johansson, ordförande

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Kallelse och Dagordning för 2024 års träff

Tid: Lördagen den 15 juni 2024 kl 17.00. Plats: Møn, Danmark

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 Johan Ulf och Neville Higgins)
- 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, uppördstermin samt budget för kommande verksamhetsår
- 16 Kommande års träffar, plats för årsmöte och eventuella andra aktiviteter:
 - 2025 Göteborgstrakten, Fleninge 2026 ?
- 17 Övriga frågor
- 18 Mötets avslutande

Punkt 14 i dagordningen. Följande ändringar föreslås i stadgarna för Scandinavian Vincent Club. Diskussion och omröstning sker vid ordinarie årsmöte i juni 2023

Under paragraf 2

Befintlig text:

arrangera klubbaktiviteter och möten inom utom Skandinavien.

Förslagen ny text:

arrangera klubbaktiviteter och möten **inom Skandinavien och dess närområde.**

Under paragraf 6

Befintlig text:

11 Val av styrelseledamöter

- ordförande på ett år
- sekreterare på ett år
- kassör på ett år
- övriga styrelseledamöter på två år

Föreslagen ny text:

11 Val av styrelseledamöter **med administrativa roller:**

- ordförande på ett år
- sekreterare på ett år
- kassör på ett år
- övriga styrelseledamöter på två år

Under paragraf 8

Befintlig text:

Beträffande kallelse till mötet, frågor på dagordningen och röstning gäller i tillämpliga delar vad om årsmöte är stadgat.

Föreslagen ny text:

Beträffande kallelse till mötet, frågor på dagordningen och röstning gäller i tillämpliga delar **vad som för** årsmöte är stadgat.

Under paragraf 9

Befintlig text: Högst två ledamöter får nyväljas varje år.

Föreslagen ny text:

Högst två nya ledamöter får nyväljas varje år. **Val av befintliga styrelsemedlemmar är omval.**

Mina första 100 000 km, del 2

English: https://vincenthrd.se/Members/Tidning/INFORMATION-105-text_english.pdf

I förra numret av klubbtidning berättade medlemmen Michael Burkert om sitt liv med sin Vincent Rapide.

Hans berättelse är uppdelad i fyra delar. Vi lämnade honom förra gången i kapitlet "Körningen".

Här nedan kommer resten av hans intressanta historia:

Med en cykel som blev mer och mer förutsägbart (pålitlig...) växte självförtroendet och resorna blev längre och längre.

Jag var nu på väg hem från en 200 mils resa, när jag började få problem med växlandet.

Jag tog motorvägen med tanken att den är bättre om jag ville köra långa sträckor.

Växlandet blev dock svårare och svårare och om jag behövde gå från 4:an till 3:an behövde jag en lång sträcka för att klara det. Efter halva färden började kopplingen slira; på grund av växellådsproblemet hade jag använt kopplingen för mycket.

Jag stannade på en parkeringsplats, ringde räddningstjänsten som hjälpte mig med verktyg för att fixa kopplingen igen och sen gick färden vidare.

Jag nådde sedan hemmet utan problem. Växlingen gick fortfarande dåligt, så nästa sak blev förstås demontering.

Problemet var ganska uppenbart: det fanns knappt någon olja kvar i växellådan!

Därför hade bussningarna på axeln G4 fastnat, vilket gjorde att drivaxeln förstörts.

En vän till mig hade en ny hemma och efter en lång diskussion och löftet att beställa en från England till honom, kom han för att hjälpa mig med monteringen.

Min vän är numera inte med oss längre, men varje växling påminner mig om honom ...

Vincentkolan fortsätter

Sådana missöden följde mig flera gånger under de följande åren.

Jag kommer inte ihåg hur många gånger jag tog isär (original) kopplingen och satte tillbaka den igen.

På väg till mitt första rally i Wangels vid Östersjön stannade jag för tankning och när jag skulle kicka igång den, släppte kopplingen och kicken gav inget motstånd alls. Jag tog av kopplingskåpan. Primärlamellen, som är en lamell i ett stycke, föll till marken och bildade en liten hög med pulver.



SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Lyckligtvis hade bensinstationen också uthyrning av släpvagnar, så jag kunde få hem hojen och hämta min Horex för att delta i rallyt.

"Men inte ett ögonblick att jag tänkte ge upp eftersom det var både roligt och lärande och innebar ett prima umgänge med vänner."

Vid ett annat tillfälle var jag på väg hemåt på kvällen med några vänner, när jag kände att kopplingen frikopplade dåligt.

Och när jag slog på ljuset märkte jag att mitt batteri var kass. Jag hade nu bara ljus direkt från generatoren när jag höll varvet uppe. Men med magnettändning (modern BTH) så påverkades inte tändstiften, i alla fall.

Vid det sista stoppet, cirka 2 mil hemifrån, sa jag till mina följeslagare att knuffa igång mig på tvåans växel med tanken att ha tvåan i hela vägen hem. Så det gjorde vi, och eftersom de inte kunde vägen riktigt så fick jag ta täten. Jag visste att det skulle komma en 90° kurva utan gatubelysning, med ett dike bredvid. Jag körde långsammare och långsammare och ljuset blev allt svagare och svagare. Jag beräknade ungefär platsen för kröken och svängde åt höger. Om jag har tur håller jag mig på asfalten. Om inte så landar jag i diket.

Min beräkning var rätt. Jag slapp diket...

Inköp av Multi clutch

Så småningom köpte jag en multi clutch som funkar fint fortfarande. Alla måste lära sig någon gång ...

Det fanns tillfällen då jag kunde telefonnumret till bärgningstjänsten ADAC utantill. Gula lastbilar med vänliga killar tog mig hem, ibland mitt i natten med sin stora gula saftblandare, och såg till att alla på vår gata visste: Aha, Michael är hemma.

Med tiden upptogs mina hyllor i verkstaden av en intressant samling skadade kolvar och foder, liksom en skuren och en trasig vevtapp, och reservdelsfakturorna fyllde snart en hel kartong.



Växellådsproblem SVC-träffen 2014

Men inte ett ögonblick tänkte jag ge upp eftersom det var både roligt och lärande och innebar ett prima umgänge med vänner.

För några år sedan åkte jag med en kompis på hösten till östra Tyskland och korsade den tidigare gränsen mellan de två Tyskland. Vi gjorde härliga turer runt sjöarna i Müritz, snirklande runt på gömda vägar som vi aldrig kommer att hitta igen, inte ens på karta! En gång bestämde vi oss för att åka runt Berlin på den östra sidan ner för att besöka den berömda Spree-skogen.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Eftersom vi gjorde mycket sightseeing på turen, skulle vi inte nå fram till skogen samma dag. Vi stannade till på ett hotell i en liten vacker by sydöst om Berlin och frågade efter ett rum. Den yttre fasaden på hotellet såg renoverad och ganska modern ut, men att korsa tröskeln var en resa tillbaka i tiden ungefär trettio år! All utrustning, stolar och bord, gardiner och till och med elektriska ledningar var fortfarande DDR-tillverkade! Vi kunde få två väldigt små rum under taket och gick ner till restaurangen för att äta middag. Jag förväntade mig inte för mycket, men jag fick den bästa kalvlever i Berlin-stil (med rostad lök, äppelskivor och potatismos) jag någonsin ätit! Nästa morgon tog vi ut cyklarna för att fortsätta vår resa.



Avkoppling i verkstaden.

Efter att ha fixat med alla bagageväskor skulle jag kicka igång hojen. Jag kickade. Och kickade! Inte en enda hostning! Detta var konstigt eftersom den gått perfekt kvällen innan när vi kom till hotellet. Ingången till hotellets bakgård var en liten sluttning, så vi knuffade upp cykeln och försökte rullstarta. Upp igen och ner. Igen och igen. Ingenting! Inte en enda tändning. Jag hade monterat en modern BTH Magnet så det kunde inte vara ett batteri eller ledningsfel. Vi tog ut tändstiften och faktiskt ingen gnista, varken på främre eller bakre cylindern.

Vid middagstid var vi fortfarande på hotellet och min kompis bestämde sig för att åka hem eftersom han hade en ganska lång resa framför sig. Jag sade hej då till honom och ringde min älskade räddningstjänst. En timme senare dök en gul bil upp; en äldre man kom fram till mig och jag berättade för honom om problemet. Han skakade på huvudet och ville först kolla elsystemet.

Jag sa till honom att detta är onödigt eftersom jag har en självständigt fungerande magnet som inte är ansluten på något sätt till systemet. Han trodde mig inte utan kopplade någon apparat till tändkablarna och bad mig kicka. Det gjorde jag och han meddelade att han inte kunde hitta någon gnista. Jag sa till honom att det var detta jag försökt förklara för honom den sista halvtimmen och därför skulle jag behöva lift för mig och cykeln tillbaka Hamburg!

Jo, sa han, då måste jag ringa centret i München. Efter en stund var han tillbaka och berättade att han ordnade allt för transporten, men eftersom vi är här i sydöstra Berlin och räddningsbilen måste komma från nordväst, kan det ta ett litet tag och jag fick ha lite tålamod. Sen åkte han.

Hotellet var vänliga nog att ge mig ett litet krypin där jag kunde stuva in mitt bagage och byta till vanliga kläder. Och när de såg mitt elände erbjöd de mig gratis kaffe och läsk tills räddningen skulle komma.

Efter ytterligare cirka tre timmar så kom bärgningsbilen och tog mig till Neuruppin nordväst om Berlin. Där vi var tvungna att byta bil igen.

Det var långt efter midnatt innan jag till sist kom hem igen!

Nästa morgon tog jag av timingkåpan och hittade anledningen: en rad tänder på drevet för vevhusventilationen var väck och därför snurrade inte magnetdrevet längre! Man lär så länge man lever ...

Längre och längre turer

Med åren blev turerna längre och längre och mitt självförtroende gradvis större.

År 2019 hade jag redan kört cirka 9 000 mil, när jag en vacker söndagsmorgon om hösten plötsligt hörde ett djupt klonkande komma från motorns hjärta. Mina erfarenheter från det förflutna berättade för mig att detta var de berömda sista orden från ett vevlager på väg att ge upp.

Jag räddades av min fru som kom med grannens släpvagn. Väl hemma tog jag isär motorn helt och tog den till min berömda reparatör.



Jag bad honom att göra en ny vevtapp och byta alla lager i motorn. Lagren var fortfarande ok, men eftersom de hade gått så här långt och motorn ändå var isär, verkade det vara ett bra idé. I januari 2020 fick jag tillbaka vevaxeln och vevhuset.

I februari 2020 åkte vi till Nya Zeeland i en månad för att resa runt de två öarna och för att delta i VOC-rallyt där.

Det var en mycket intressant och vacker resa, och vi var imponerade av den enorma gästfriheten från de lokala VOC-medlemmarna.

När vi kom tillbaka hade Covid-pandemin tagit makten över världen och en första lock down infördes i Tyskland. Jag var inte så upprörd för det. Det skulle ge mig gott om tid

Med lite hjälp från min vän Nigel

att få ihop motorn igen och montera ihop cykeln. Jag arbetade sakta och tålmodigt, beställde några nya delar igen och i slutet av april var jobbet klart. Cykeln gick fint med bra kompression, mindre mekaniskt ljud och inte så mycket oljeläckor.

Renovering av framgaffel

Det sista problemet som återstod var lagerbanorna i styrhuvudet, som var helt utslitna och eftersom Girdraulic var ett för komplicerat mirakel för mig, bad jag återigen om lite hjälp. Jag hade en uppsättning koniska rullager kvar och en av våra sektionsmedlemmar erbjöd mig att byta dem i hans garage. Jag lastade cykeln på en släpvagn och åkte hem till honom. Att byta lager var inte ett stort problem för honom eftersom han hade något specialverktyg för att fixera Girdraulicgaffeln på arbetsbänken.

När vi monterade tillbaka gaffeln på cykeln upptäckte vi att det framskärmen tog i magnetkåpan. Ett mellanlägg saknades i styrhuvudet. Men vi hade inget sådant shims ...

När vi gick igenom hans lager av delar hittade vi ett shims till hans Hayabusa som vi kunde modifiera i en liten svarv. Vi monterade tillbaka gaffeln, allt satt fint och tajt, men nej, mellanlägget fick inte cykeln att gå snabbare ...

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Senare bytte vi även den nedre gaffellänken och spindlarna, och då fungerade Girraulicen perfekt!

Med allt fler körda mil blev mitt förtroende för cykeln större.

När det skulle bli en träff i Holland efter alla dessa Corona lockdowns, så bestämde jag mig för att köra dit ensam. Fast i och för sig med min fru i följe bil tillsammans med änkan till en av våra medlemmar och vår hund (och bagaget). Det kändes ok och jag var lugn och kunde för första gången köra utan att ha öronen på helspänn efter konstiga ljud. Jag tänkte att, går det, så går det. Om inte, ring bärgaren, åk hem och det är inte mer med det.

Jag nådde träffplatsen med rena händer. Och kom hem igen med rena händer. Och ända sedan den resan har jag klarat mig från allvarliga problem...



Cafe racer, Vincent style

Lucky Bastard-priset

Det senaste större missödet var vid det skandinaviska rallyt 2022 när låsringen som höll kickstartspärren till axeln gick sönder vid sista tankningen och mina reskompisar fick knuffa igång mig så vi kunde fortsätta sista biten till motellet.

Och, som ett litet mirakel, en av killarna där drog en ny låsring ur fickan så jag kunde byta den på plats och kunna köra hem igen. Och vid detta tillfälle fick jag den första och sista utmärkelsen jag någonsin tilldelats:

"Lucky Bastard"-priset, bestående av en vinflaska med denna etikett! Den står fortfarande stolt på min hylla!

Samma år efter rallyt tickade mätaren över till 10 000 mil. När jag skriver detta har jag lagt på ytterligare 1000, men med tanke på min ålder är jag inte säker på om jag kommer att få vägmätaren att slå runt igen...



Gardasjön i Italien, Internationella Vincentträffen 2015

FOLKET

Att köra en Vincent kan ge upphov till känslor som i en berg- och dalbana, från djupaste förtvivlan till strålände glädje. På ett sätt går du igenom ett stålbad, och du lär dig massor. Noggrannhet i arbetet, hur man gör och inte gör saker, fördelar pengar till reservdelar, håller frun glad och framför allt lär man sig tålmod. I Vincentvärlden finns det ett ordspråk:

Vilket pris du än betalade för en Vincent är den bara din efter att varje skruv har löpt tre gånger genom dina händer. Och för mig var det sant!

Kanske på grund av alla dessa komplikationer så skapar en Vincent, genom sin blotta existens, ett unikt socialt liv eftersom allt detta inte kan hanteras utan hjälp av andra.

De flesta av dem har haft samma problem förut och vid ett tillfälle när man nästan börjar gråta kommer de med ett flin och berättar hur man gör. Det är så som en grupp människor svetsas ihop till ett gäng!

Det sociala livet

Dessutom finns det här sociala livet som följer medlemskapet i de olika klubbarna såsom Vincent Owner's Club och den skandinaviska Vincentklubben, och andra klubbar (så vitt jag vet har Australien och Nya Zeeland sina egna klubbar till exempel). Träffar och rallyn måste organiseras, från lokala till internationella, för att samla människor från olika delar av världen, alla med samma intresse.

Många gånger nämns begreppet "Vincentfamiljen". Då tänker man kanske, "hur kan en motorcykelklubb vara en familj?", men det här är faktiskt en rättvis beskrivning av förhållandet mellan medlemmarna. Som i alla familjer finns det förstås ibland gropar i vägbanan framför oss, men i kärnan håller vi alla ihop.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Stammtisch 2007

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Vår VOC-sektion Germany NorthWest grundades för ungefär 25 år sedan efter att ha knoppats av från den tyska sektionen, och är mycket aktiv. Under åren har vi organiserat våra egna rallyn med internationellt deltagande, besökt andra rallyn, hållit regelbundna möten (Stammtisch, se bilder) och hjälpt varandra med goda kunskaper och teknisk förmåga.



Våra fruar är också aktivt involverade i sektionen och utan dem skulle många av våra evenemang inte blivit så bra som de är!

Under gångna åren, inom en ganska kort tidsperiod, dog flera av våra medlemmar och lämnade ett stort tomrum, både ur teknisk synvinkel och i vårt sociala liv.

Ingen av dem dog av olyckor, utan alla av sjukdomar som olika cancerformer etc. När vår sektionsarrangör gick bort 2013 valdes jag till hans efterträdare, jag organiserar sektionen sedan dess.

Liksom de flesta märkesbundna motorcykelklubbarna lider vi också av brist på nya medlemmar av olika anledningar. En av dem är kanske de höga priserna som Vincentmaskiner betingar, och som jag har visat tidigare är detta bara "entréavgiften".

Ser framåt

En annan anledning kanske är att människor, nu i trettio- eller fyrtioårsåldern, är mer attraherade av motorcyklar från sjuttio- och åttiotalet, eftersom det var deras föräldrars motorcyklar när de var unga. Och de flesta av dem har familjer och jobb och inte så mycket tid att lära sig att åka och underhålla en Vincent.

Detta leder till att mycken erfarenhet och kunskap går förlorad med tiden när den nuvarande generationen av förare blir äldre och chansen att överföra kunskapsarvet minskar. Det är verkligen mycket svårt att förklara allt vad ägandet av en Vincent innebär för en nybörjare i bara ett "försäljningssamtal".

Det finns en bok som mycket exakt beskriver förändringarna i Vincents värld från generation till generation, från när Vincents bara var billiga skrothögar till de dagar då de blev till värdefulla samlarföremål. Under alla dessa år fanns det alltid folk som skötte sina motorcyklar, och även fortsatte med reservdelsproduktion för att hålla dem på vägen. Jag hoppas bara att en ny generation på något sätt dyker upp vid horisonten.

Jag för min del ska göra allt jag kan för att få detta att hända!

Text och foto tillhandahållet av medlemmen Michael Burkert

Notera! Glöm inte att kolla in **rallyt** för VOC-sektionen Germany North West.

Plats: Tonenburg, cirka 40 mil söder om Kiel

Datum: 7 – 9 juni.

Mer information om anmälan, priser, program och boende finns i Kalendern på hemsidan

vincenthrd.se under rubriken "Skall hända".



SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Träffen blir på ön Møn, söder om Köpenhamn, helgen före midsommar, 14 - 16 juni 2024. Platsen är: Pension Elmehøj, Kirkebakken 39, 4780 Stege, Danmark.

Som vanligt samling med mat på fredagkvällen, utflykter, årsmöte och middag på lördagen och hemfärd efter frukost på söndagen.

På Pensionatet kommer vi att ha vin, öl och läskedryck att sälja till fördelaktigt pris.

En lördagstur till Danmarks Motorcykel Museum i Stubbekøbing är planerad, men även andra alternativ finns för dem som vill.

Antalet rum är begränsat till 55 deltagare, vilket vi har bedömt som tillräckligt.

Så för att säkra deltagandet bör du inte vänta för länge med att anmäla dig.

SVC medlemmar prioriteras först, nästa i anmälningsordning. Det finns inte eget badrum eller toalett i rummet, men det finns i korridoren. Sängkläder ingår.

Anmälan senast 15 april 2024 till Lars K endast på mail:

larsbeckklitgaard@gmail.com

Deltagaravgift 1.550:- DKK (träff T-shirt ingår). Ange i anmälan storlek på plagget: M, L, XL, XXL.

OBS: Efter 15 april får alla som anmält sig ett mail från Lars K. med besked om det finns plats, och man får i så fall vidare information om betalning, som ska ske senast 1 maj 2024. Någon egen bokning är alltså inte nödvändig utan sköts av träffvärdarna som även fördelar rummen. Om du vill exempelvis komma till träffen någon dag tidigare, ja då kontaktar du pensionatet för extra övernattning.

OBS! Om Du behöver avboka sent kan vi inte garantera återbetalning av anmälningsavgiften.

Information: vincenthrd.se



Englandsresa med Shadow 1986

Medlemmen Bo Larsson, Boak, gör här en tillbakablick på en Englandsresa 1986 på sin Black Shadow. Det låter kanske inte som förfärligt länge sen, men det är nästan 40 år sedan! Hans bilder har legat som negativfilm i en byrålåda men har nu kopierats och scannats in av honom.

I de gamla bilderna och i texten finns en härlig tidsanda. Här berättas om möten med profiler i Vincentvärlden samt om ett besök i Stevenage.

Plus en efterlysning efter Boak. Gjord av hans hyrestant!

Jag planerade inför hojsäsongen 1986 att göra en åktur till England med min nyrenoverade och nylackerade Vincent Black Shadow -51. Vintern innan hade jag gjort en omfattande renovering för att få en snygg hoj och en tillförlitlig teknisk nivå på det färdiga resultatet. Jag hade tillverkat en pakethållare enligt modellen i boken Know Thy Beast. På den hängde jag mina modifierade Stalamaväskor i glasfiberplast. Min plan efter ankomsten till England var att göra ett besök hos min dåvarande reservdelsleverantör



Conway Motors, som fått ny ägare och ny adress. Den nya ägaren hette Chas Guy (hans hoj nr 84 på bilden) och hade sin verksamhet i Whitstable i grevskapet Kent.

Chas Guy hade sin verksamhet i en före detta livsmedelsbutik, där butiken fungerade som reparationsverkstad, reservdelslager och butik för både delar och hela Vincenthojar. På det övre planet i huset hade familjen sin bostad.

Dragbike på display

Chas hade ett antal twinnar till försäljning och i butiken stod också inklämd en känd dragbike, uppbyggd runt en 1000 cc, kompressormatad Vincentmotor. Minns inte riktigt nu om det var The Mighty Mouse eller Pegasus... Sorry folks, jag tog ingen bild på den. Någon kännare i vår klubb kanske har bättre koll på den saken. Varenda square inch var upptagen med delar eller annat som hörde till Vincent.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Butiken var så full med grejer, att det var en smal gång från ytterdörren till disken där man handlade.

I ett hörn stod ett nygjutet vevhus till en 1000 cc. Vevhuset var helt obearbetat och jag minns inte nu var det var gjutet någonstans. Är detta det vevhus det talas om i en artikel av Patrik Olsson, när han berättar om sina kontakter med Fritz Eglis efterträdare?

Jag stannade hos Chas och hans fru Ann och dotter några dagar och vi turistade lite i grannskapet, bland annat besökte vi Dymchurch som ligger på sydkusten och därefter Canterbury där vi åt middag under besök i staden. Vi tittade förstås på den berömda katedralen i Canterbury innan vi for vidare.



Chas Guy på plats i sin "välfyllda" Vincentfirma.

Brevskrivning för att beställa reservdelar

Chas hade tidigare arbetat som rörmokare, vill jag minnas så här efteråt. Han hade lagt av rörmokeriet och satsat sitt sparkapital på att köpa loss namnet på reservdelsfirman Conway Motors och dess reservdelslager. Chas var en trevlig och lättsnackad person, väl insatt i Vincentmaskinernas funktion och uppbyggnad. Han var några år äldre än jag och tävlade inom clubracing i baktävlingar med en trimmad Vincent Rapide.

Conway Motors hade tidigare legat i London, i stadsdelen Shepherds Bush på Goldhawk Rd 103-105. Det var en MC-firma med ett väl inarbetat namn med bästa renommé. Firman hade legat centralt och sålde också bilar såsom BMC Mini och något annat bilmärke. Jag handlade alltid av Conway motors ända från 1961, den tidpunkt jag själv blev Vincentägare.

Skolengelskan

Jag minns hur jag mödosamt författade beställningar på engelska och med reservdelsnummer enligt den gula reservdelskatalogen som jag då hade skaffat. På den bästa skolengelskan, formulerade jag brev med beställningar till Spare parts manager P.G Stone. Jag avslutade alltid mina order med Yours Sincerely och mitt namn. Hade lärt mig frasen på lektionerna i engelska i skolan. Efter några år med skriftliga beställningar, gick jag över till att ringa till Conway Motors och jag frågade alltid efter Spare parts manager Mr Stone. 1975 var jag och kompisar på besök i London och jag passade då på att besöka Conway Motors på Goldhawk Rd i Shepherds Bush. Jag frågade efter Mr Stone, men fick svaret att han hade lämnat firman och startat eget inom okänt område.

Hastigt Londonbesök – musikalen Chess

Efter besöket hos Chas Guy på Conway Motors, med lite inköp av diverse nödvändiga reservdelar körde jag sedan vidare västerut, mot Mitcham, en ort i grevskapet Surrey söder om stor-London. I Mitcham bodde vid den tiden en gammal mc-kompis som heter Michael Smith, med sin fru Anne och tre halv vuxna barn. Michael kunde inkvartera mig några dagar i deras bostad.

I innerfickan hade jag en biljett till en föreställning av musicalen Chess samma kväll som jag lämnade Whitstable, så jag måste hålla upp tempot för att vara i tid till Michael och byta om och ta mig in till teatern i London.

Körde så in i de södra ytterkanterna av grevskapet Surrey där Mitcham ligger och orienterade mig fram efter kartboken London A-Z. Förorten i Surrey är sammanbyggd med Stor-London och det kändes som en oändligt lång tid som bara gick och gick och jag tyckte jag gasade på rätt bra på genomfartsvägarna. Tiden gick och marginalen krympte hastigt och jag var väl nästan beredd att ge upp, när jag helt plötsligt bara var framme på Clay Avenue i Mitcham.

Med BMW sidovagn genom Londons rusningstrafik

Michael påpekade att det var knappt om tid och att jag inte skulle hinna åka med tunnelbanan in till Prince Edward Theater till kl 19.30, utan han erbjöd sig att köra mig på sin BMW med sidovagn, för att hinna i tid. Jag bytte om till medhavd kavaj och byxor med pressveck och snabbt som blixten var jag klar. Kollade att biljetten fanns i

innerfickan och plånboken i andra fickan och sedan ner i sidovagnen på BMW:n. Michael hade kört taxi i London flera år tidigare, vilket märktes på hans välplanerade framfart på bakgator och snabba passager. Det var i rusningstid och trafikströmmen var seg och långsam där den gick på huvudstråken.

Tio minuter innan föreställningen skulle börja, stod jag i entrén på Prince Edward Theater i Soho,

redo för en helkväll med musikföreställningen av Björn & Benny och Tim Rice. Den senare har skrivit texten till musicalen. En klart sevärd- och hörvärd musical, med Tommy Körberg, Elaine Paige och Murray Head på sång. Vilken kväll! Och i London! Det här var 12:e föreställningen efter premiären ...

Mynttelefon

Det var sedan meningen att jag själv, efter föreställningen som slutade sent, skulle ta mig med tunnelbanan tillbaka till Tooting Bec Road, en T-banestation ganska nära Mitcham, för att där bli upplockad av Michael med sidovagnen. Resan med T-banan gick bra ända ut till Tooting Bec, och efter lite krångel med en mynttelefon kom Michael och plockade upp mig i den ödsliga London-förortsnatten.



SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Efter någon dag hos familjen Smith i Mitcham, packade jag min Vincent och körde vidare, nu med målet inställt på Stevenage, Herts, själva epicentret för Vincents tillblivelse!

Stevenage är inte bara känt för sin tillverkning av fina motorcyklar, utan också för sin uppbyggnad och utformning av gatusystemet som gjorde staden känd i mitten av 60-talet bland stadsplanerare världen över.

Min Shadow ”kommer hem” till Stevenage

Jag körde upp på High Street i Stevenage i lugnt tempo, stannade vid George Browns MC-shop och försökte orientera mig på stället. Parkerade min hoj utanför mc-shopen, som långt tidigare sålt Vincent motorcyklar. Känslan av att min hoj nu hade fått ”komma hem”, kändes i det ögonblicket stort.

När jag står där och vrider på skallen ut mot High Street, känner jag genast igen den vita byggnaden från en mängd foton som ofta är införda i MPH-bladet och som sägs visa var PCV bodde med sin hustru och var konstruktionskontoret var inrymt. En vit, cirka tre våningar hög byggnad, kanske byggd i viktorsansk stil? På sidan till vänster finns en infart för fordon och



till vänster om infarten en ganska låg, lång byggnad utan fönster och med lite säckigt tak. Brukar benämnas byggnaden för service och underhåll och kallas i någon av Vincentlitteraturen för Factory 1.

Jag låser min hoj och går över gatan och går in på infarten som leder in bakom det vita boningshuset och där på baksidan öppnar sig en bredare asfalterad gårdsplan med en lång, låg byggnad till höger, som har bara sparsamt med fönster samt några dörrar som är öppna och bjuder mig att gå in.

Jag kommer in i en verkstadslokal med uppåtvinklade takfönster. Det finns inga fönster på väggarna på sidorna. Jag känner genast igen den långa ljusa lokalen från foton i böcker om Vincent och om monteringsarbetet med maskinerna, som i mängder står uppställda på låga bänkar med män i grå rockar, rutiga skjortor och slips, som är sysselsatta med monteringsarbeten på maskinerna. Längre ned i lokalen kan ju en multispindel maskin ha stått som borrar hål i bromstrummor ... Jag ser ett glasförsett litet arbetskontor vid sidan där det sitter några gubbar och fikar.

”Hej, är det OK att gå runt och titta lite här? Jag har en sån motorcykel som tillverkades på den här fabriken som låg här tidigare.”

”Ja visst, det går bra. Ja, just det dom byggde motorcyklar här förut. Allt här är som det var tidigare, inget är ändrat. Till och med fågelbona i takfönstren är original. Ha, ha, ha!” Gubbarna garvar åt sin rolighet och jag garvar med åt skämtet.

Förr MC-fabrik – nu parkförvaltningens lokal

Det var alltså Stevenage stads parkförvaltning som hade sina redskap här nuförtiden, verkstad, förråd och utrymmen för personalen. Gårdsplanen var nästan full av parktraktorer, gräsklippare, motordrivna små parkvältar och liknande utrustning.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Jag blundade och drog in andan och för min inre syn framträdde nu långa rader av svarta, blanka Vincent-motorcyklar. Vattenkammade män i grå arbetsrockar var sysselsatta med monteringsarbeten på maskinerna.

Undrar var svarvar och verktygsmaskiner stod? Tänkte jag nästan högt.

Kunde inte få ihop den bilden, måste ha varit maskinbearbetning i någon intelligande byggnad. Frågorna hopade sig och jag passade på att gå på toa när jag ändå var där.



SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Jag rundade av besöket med en visit in på Vincentfabrikens toalett, tackade för mig och gick tillbaka till min hoj utanför George Browns MC-shop.

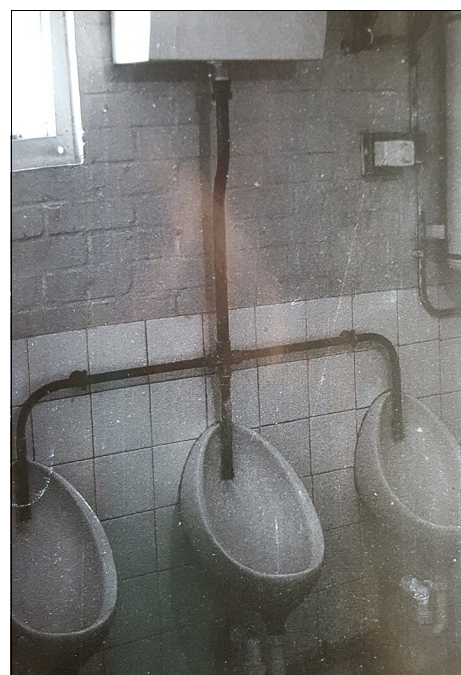
Shopen var nu öppen och en ung man som kommit på en Yamaha presenterade sig som Antony, son till George Brown. Vi snackade lite och på stående fot erbjöd han nattparkering för min Vincent i mc-shopen, där den skulle komma att stå säkert.

Vi ställde in hojen i butiken, nära ett skyltfönster för att visa på den betydelsefulla koppling som funnits tidigare mellan namnet George Brown och Vincent.

George Brown var synonymt med en provförare på Vincentfabriken som drog High Street upp med full gas på dessa motorcyklar!

Vi åkte sedan med Antonys bil till hans hem som låg i ett villaområde i närheten.

I garaget hade Antony sin pappa Georges båda sprinthojar Nero och Super Nero som han nu frikostigt visade upp för mig.



Hur många av er har pinkat på Vincentfabrikens toa?



All data om sprinthojarna finns ju i motorlitteraturen. Jag vill inte ge mig in på och snacka om maskinerna utifall det blir fel. I alla fall så har Super Nero kompressor och kåpa och Nero har inte det. Nero var nog den första sprinthojen George Brown byggde. Jag tror man säger sprint i England och dragracing i USA.

George Brown var även aktiv inom roadracing 500cc och 1000cc. George var också den förare som satte rekord med fabrikschojen Gunga Din.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Jag avslutade dagen med middag på restaurangen som ligger helt nära Vincentfabriken på High Street och kanske begav sig PCV och ledningsteamet ibland dit för att fira några framgångar eller bara runda av en arbetsvecka efter hårt arbete.

Minns nu inte vad restaurangen hette, men där serverades en engelsk typ av buffé, så kallad carvery. Det vill säga de köttträtter du vill äta skärs upp av kocken och du får din tallrik med de tillbehör du vill ha. Till det en lager förstås. Middagen var mycket smakrik och god.

MC-museet i Birmingham

Jag hade mitt nattlogi på ett närbeläget B&B och mitt sista mål på Englandsresan var National Motorcycle Museum utanför Birmingham och efter det hade jag att passa färjan vid Harwich efter ytterligare en dag.

Innan besöket på motorcykelmuseet var jag tvungen att växla lite pengar.

Sånt gör man ju inte nuförtiden, men 1986 måste man ha kontanter vid de flesta tillfällen. Jag kör alltså till ett litet samhälle strax bortanför motorcykelmuseet, som heter Solihull.

Det ser idylliskt ut, ett ganska litet samhälle och det finns en bank där jag kan växla.

När jag kommer ut från banken till min MC, ser jag att det sitter en liten lapp fästad på bromshandtaget, där någon skrivit ett meddelande.

”Hello Vincent fellow rider. If you like a cup of tea and a chat, please contact me.”

Undertecknat Stuart Jenkinson, adress och telefon och en kort vägbeskrivning.

Jag hade aldrig träffat Stuart tidigare, men den positiva tonen i meddelandet om en kopp te och lite snack, gjorde att jag gärna orienterade mig fram till hans adress.

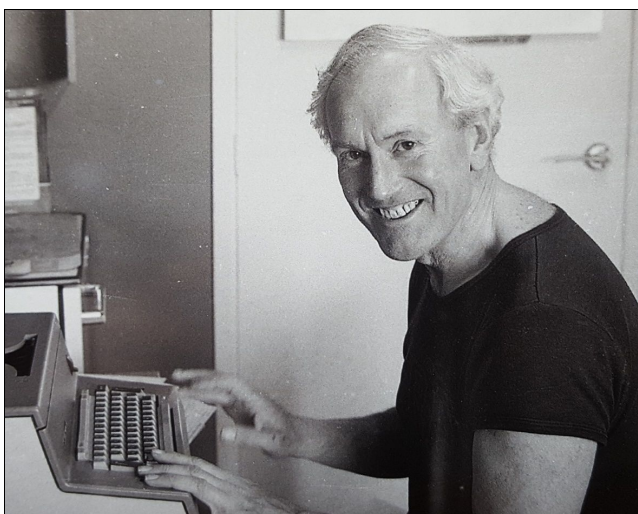
Stuart Jenkinson och Vinnie Longleg

Stuart bodde i en typ av radhus på andra våningen i en lägenhet om 2 rum o kök.

Vi åt någon lätt kvällsmat, drack te och snackade Vincent resten av kvällen.

Vi gjorde också ett besök i hans garage där han hade sin 1000 cc Rapide.

Vad jag minns var den kraftigt modifierad för långväga touring och kallades för Vinnie Longlegs.



Stuart Jenkinson bjöd in svensken på te och övernattnig. Jenkinson körde sin ”Vinny Longlegs” över 700 000 miles (över 1 000 000 km), varav mycket på långtouring på kontinenten.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Den hade en ganska stor kåpa, tror det var en Windjammer med dubbla strålkastare, 19” framhjul, touringskärmar, pakethållare med stora väskor för långtouring.

Tempmätare på varje cylinders topplock och i övrigt väl använt bruksskick.

Stuart hade en MC-resebyrå, som arrangerade guidade MC-resor till något av Medelhavsländerna.

Italien och Grekland var normala rese-mål när resesällskapet gav sig iväg med Suntours, som resebyråns hette. Deltagarna kunde ha varierande erfarenhet av mc-åkning och antalet kunde vara uppåt 10 deltagare. Det framgick att Stuart höll ganska hög medelhastighet på sina turer. 100 mph verkade var vardagsmat för Stuart och Vinnie Longleg. Om han verkligen höll den farten med sina deltagare framgick inte, men så berättade han.

Jag fick övernatta på Stuarts sofflock och vi skildes tidigt på morgonen därpå eftersom han skulle iväg på något ärende.

Jag besökte därefter National Motorcycle Museum under resten av förmiddagen och en bit in på eftermiddagen. Såklart var det högintressant och de utställda hojarna var i ”show room condition”, alltså renoverade till det yttersta i fråga om kvalitet och modellriktighet. Så långt jag kunde bedöma modellriktigheten, alltså.

Mycket nöjd med vad jag sett på museet, körde jag några mil så jag kom närmare färjeläget vid Harwich.

Blev efterlyst av B&B-värdinnan

Jag tog in på ett B&B i samhället East Bergholt, hos Mrs Gray och gick därefter på samhällets pub för lite snack och en pint. Träffade en snubbe som ville snacka om svenska krigarkungar som Gustav II Adolf. Särskilt den kungen och svensk stormaktstid under 1600-talet intresserade honom. Det var ett intressant och berikande samtal som pågick ända tills bartendern kom fram till mig och sade att Mrs Gray hade ringt och bett honom skicka hem mig!

Epilog

Det var min första hojtur till England. Hade besökt landet 1975 och då åkte vi bil dit jag och ett gäng kompisar. Vi skulle då till VM-finalen i speedway på Wembley Stadium.

Hojresan 1986 åkte jag solo, man rår sig själv men så klart saknade jag sällskap ibland.

Min Shadow gick som en dröm, det enda som hände var att jag tappade ett lock till den ena packfickan. Och kopplingen hade en tendens att vilja slira på grund av att olja letat sig in, men Chas Guy berättade om knepet att komma till rätta med det.

Åtgärdade också det när jag kom hem och inget mera slir sedan dess.

På Vincentträffen 1993 i Sälen, fick jag av en händelse höra att Chas Guy omkommit under en baktävling någonstans i England.

Text o foto: Bo Larsson

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

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

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

Deadline: **31 okt 2024**

Vincents servokoppling

Det här är alltid ett aktuellt ämne, vare sig man har originalet eller har gett upp och köpt en modernare lamellkoppling av typ V2 eller V3.

Jag har och har haft min beskärda del av kopplingsproblem med originalkopplingen.

Jag har bytt ut alla tätningar och bussningar, bussat om pivåbussningen på

kopplingsbackarna bytt kopplingslamellen med mera. Men ändå, den slirar för mig lite omotiverat även efter rengöring. Eftersom jag har monterat en elstart blir det även problem med att dra runt vevaxeln via kopplingen då det har funnits slirtendenser i detta fall som ju motsvarar när man motorbromsar, något som annars normalt aldrig är ett problem.

Jag har varit på vippen att beställa en V3-koppling när allt kändes hopplöst, skickade en prisförfrågan till Neil Videan på en V3-koppling, men fick inget svar som tur var.

Nu gällde det att få det hela att fungera i originalutförande.

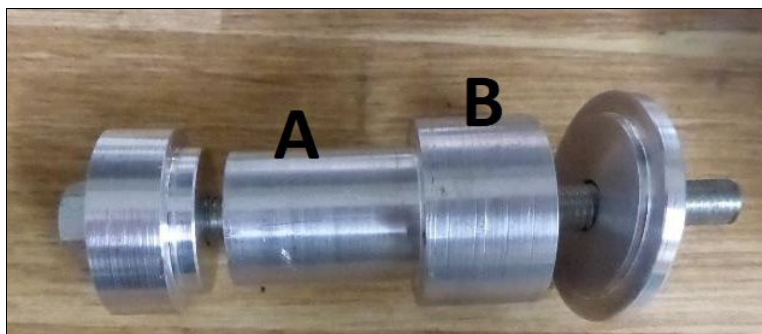
Jag funderade på om anläggningen mellan trumman och backarna är tillräckligt bra, det verkar inte så när man tittar på kontaktytorna efter en (slirande) testrepa.

Jag jämförde med hur vanliga bromsbackar till bromstrummor har liknande problem.

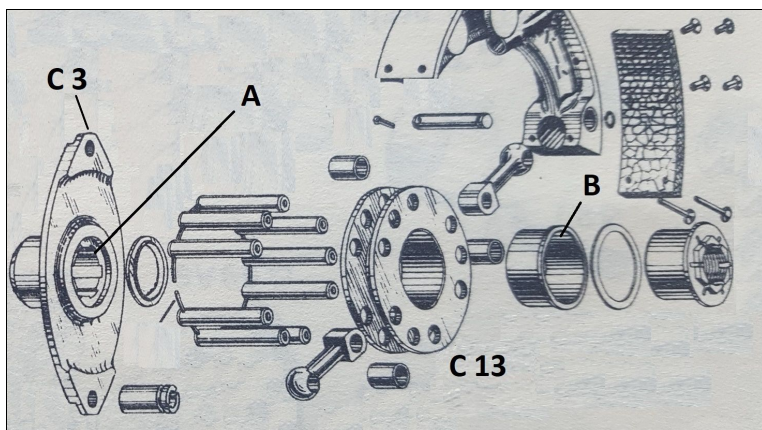
Mina egna bromsbackar har jag svarvat på plats på bromsskölden till trummans diameter och fått ett gott resultat av detta, kanske något även för kopplingsbackarna.

Men hur ska man göra? Tar man bort navet med backarna halkar ju dessa omkring och måste ha någon form av uppstyrning. Så här gjorde jag:

Jag svarvade en axel som i ena änden passar sin diameter mot splinens innerdiameter (A) och i andra änden (B) mot bussningen som styr mot centrummutterns ytterdiameter. På så sätt centreras detaljerna mot varandra som när dom sitter monterade på cykeln.

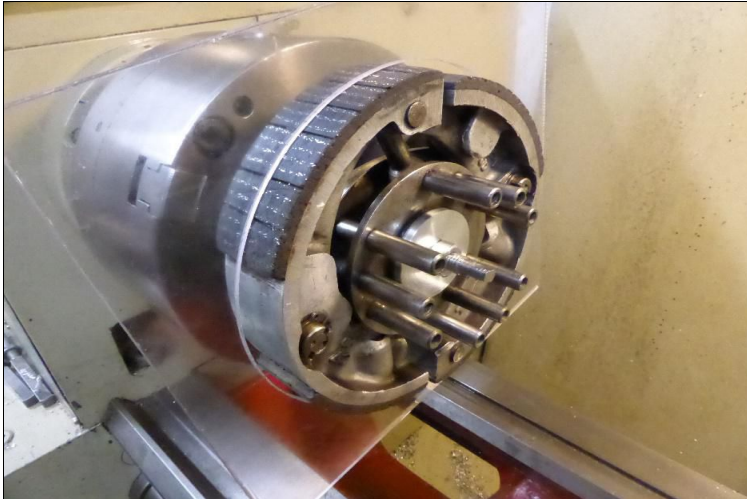


Kopplingsfixtur. Brickan till höger klämmer fast C13 mot C3 när man drar åt muttern i änden på den gängade centrumstången

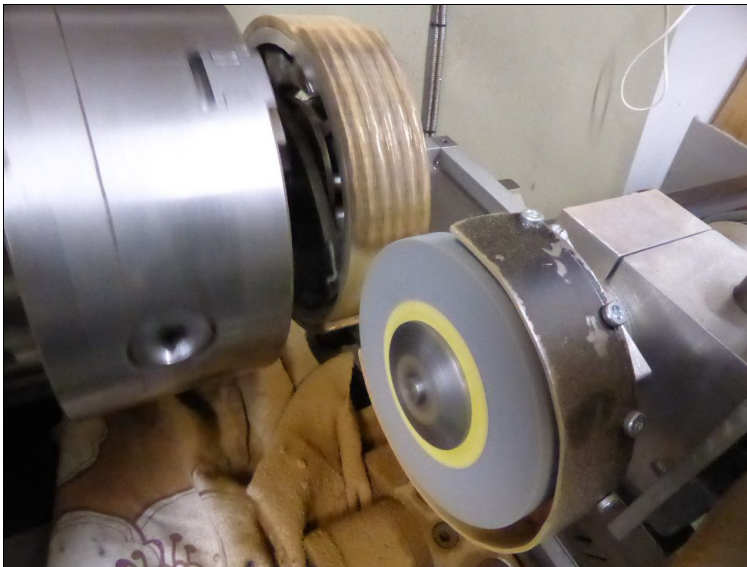


Jag tillverkade sedan en mall i Makrolon med ett hål motsvarande kopplingstrummans innerdiameter, i mitt fall 149,04 mm.

Nu kan man spänna ut backarna, först mot makrolonskivans hål, sedan lite till för att därefter slipa ner beläggen till trumdiametern.



Kopplingscentrum uppspönt i svarven med fixturen. Genom att dra åt centrummuttern kan man låsa backarna i godtyckligt utspänt läge åt båda hållen. Makrolinskivans hål motsvarar trumdiametern.



Supportslipen i svarven används för att försiktigt slipa in backarna, men man kan kanske även svarva försiktigt med ett vasst svarvstål.



Beläggen med mässingstråd som inte fungerade.

Jag lämnade in backarna till Bil- och Industribromsar i Ursvik. Dom limmade på nya belägg 5 mm tjocka. Jag valde en kvalitét belägg som hade ilägg av mässingstråd. Det visade sig inte fungera. Kopplingen slirade ändå. Dom fick byta ut beläggen mot en annan gråsvart kvalitét som dom använde till de flesta andra kunder, och som nog är lite mjukare. De nya beläggen slipades till trummans diameter med fixtur och slipning. Nu fungerar kopplingen perfekt, inget slir och ett mjukt ingrepp utan att hugga. Men som vanligt, det gäller att manövrera kopplingen med lätt hand.

Norvinbygge med klass



Foto: Arne Lindkvist

Den röda kulören på tank och bakdel kan vara det man noterar först på denna Norvin café racer. Därefter den superblanka mäktiga V-motorn. Men tittar man efter noga på detta Nortonchassi med Vincentmotor så finns flera snygga detaljer, signerade Sivert Bomberg.

Det är nu inte den första Norvin som passerat Siverts händer. Gräv fram klubbtidning nr 90 från 2016! Där hittar ni en vacker grön maskin, också den med en 1000 cc-motor.

Det senaste MC-bygget startades av en man som ville sätta i en Hondamotor i Nortons erkänt stadiga Featherbed-ram. Bygget hade dock avstannat och där kom Sivert in i bilden och kunde överta chassit.

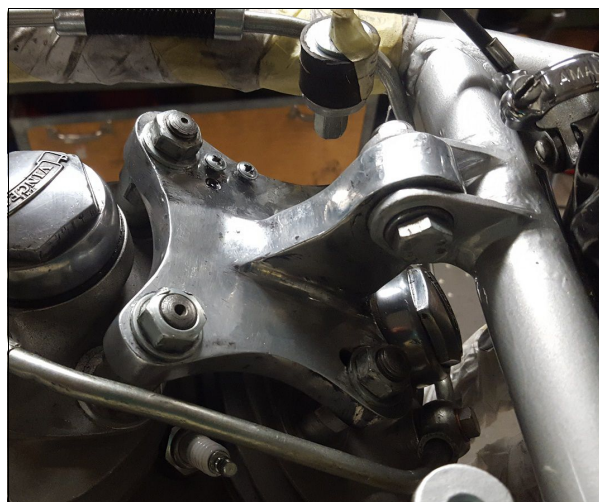
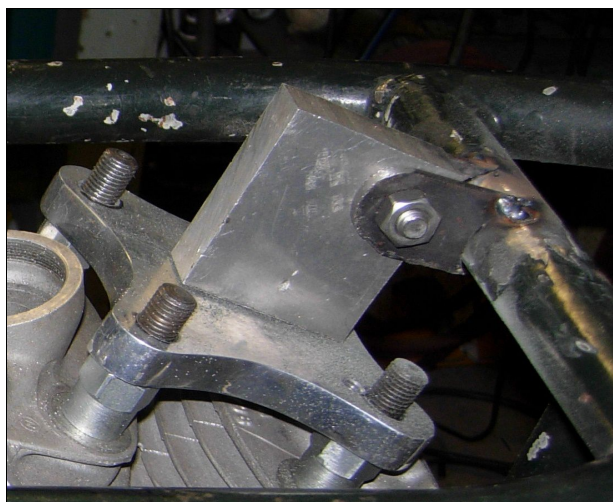
- Jag fick ta bort de järn och fästen för Hondamotorn som svetsats på ramen.

Om nu en ram var bärgad och hämtad, så var det bara resten kvar. Genom kontakter kom han över en Vincent 1000cc motor som han satte igång att helrenovera.

- Den har nu nya lager överallt, nya kolvar och toppen är renoverad med nya ventiler och styrningar. Kammarna är MKII.

Eftersom förgasarna båda två skulle sitta på vänster sida så blev det till att skaffa ett helt nytt främre topplock från Vincent Spares i England.

Fram och bakhjul och bromsar är Norton. Liksom framgaffeln som är en Roadholder-gaffel. Frambromsen ser standard ut men har ett luftintag liknande det på den dubbelnockade bromsen från sent 60-tal.



Övre fäste för topplock mot ram fick tillverkas från scratch. Ett dämpement (Vibrabloc) sitter inrymt i fästet.

Många delar är helt nya såsom BTH-magneten, Altongeneratoren och de båda 32 mm-Concentricförgasarna. Det stora jobbet är dock detaljarbetet med att få till snygga



lösningar. Exempelvis avgasrören.

Här blev det många timmars jobb med att få till rätt dragning av rören. Krökarna skulle passas in och sen skulle ju ljuddämparna ligga helt parallellt med varandra. Kapa, anpassa, punkta, kolla och justera om igen. Så där höll det på.

Sadel, tank, oljetank och framskärm har tillverkats av en kontakt till Sivert.

Inpassning av avgasrören var ett drygt arbete.

Nya fästen för topplocken till ramen tillverkades och innehåller Vibrabloc för att inte ha en helt stum infästning.

Som grädder på moset blankpolerades motorn. Inte bara alla kåpor utan även motorns vevhushalvor också.

Växelslag och broms har bytt plats i den första versionen av hans café racer.

Men för att få en distinktare känsla i fotpedalerna, bytte Sivert tillbaka igen till det vanliga brittiska utförandet med växel på höger sida. Bytte och bytte, förresten, det är en himla massa jobb när en maskin som den här byggs ihop. Både vad gäller det rent tekniska och sedan ska det ju se bra ut också.

Den röda kulören kommer från Mazda och kom till efter ett tips från Siverts son Mats. Det är även han som hjälper till med avgasrören ovan.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

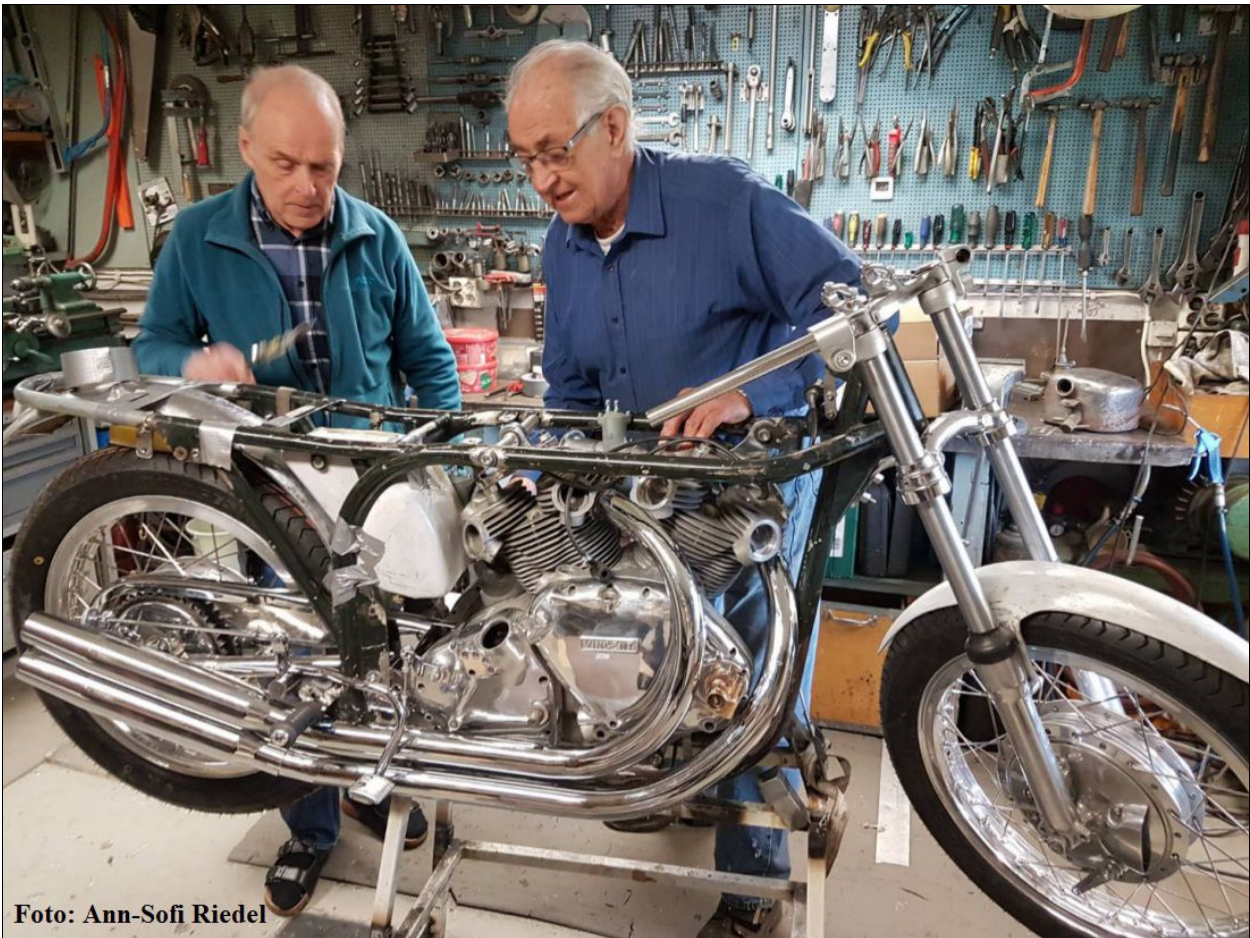


Foto: Ann-Sofi Riedel

Kompanjonerna Henry och Sivert (th). Avgasrören nu klara och här ser man hur café racern börjar ta form. Bilden nedan – visst är det en av MC-världens vackraste motorer?





Notera hur avgasrörets infästning ändrats. En gängad rörbit går in i topplocket. På den sitter en stös svetsad och avgasröret skjuts på stosen och hålls sedan av en kromad klamma.



Blankt värre. Vackert med växeln i bronsmaterial.

Text o Foto: Johan Ulff, om inte annat anges



Bild till vänster. Ett fällbart handtag är en fiffig hjälp för att få hojen upp på stödet. Kommer från Ducati. (Ramen är lackad och skyddas här med lindade trasor.)



Höger. Chassidelarna må vara från Norton, men bakre fotstöden är en blinkning till Vincentmärket.



Nya medlemmar i klubben

**Frank Petersen,
Viuf, Jylland,
Danmark.**

Det synes meget almindeligt i klubber for de lidt mere specielle mærker, at medlemmerne har et "større" antal

motorcykler. Sådan er det også i mit tilfælde. Jeg købte min første motorcykel omkring 1981/1982 og har haft motorcykler lige siden.

På et tidspunkt besluttede jeg mig for aldrig mere at sælge nogle af dem, så derfor er der gennem tiden blevet lidt trængsel i garagen. Min forkærlighed går på at samle på cykler med enten et specielt design eller med speciel teknisk interesse, og det viser sig ofte at disse 2 ting hænger sammen.

Og det gælder jo også for Vincent, hvor man jo fra første øjekast ikke er i tvivl om at både designet er specielt og smukt - og at de tekniske løsninger er ret unikke.

I min tid på 2 hjul er det mest touring der har haft min interesse og i mine yngre dage har jeg "kørt Europa tyndt" - på ferier, forlængede weekends og til race. Da vores børn var mindre, sagde den ene en dag til min kone: "Mor, kan du ikke sige til far, at vi IKKE behøver at se ALLE Europa's motorcykel-museer". Men man skal jo præge sine børn i positiv retning !

Jeg har i mange år beundret Vincent's både rundt omkring på museer og i "real live", men aldrig rigtig haft et konkret eksemplar inden for "købs -rækkevidde".

Som for de fleste var det selvfølgelig en af de store twins, som var drømmen - men pludselig var der en Comet 1953 i god stand - frisk ankommet fra Frankrig - til salg.

Cyklen har en lidt speciel historie - privat-importeret til Danmark i 1953 til race.

I 1961 kom den på dansk nummerplade, men kun i ca 2 år, før den blev afmeldt igen.

Herefter blev den solgt og købt flere gange uden at komme ud at køre på vejen igen.

Undervejs bliver den renoveret -mest kosmetisk - nok omkring 1982. I 1996 blev den

købt af en dansker i Aalborg (daværende medlem af VOC og vist også den

Scandinaviske), som får motoren renoveret hos Conway i England. I samme omgang

bliver kilometertælleren nulstillet, men han får heller ikke cyklen ud at køre; kun kortere prøveture.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Engang i 201X bliver den afhændet til Frankrig, hvor den kommer på fransk nummerplade, bliver udstyret med el-start, men heller ikke her kommer den tilsyneladende ud at køre, idet speedometret står på 168 km, da jeg overtager den. Hvorfor den bliver udstyret med el-start, uden at komme ud at køre, er lidt foruroligende. Jeg har endnu ikke haft den startet, så jeg frygter selvfølgelig at der er en teknisk grund til at den bliver solgt - efter den store investering, som el-start er. Men så skal det bare fixes i givet tilfælde.

Cyklen har netop været igennem toldsyn og kan nu registreres; det bliver så den første danske nummerplade siden ca. 1963. Jeg har monteret cyklen med en ny-indkøbt bagagebærer fra Craven i England (ja, de eksisterer endnu) og har fundet et par MotoGuzzi V50 sidetasker i glasfiber - de er sortlakerede og har fået Vincent transfers på. Synes selv det er blevet helt fint..

Hvis det hele virker, kommer Kirsten og jeg til træffet på Møn til sommer....

Og så er jeg selvfølgelig stadig lidt på udkig efter den der twin



Martin Jones, Vipperöd, Sjælland Danmark

Jeg tror jeg var ca. 10år gammel da min far sagde vi skal til Conway Motors i London og hente en motorcykel..... en gammel Vincent Rapide fra 1953. Og så startede min MC-verden og kendskab til engelsk MC. Jeg fik MC kørekort da jeg var 17 & første MC var en 1967 Triumph Super Cub som jeg brugt i flere år til at kører 250km frem / tilbage til gymnasium i det sydlige dele af England.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Næste MC blev en 1953 Matchless G80S som blev hentet i 3 stor papkasse og blev total renoveret. Det ble brugt i ca. 10 år hvor jeg kørte sammen med min far, mor & søster på Vincent med Watsonian sidevogn, til diverse international MC træf i f.eks Belgrade (Yugoslavia) & Barcelona (Spanien).

Efter at selv MC forhandler i gamle dage var 1. ejer, og første køber af MC var 2. ejer, så var min far 3. ejer af Vincent i ca. 40år. Vi renoveret det selv fra top til bund, inklusive malearbejde. Efter kort, uventet sygdom gik min far bort for 3 år siden, og jeg er nu 4. ejer.

Så nu stå Vincenten ved siden af min lang distance tourer (ZZR1400) og min weekend MC (Ducati 851). Min dansk kone, som jeg mødt til MC træf i Edinburgh i 1992, kører også lidt på hendes BMW F650GS.

Indtil jeg selv fik kørekort, har jeg været til mange VOC Annual Rally i Storbritannien som barn, og kender godt til VOC miljø dengang. Jeg må sætte mig lidt ind alle de ”specielle” Vincent ting igen og glæde mig til vi mødes på træffet på Møn.

Mvh.

Martin A. Jones



Ulf Ledtröm, Nordmaling.

Jag är 54 år gammal och bor i ett litet samhälle som heter Nordmaling. Alla som kört E4an mellan Örnsköldsvik och Umeå har passerat det.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Det ligger precis mittemellan städerna på kustsidan.

Jag driver ett eget företag som heter Nordmalings Rörteknik AB. Startade det när jag var 27 år gammal så de håller ju på att vara i runda slängar 27 år.

Vi håller på med lite kvalificerade svetsarbeten främst kring pannor och turbiner i lite finare material tex compound sanicro x10, är några av benämningarna.

Mitt MC- och motorintresse startade i unga år tack vare min far som hade en verkstad vid sidan om sitt ordinarie arbete och vill minnas att första mopeden inköptes när jag var 8 år efter förhandling och handslag med en man jag tyckte var väldigt gammal men han var förmodligen yngre än vad jag är idag.

De fortsatte på den tvåhjuliga banan med lättviktare i 16-årsåldern å större cyklar vid 18 år fyllda å då var det främst Kawasakis 3cylindriga tvåtaktare 500 å 750 som gällde för dom hade man ju sett som ung å de va de absolut häftigaste man kunde köra.

Sen blev det ett antal Suzuki 1100or å de e väl lite mer synonymt me min åldersgeneration.

Isracing och sen drag racing

Vid 25 år fyllda fick jag möjlighet att prova isracing å de har verkligen styrt mitt liv sen dess. Jag tävlade aktivt i cirka 22år främst i Sverige men även en del tävlingar internationellt. Sedan började min son Ove köra och då var det lätt att kliva åt sidan och supporta honom som mekaniker med motortrimningar och däcktillverkning.

Han körde sex år i VM- serien och även ett antal år i ryska superligan. Innan världen försämrades till rådande situation (Ryssland, Ukraina) och sporten kraftigt försämrades.



I samband med att jag slutade som aktiv isracingåkare kom en ny typ av mc-åkning in i bilden, för mig dragracing i klassen supertwin topfuel de e alltså en 402m lång bana som avverkas på ca 6,3 sekunder med en sluthastighet på ca 380km/h å noll till 300 km/h går på ca 4 sekunder jag var ganska

framgångsrik när jag körde som mest och vann bland annat en EM-tävling.

Men som sagt allt me motor e roligt och man kan väl säga att så fort jag e ledig är jag i min verkstad som jag har i anslutning till mitt hus i Nordmaling. Det är en gammal ladugård som jag renoverat å byggt om till verkstad.

Där har jag svarv, arborrverk, fräsmaskiner, kilspårsdragare, verktygsslip, bromsbänk och flödesbänk å en hel del massa mer grejer man måste ha.

Min MC-samling idag består nog av ett 25-tal maskiner, kawa å suzuki 3pip, panther 350 600 Ariel sq4 1000 å ett antal HD, den äldsta från 1926 å den nyaste från 90talet bland

annat men alla hojar renoverade till ett fint skick.

Men Vincent då? Jo det har alltid funnits i mina tankar från unga år som en mytomspunnen superbike å den snabbaste serietillverkade MC:n en gång i tiden. Minns att jag var i Sundsvall å jobbade i mitten på 90-talet å blev då erbjuden att köpa en Black Shadow för 150 000, men med då nyköpt hus å små barn hemma avböjde jag erbjudandet vilket jag ångrat många gånger.

Och så vill jag passa på att tacka för medlemskapet i klubben å även för inbjudan till Vindelträffen i fjol där de blev en hel del trevligt snack å nya bekantskaper.

Kan även nämna att jag skriver de här nerifrån München för jag är på väg till första VM-finalen för i år i Inzell, Österrike, där ett par killar ska köra med motorer jag byggt □ □ □



Jan Östnäs

Den mångårige medlemmen Jan Östnäs avled nyligen efter några års sjukdom och tilltagande demens. Jan kunde i yngre år uttrycka uppfattningar med stor tydlighet och tyngd men med åren blev han en mer jovialisk herre som gärna delade med sig av sin fantastiska allmänbildning och många trevliga historier. Med åren öppnade han alltså upp lite. Tog sig själv inte på lika stort allvar. Det var Jan som först köpte och fick Calle och Börje att köpa Lederhosen. Otänkbart bara några år tidigare. På den bild som Calle Sjöblom gett oss sitter han och studerar en karta. Han älskade kartor och man brukar säga att många drömmer sig bort. Det gjorde inte Jan. Han visste precis vart han ville åka och var det fanns platser värda att besöka. Han gjorde noggranna avvägningar på goda grunder inte genom att studera böcker, eller googla, utan direkt från minnet.

Han hade en Vincent 1000cc som var en unik Black Shadow Rapide samt en Grey Flash racing replica som var mycket vackert lackerad och byggd. En rolig, funktionell och enkelt vacker detalj från arkitekten Jan var att den hade en liten spritflaska monterad bakom motorn där slangen från vevhusventilationen slutade. Vi får reflektera över de fina minnen av Jan vi bär med oss. Våra tankar går till hans anhöriga.

Mats Johansson, Calle Sjöblom



Översta bilden. Här får Jan äran att å Vincent Owners' Club vägnar mura in en HRD-plakett på en mur på ett rally i Tonenburg 2014.

Tack till Bo "Boak" Larsson, Peter Sandström, Michael Burkert och Sivert Bomberg för att ni har bidragit till detta nummer av vår klubbtidning!!

Förbättra ljuset på hojen

Trots konvertering till tillförlitlig Alton-generator kan det vara så att strålkastarljuset lämnar lite att önska.

Undertecknad var ute en oktoberkväll och kom in på en mindre asfaltväg. Den gick genom ett fritidshusområde. Där gällde uppenbarligen andra regler. Man hade konstruerat vägbulor men inte skyltat ordentligt.

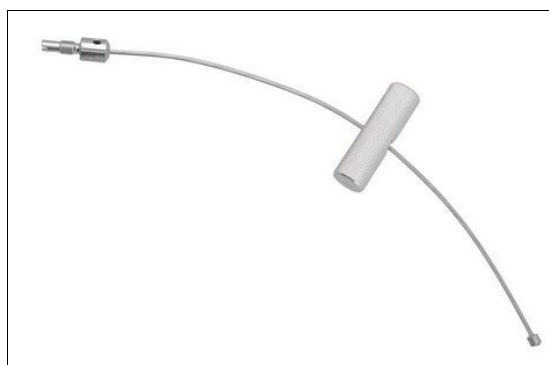
Resultatet blev en ordentlig luftfärd i sadeln. Jag undvek omkullkörning men stukade till handleden. Genom en av klubbens påhittiga medlemmar förstod jag att det finns H4-lampor 55/60 Watt med fattning som passar Miller-reflektorn. Classic MC Sweden säljer denna. BPF står för British Pre focus. Lampan finns i 6V och 12V.



Kanske har du redan en i din verktygslåda?

Man kan köpa en på internet. Eller tillverka själv. Den engelska, ganska träffande, benämningen är **Valve Stem Fish Tool**.

Och det är det man vill göra, fiska fram slangventilen och få den ut genom fälghålet. Var och en som lagat punktering vid väggkanten och bara använt fingrarna vet hur svår monteringen kan vara. Och här försäkras man sig om att den bricka som ska ligga mellan slang och fälg inte ramlar av och ställer till det.



Vid montering av framhjul kan det vara svårt att få bromsvajrarna att "räcka till" när nippeln där nere ska sättas dit. Ett snabbt trick är att **flytta låsmuttrarna** uppe vid balansarmen. Om de sitter **undertill** istället för över, får man några mm mer längd på innervajern. Hjälper inte det, kan man också lossa hela balansarmen, montera vajern nere vid bromsskölden och sen sätta tillbaka armen.

