

INNEHÅLL

Tidning nr 106 – Hösten 2024

- 03 Ordförandens Julhälsning, av Mats Johansson.
- 04 Årsmötesprotokoll från Isle of Møn.
- 06 Tomas Jansson kör racing igen med sin Vincent Comet.
- 09 Anders Löfqvist förbättrar sin Cometkoppling.
- 12 Erich Kruse 1938-2024.
- 13 Nästa träff 2025! Planera för Fleninge i Skåne!
- 13 Förbättra åtkomligheten till kickmekanismen. Med bågfil!
- 14 Isle of Møn! Skandinaviska Vincentklubbens årsmöte.
- 20 Sökandet efter en Vincent slutade med ett fynd i ett oeldat förråd!
- 23 Replica or not, suget blev för stort! Så föll Jacob för en A-Rapide.
- 26 Träffen i Tonenburg. Klubben Vincent Germany NW firade 20 år.
- 31 Miniträff i Ådalen hos Siversfamiljen.
- 32 Vilken specifikation är bäst för Comet? Mats efterlyser tips!
- 34 En färd runt Adriatiska havet. Jimmy på äventyr vid Medelhavet.

Första sidan: En glad kvintett på träffen Isle of Møn. Irene Svensson, Freya Heinrich, Kirsten Nielsen, Anna Rotta, Agnes Löfqvist.

Oh, almost forgot. The naughty boys in the back are: Dieter Lehnert and Michael Burkert!

Förr kunde vi tälta på träffarna ...

Har fått möjlighet via Sivert Bomberg att läsa Roland Magnussons samling av vår fantastiska tidning. I det första numret från maj 1972 berättar man om beslutet att lägga årets träff i Hökensås fyra veckor senare. Styrelsen är av åsikten att man rekommenderar boende i stugor med komplett kök och medhavda eller hyrda lakan. Man får inte använda sovsäck i stugorna. Om man önskar kan man också bo i tält. Kiosk och korvgrill finns på området. Man ringer och bokar själva.

I modern tid så har vi varit i Sunne där vädret var så bra att vi satt ute i solskenet på bänkar under årsmötet. En del var mycket enklare förr. Deltagarna var unga, hade mer oplanerad tid och alla marginaler verkar varit mycket större.

Texten avslutas med en uppmaning (Som man hoppas var överflödig) att: "Köra försiktigt på området så att inte övriga gäster störs". De här grundarna som vi med respekt ser på bilderna var kanske lite busiga på att gasa och köraprecis som vi!

Vid årets välordnade och trevliga på träff "Isle of Mön" så regnade det lite under träffen men det hanterades bra och vi kunde hänga kläder i torkrummet så att det torkade bra.

Nästa år, 2025, har Anders Löfqvist bokat Fleninge Motell nära Helsingborg där vi varit tidigare. Träffen kommer inte att vara lika omfattande som förra gången men det är ett trevligt och bra ställe.

Mer info kommer på nätet (vincenthrd.se) och genom Anders.

För 2026 undersöker en grupp bestående av Ulf Wedin, Gerry Fransson och Calle Sjöblom förutsättningarna att ordna en träff någonstans inom ett område som begränsas av Falkenberg i söder och Dals-Ed i Norr och 12 mil inåt landet. På det här stadiet heter träffen Stora Göteborgsträffen.

Har ni ideer om hur vi kan göra det lättare att ordna träffar så vill jag höra det. Det får inte kännas övermäktigt två år innan...



Jan Stigsén och jag har pratat om att bjuda in roadracingföraren Peter Lindén till en träff.

Det ser inte ut att fungera i samband med en årsträff så det troligaste är att lägga en lokal träff och sedan bjuda in andra föreningar att delta och hoppas att det går att få ihop ekonomin. Vi får se om det blir något.

Passa på och njut av läsning om Cometracing med Thomas Jansson på Gelleråsen. Jag borde nog ringa honom...

Det är länge sedan jag sett en artikel i vår tidning om ett ladugårdsfynd. Egentligen är det en isärplockad maskin i ett garage. Vi hoppas att den blir körbar och kommer ut på vägen.

Passion för A-Rapide kan komma plötsligt och det berättar Jacob Garder om. Det här är ännu en bra tidning!

Glöm inte bort vår **hemsida** med en massa nyttig och rolig information. Exempelvis **Tekniska tips!** Använd **Medlemsinloggning**. En guldgruva i garaget eller bara som avkopplande läsning! Tack för att ni är medlemmar och aktiva i klubben!

God Jul och Gott nytt år!

Önskar Ordförande **Mats Johansson**

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

PROTOKOLL

fört vid årsmötet 2024-06-15 med Scandinavian
Vincent Club, Mön Danmark

§ 1 Mötets öppnande

Mats Johansson hälsade de närvarande välkomna och förklarade mötet öppnat.

§ 2 Justering av röstlängd/medlemslista

Röstberättigade är medlemmar upptagna 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 Mats Johansson. Som sekreterare valdes Börje Kollnert

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

Till justerare/rösträknare för mötet valdes Lennart Petersson och Anders Löfqvist.

§ 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

Jan Stigsen redogjorde för resultat och balansräkning. Resultatet blev 37 685. I kassan fanns 96 263. Överskottet har uppkommit genom att de senaste träffarna gott mycket plus. Styrelsen bedömer att 50 00 är en miniminivå på kassan för klubbens säkerhet. Styrelsen skall fundera på hur överskottet kan disponeras på bästa sätt. Tillgångar minus skulder = årets behållning blev 87 773. 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 Johan Ulf och Neville Higgins.

§ 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

Förslag till stadgeändringar genomgicks och godkändes.

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

Jan Stigsen presenterade budgetförslag som landande i ett minusresultat på -2500. Inga eventuella intäkter från årets träff eller auktion har inräknats.

Årsmötet godkände budgeten och beslöt behålla årsavgiften oförändrad 250: -.

§ 16 Kommande träffar

2025 års träff kommer hållas i Fleninge Helsingborg med Anders Löfqvist som värd. 2026 Göteborg i vid bemärkelse, Åkulla Resort var en möjlighet att undersöka. 2027 Skåne med Roland Fröjd och Mikael Kyander som värdar. 2028 Mön Danmark i repris

§ 17 Övriga frågor

Kepsar skall beställas. En Vincent pin skulle vara uppskattad. Föredrag av Peter Lindén. Vi skall ha en sida i ett kommande nummer av Triumph klubbens tidning för att sprida intresset för Vincent. Redaktören efterlyser material till tidningen. En historia om den Danska Lightningen är på gång. Presentation av gamla medlemmar i tidningen på samma sätt som vi nu gör med nya medlemmar. Ordföranden efterlyste hjälp att kommentera bilder från äldre träffar typ 1974 1978 som skall in på hemsidan. Olof Österberg kan vara behjälplig liksom Göteborgs gänget om Jan kommer till ett av deras möten.

§ 18 Avslutning

Ordföranden förklarade årsmötet avslutat.

Vid protokollet:



Börje Kollnert
Mötessekreterare

Justeras:



Lennart Petersson



Anders Löfqvist



Här klistrar Börje K fast ett Vincentmärke bland alla andra dekaler på ett bikerställe i Tyskland. En enkel grej för att hålla kunskapen om märket levande.



Tomas avslutade säsongen med en fjärde körhelg, denna gång på Gelleråsen.

Text o foto: Johan Ulff

Tomas körde bana igen med Vincenten

- Det började bara som en idé att det kunde vara kul att köra på bana med min Comet, säger Tomas Jansson.

Det är nu andra säsongen för Tomas från Trollhättan som gärna slänger runt sin Vincent Comet i böjarna på tävlingsbanor runtom i landet.

Nu senast var det racing på Gelleråsen i Karlskoga.

Det var Motorcykelhistoriska Klubben och dess Racingsektion som låg bakom arrangemanget på Gelleråsen.

MCHK Racing verkar för att klassiska motorcyklar ska kunna köra på bana i både tävlings- och uppvisningssyfte.

Och hojarna då? Jo, de japanska märkena samt Ducati och KTM dominerade. Det som förr var modernt blir klassiker allt efter som tiden går.

Det var välfyllt på parkeringen, förlåt, i depån på Gelleråsen. Husvagnar och husbilar trängdes och under tälten bredvid dem stod klassiska motorcyklar uppställda.

Alla de sorter, men mycket japanska maskiner, som sagt. Över 100 förare var listade, och av dem var fyra tjejer. Så det var inte en 100 procent gubbklubb!

Att man tar körandet seriöst står rätt klart. Många av hojarna hade däckvärmare pålagda i väntan

på sitt lopp.
En del ovanliga maskiner fanns också där under denna helg där vädergudarna var på fint humör. Bland annat Tomas Vincent som drog till sig frågor och uppmärksamhet.

Esso Gunnarssons Comet

Tomas, som var ensam mekaniker och förare, har kört och tävlat på bana tidigare. Då var det främst med japanska maskiner.

Nu är det Cometen, Esso Gunnarssons gamla sidvagnsdragare, som står i tältet bredvid banan där sidvagns-racermaskinerna tränar som bäst.

Motorn är helt standard men chassit har fått en del ändringar för att stämma med tävlingsreglementet. Skruvar är trådsäkrade och ett tråg under motorn tar upp olja på villovägar.

En mängd olika klasser, drygt 20, finns.

Indelningen beror på årsmodell och motorstorlek, bland annat.

Vissa tvåtaktare parad ihop med fyrtaktare i samma klass även om kubiken skiljer.



A man and his Vincent.

Tomas i paradklassen

Man kör under tre dagar där de som kommer att tävla har träning, kval och sen tävling.

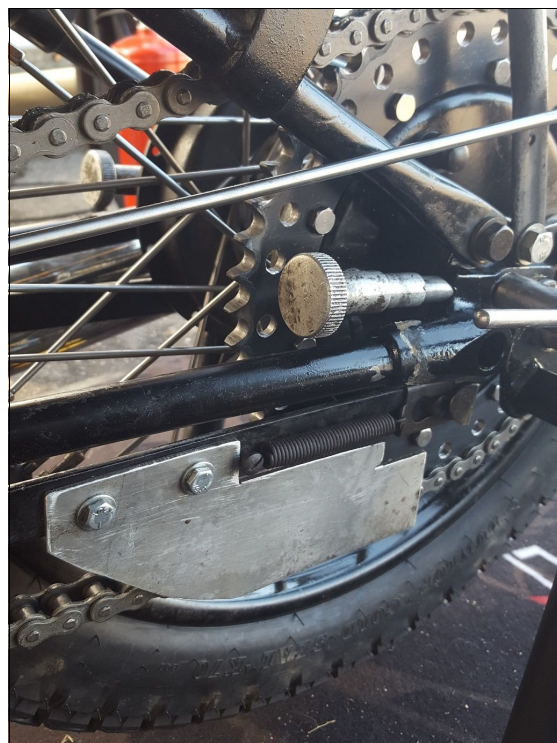
Tomas kör i paradklassen som är en ren uppvisningskörning där man startar rullande från depå och kör utan tidtagning.

- Jag körde sex rundor och jag är väldigt nöjd. Motorn går som den ska och det var jätteroligt.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Vissa skruvar måste vara najade.



Skydd för kedja, eller snarare fingrar

En förbättring är de nya framfjädrar som han fått via Anders Löfqvist.

- Ja, de förra var för hårda och hojen var okänslig i uppförandet. Nu känner man ett säkrare grepp mot banan med mjukare fjädrar. En annan förbättring var fyra kugg mer på baktrevet.

En del egenheter och maskin-
slitage var det väl också.

Kopplingen börjar bli till åren.
Vissa delar är original Burman
från 50-talet!

- Så det blir att titta över i
vinter.

Om han kör på bana även
nästa år har han inte bestämt
än.

Vi får hoppas det. Hans Comet
var den enda Vincentmaskinen
där och all reklam för märket
och klubben är ju bara positiv.

En allvarigare sida av helgen
var att den inte var fri från
olyckor.

Det blev tyvärr ambulansfärd
för två åkare under helgen, så
racing är inte helt ofarligt.

Fighting face, kanske?



0,5 Burman+ 0,5 Conway = 1 hel koppling

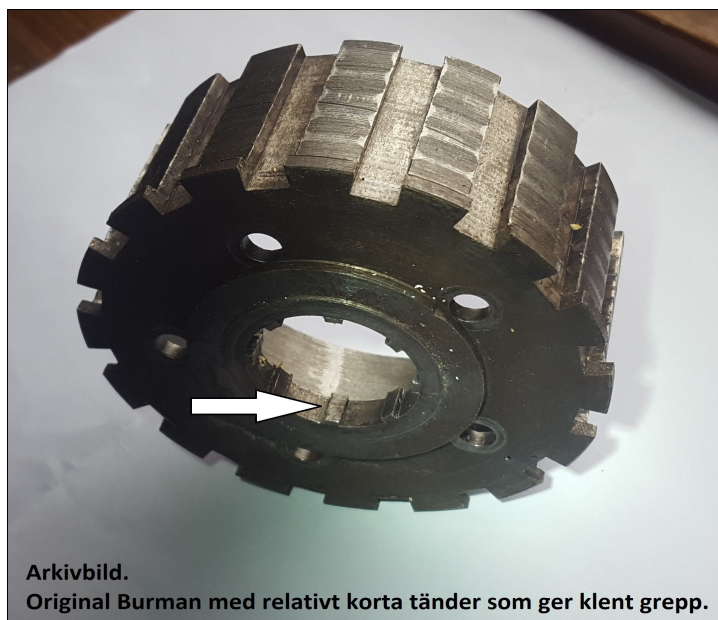
Text o foto: Anders Löfqvist

Sommaren 2018 körde jag sönder kopplingen på min Comet.

Med "sönder" menas att det inte var någon överföring av motorkraften till växellådan.

Det var tursamt att jag bara var några mil hemifrån så svärson Kalle kunde komma med hästbilen och rädda mig.

När jag plockade isär visade det sig att tänderna på inre kopplingskorgen som låser korgen mot spåren i utgående axel var helt försvunna. Inre kopplingskorgen roterade alltså fritt på utgående axel. Jag fick höra av de mer erfarna Vincentägarna att detta är ett vanligt fel på en Burman koppling.



Arkivbild.
Original Burman med relativt korta tänder som ger klen grepp.

Jag beställde en ny inre korg från VOC och monterade. Sen var det bara att köra igen.

Inte så tursam den här gången

I september 2022, efter 16000 km var det åter dags. Nu var jag inte lika lyckosam med geografin, jag var cirka 1 mil från Fredrikstad i Norge och det var sent på eftermiddagen.

Denna gång hade jag erfarenhet och visste vad problemet var. Jag gjorde dock ett försök vid vägkanten att sätta ihop kopplingen igen. Tänkte i min enfald att jag skulle kunna ta mig till Fredrikstad och hotellet som jag bokat, om jag hade tur och körde försiktigt.

Det var dock så lite tänder kvar att det var dömt att misslyckas. Jag kom cirka 100 meter.

Som motorcyklist träffar man alltid vänliga människor. När jag stod och mekade stannade en trevlig norrmann på modern höj och undrade hur han kunde hjälpa till, han bodde bara 15 minuter bort.

Jag hade verktyg så jag klarade mig men han fick åka och rikta låsbrickan och vi hade en trevlig pratstund. Sen, efter mitt misslyckade försök, när jag stod och funderade på vad jag skulle göra så stannade en pick-up. Föraren hade sett mig tidigare stå och meka och nu undrade han hur det gått!

Det hade ju inte gått bra alls och nu funderade jag på var jag kunde ställa Cometen.

Han kände några som bodde intill. Vi gick dit tillsammans och jag fick gärna ställa Cometen hos dem några dagar.

Vänliga människor

Och det gick buss in till Fredrikstad utanför. Nästa buss skulle gå om 45 minuter.

Skönt att Cometen stod säkert men jag hade inte ro att sitta och vänta vid busshållplatsen utan

tänkte att jag kan gå några hållplatser för att ha något att göra. Efter några km kom jag till en mack men den var stängd och jag hade blivit trött så jag ställde mig vid busshållplatsen, det var bara 10 min kvar. Jag såg bussen komma men den svängde höger strax innan hållplatsen och jag insåg att jag stod vid fel hållplats. Det hade bussföraren också förstått, för han stannade och blinkade med ljuset. Det blev en språngmarsh över ett par diken med all packning fram till bussen. Föraren bara log och önskade välkommen. Han hade också sett mig stå och meka med Cometen tidigare på kvällen!

Jag hade maxpuls och fick inte fram mer än ett lyckligt leende men sen fick vi en pratstund och jag tackade honom innerligt. Det är fantastiskt så många snälla människor det finns.

Nästa dag blev jag hämtad av norska arbetskollegor och efter jobbet skjutsade de mig ut till E6:an och avfarten till Fredrikstad där jag väntade på Stefan Lindblom från Munkedal som agerade räddande ängel. Vi packade in Cometen i Stefans släp och åkte hem till honom.

Jag skulle sen ta tåget hem men det var lite tid till dess och Cometen åkte upp på liften och vi plockade isär kopplingen.

Vi spånade om hur man reparerar långsiktigt. Konstruktionen är riktigt dålig.

Tänderna på inre kopplingskorgen är onödigt korta och det blir en svag punkt.

Stefan hade köpt en Hondakoppling från Conway till sin Egli-Comet. Han visade mig ett extra centrum till inre korgen från Conway. Tänderna går hela vägen genom centrumet och blir då ungefär tre gånger så långa som på originalet. Helt rätt och mycket bättre. Jag bytte till mig Conway centrumet.

Det var dags att åka till tåget så jag fick skjuts av Stefan till stationen. Tåget kom inte. Inställt! Buss till Uddevalla efter lång väntan och sen buss till Göteborg. Som tur är går det ett tåg till Landskrona varje timme så jag kom hem till slut.

Conway centrum ihop med Burman kopplingskorg

Cometen hämtades hem vid nästa jobbresor till Norge.

Nu gällde det istället att tänka ut hur jag skulle kunna få fast Conway centrumet på Burmans inre kopplingskorg. Hondakopplingen har fyra fjädrar och Burman fem. Sen stämmer inte diametrar och avstånden. Urtrampningslagret med sina 24 rullar går inte att passa in. Jag hittade ett SKF lager som passar på Conway centrumet och bara är sju mm brett. Men det passar inte i yttre kopplingskorgen. Sen gäller det också att få primärkedjan att spåra och gå rakt.

Jag började med kritisk granskning av mainshaft, 10BA, Några av spåren var förstörda av tänderna på inre korgen, 71X, och jag bytte mainshaft till en bättre begagnad. Även om jag nu fick ett mycket längre ingrepp med Conway centrumet så ville jag göra det ordentligt.

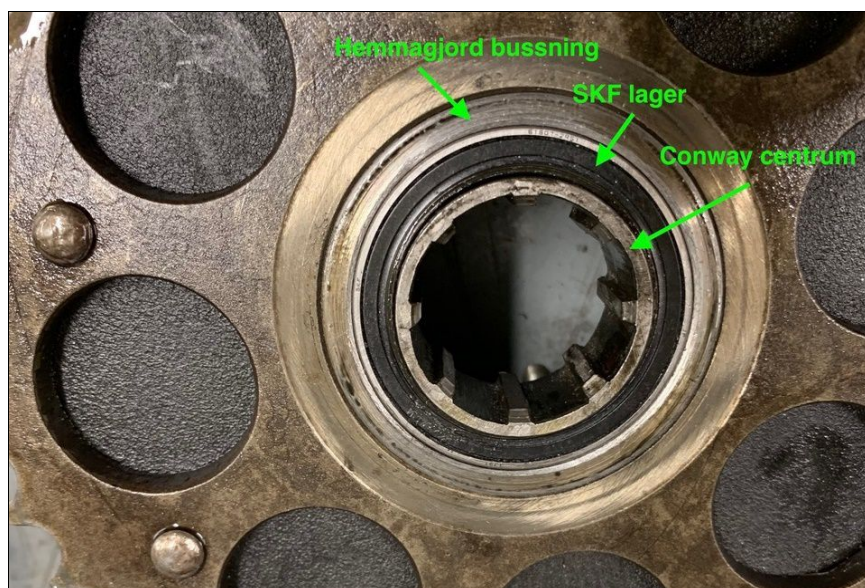
Förmodligen skulle jag varit mer petig 2018 och bytt mainshaft redan då. Minsta lilla glapp mellan mainshaft och inre korgen är oacceptabelt, då kan det börja arbeta när man drar på gasen och drar av, och sen går det sönder.

Egen bussning

Sen passade jag in det nya SKF lagret. Jag fick svarva en bussning med presspassning mot lagerbanan i yttre kopplingskorgen, 7X-1X. Jag siktade på 0,5 hundra delar klämpassing både mellan bussning till kopplingskorg och mellan bussning och lager och det var mycket mätande och försiktiga skär i min lilla svarv.

Det kändes bra till slut och in med yttre kopplingskorgen i ugnen. Bussningen gick i fint och sen in med det igen i ugnen och i med lagret.

Sen ska Conway centrumet passas in på mainshaft. Det tog några timmars handarbete med nålfilar. Till slut passade det, fast bara på ett sätt så jag fick märka med körslag hur det sätts ihop för att passa.



Bilden ljuger lite. Tänderna är lika djupa som spåren i mainshaft, de är fasade i bägge ändar.

Conway centrumet är bultat på inre kopplingskorgen med fem BSW 1/4 bultar. Jag var tvungen att lägga distanser under bultarna för att inte skallarna skulle ta i centrumet. Conway-centrumet är gjort för att bultas på Hondas kopplingskorg med fyra bultar och sen har den fyra bultar som man trär fjädrarna över. Burman har fem av varje så det fick bli en konstnärlig lösning och skallarna på clutch studs, 24X, fick jag fila till. Jag använde thick washer, 36X-3, på mainshaft innan kopplingen sattes på och primärkedjan passade bra. Sen använde jag de gamla clutch nut spacer, 71X, och lock washer, 349X, och clutch nut, 69X. När jag kört ca 30 mil plockade jag ner kopplingen och kollade att allt såg bra ut. Det har sen blivit 300 mil till i sommar och kopplingen fungerar bra ännu.



Överst: Burman kopplingskorg med nytt lager. Undertill: kopplingscentrum, bestående av (ganska) ny ytterdel ihopgift med centrumdelen från Conway. Längst ner: kopplingskorgen (svart) och centrumdelens baksida.

Erich Kruse

Erich Kruse was born 1935 in Altona, before this town became part of Hamburg in 1938. From his first days the Elbe river, the ships traffic and the port had a high influence and should never leave him alone. With the age of 8 he had to experience Hamburg's darkest hours during the allies' "Gomorrah" air raids which devastated a big part of the city and the harbor and took the life of thousands of citizens. He was sent on a governmental program to southern Germany and when he came back, the war was finished, and he had to make a new start. He took an apprenticeship as a carpenter and as he was still "sea-minded" he started his career as a ship's carpenter sailing around the world. It is not known when his passion for wood changed into passion for iron and steel, but he became a very skilled mechanic on board of various ships with which he continued to travel around the world. One of these ships was the MS Cap San Diego, which today lies at the historic port in Hamburg, can be visited by tourists and still does yearly short trips to Cuxhaven or through the Kiel Canal.

When he sometimes visited the ship he explained to the spectators all the welding seams

he had done or other jobs, so the crowd thought he was the tour guide and left the real one alone!

When he stopped sailing, he worked for another while in the port until he could retire with the age of 60 years, quite early in those days. He built himself a house in the countryside near Hamburg, met a nice lady named Monica; they became a couple and later they even married. He developed a passion for British motorcycles, namely Vincents and Nortons, and started successfully a racing career in Germany and neighboring countries. He was a very fast rider on the cobblestones and a room in his cellar is filled with trophies! Besides, he had a Comet for street use and did a lot of touring with the club.

At the age of 80 (!) he was forced by Monika to stop this racing nonsense now, and he sold his racing Comet and concentrated on the touring with his other Comet. This was also a very fast beast, but when people asked what he had done to it, he always shook his head and said: "Well, nothing special. OK, it has a Mikuni carb, and the piston, yeah, little higher, and the cams and ignition slightly upgraded, but else, have a look, it's all quite standard..." From my own experience I just remember that I had once problems in competing his acceleration with my twin. His other hobby was working on motorcycles, and he had a wonderfully equipped workshop in his cellar with a beautiful lathe with which he could do miracles. He even started a small production of twin leading shoe brakes, valve caps with ventilation, and this and that. Whenever I called him for a problem I had, he told me in his quiet way: "Yeah, come over, and we'll see." It took me a half hour's drive, and when I reached his place, he had the solution already lying on the table. Or at least he knew what to do next... And this leads me to his character:

I have never met a more pragmatic person in my life. If you have a problem, go find a solution and stop yelling! One could make use of his tremendous knowledge and skills, which he freely shared with anybody, without ever playing himself in the foreground. Our deep thoughts go with Monika his wife who was always the best companion for him, especially during the difficult last half year and we wish her all the best to overcome this times of grief.

Michael Burkert



Skandinaviska Vincentrallyt 2025 i Fleninge



På Fleninge Motell, nära Helsingborg i södra Sverige, kommer Vincetträffen 2025 att arrangeras. Datum: (12:e), 13-15 juni. Officiell start 13 juni. Kanske blir vi lika många som förra gången, Foto ovan: Anders Lincoln. Information på hemsidan: vincenthrd.se

För att komma åt kickmekanism och växelväljare på en twin måste man ta bort avgas-systemet för att kunna lyfta ut kickkåpan G 1/2.

Detta är extra krångligt på en "enclosed" maskin som Black Prince, eftersom även skyddsbågen FT 293 AS (R) måste tas bort innan man får loss avgasröret till de båda cylindrarna.



För oss som ibland måste pyssla med kickmekanism och startmotor föreslog Calle den geniala idén att kapa avgasröret direkt efter sammanflödet av de två rören från topplocken. Då räcker det med att ta bort ljuddämparen vilket är en enkel match.

Min tekniske granne Bertil stod för kapning och montering av en stos. Lite ljuddämparpasta så blev det tätt. Se bild.

Vissa modifieringar underlättar tillvaron för Vincentägare även om våld på originaldelar kan var motigt.

Kan också meddela att startmotorn nu fungerar utmärkt efter byte av "sprag clutch" och drevet G 46 AS.

Text och foto: Jörgen Rutegård



Ett glatt gäng framför ankomsttältet. Carsten, med största skägget, ingår i arrangörsgruppen.

Isle of Mön, Danmark, juni 2024

De danska arrangörerna Lars Klitgaard, Lars Hedegaard, Carsten Grønquist Knudsen och Peder Hansen hade hittat ett vackert ställe på Møn, söder om Själland, för 2024 års träff.

Pensionat Elmehøj låg lantligt och var stort och lite bedagat, men tjustigt.

Alldeles bredvid låg Elmelunde kyrka, känt för sina takmålningar från 1400-talet.

Omkring 50 deltagare hade kommit till den välorganiserade träffen och 28

Vincentmaskiner var på plats, alltifrån A-Rapide till C-maskiner och modernare "Egli"-Vincentbyggen.

Incheckning på fredagen. Man fick vettiga grejor som gåva såsom varselväst, fräck tekopp, T-shirt och lite annat smått o gott. Bra tänkt!

En plan för den första dagen var att besöka kritklipporna vid Møns Klint. En alldeles lagom tur. Det blev en fin tur dit genom ett sommardanmark med gles trafik. De flesta av oss promenerade rakt förbi museet, naturmänniskor som vi är! William Roos hade dykt upp med Pia och kunde senare meddela att antalet trappsteg i trätrappan ner till den smala stranden var 459!

Kritvitt?

Jättefint och i alla fall unikt med den höga klippan och kritan. Kritväggen var i och för sig inte helt kritvit! Mera kritbeige, men det var imponerande ändå!

Lunch intog vi på museets café. När man åker MC räcker det ofta med nåt lätt mitt på dagen. I alla fall om frukostarna har varit stadiga.

Till pensionatet anlände alltfler deltagare under eftermiddagen. De kom från Polen, Tyskland, Storbritannien, Danmark och Sverige.

Kvällsmaten var fräck. Var och en fick en förpackning med en korv, en fläskkarré och en burgare att själv grilla. Mycket fiffigt! Sallad därtill.

En sen kväll blev det. Fullt snack i matsalen till långt efter kl 12 på natten.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Över 400 trappsteg senare kom vi ner till stranden. Fantastiska Møns Klint med sina kritklippor.



Ulf Wedin, Jörgen Rutegård, Roland Fröjd, Mikael Kyander och Gerry Fransson vid grillen.

Lördag. Matsalen bjöd på god morronmad! Himlen bjöd på hotande regn!

Vår grupp tog sikte på färjan i Bogö iförda regnställ och anförda av Tomas Johansson.

En av Danmarks äldsta färjor i trä, IDA, väntade med sin sakta lunkande diesel. Man hörde dunkandet tydligt så den hade säkert inte så många cylindrar.

Kort resa över Grönsund till Stubbeköbing. Där väntade "Danmarks Motorcykelmuseum", den största samlingen av veterancyklar i Nordeuropa.

Det blev vattenpölar på golvet inne i museet när alla bikers hängat av sig regnställen. Där fanns ett stort antal Indian, Harley, Henderson (även med Hedströmmotor) och även en väl begagnad Comet liksom två äldre Husqvarna. Även moderna hojar, såsom en Kawa 900 GPZ 1984. Det skulle ha varit den första motorcykel att slå rekordet 240 km/tim (150 mph). Kan det ha syftat på Vincentrekordet? Flera specialutställningar fanns också, bland annat om två danska pionjärer i motorcykelteknik, Jörgen Ellehammer och Jörgen Skaft Rasmussen. Regnet fortsatte men de som väntade lite kunde se hur det började avta, Återfärd i duggregn över det vackra landskapet på Møn.

Årsmötet hölls i god ordning med endast några få inslag av lätt kaos!

Mötet gav inga nya överraskningar. Ett antal ledamöter omvaldes, ekonomin redovisades av Jan Stigsén och befanns av revisorn vara i god ordning.

Mats undersökte beredvilligheten att ordna nästa träff och det var en modig uppgift.

Det blev bestämt att nästa års träff blir preliminärt i södra Sverige i Fleninge.

Nej, kvällens begivenhet var förstås "Jimmy Auktionsförrättares" värv där han med ackuratess svingade en nyfunnen auktionsklubba (kryddburk) och sålde massor med fina saker i raskt tempo.

Samlingen med MPH i vackra pärmar som bärgats från loppmarknad i Göteborg (Jan Östnäs' före detta samling), köptes raskt av Carsten Grønquist Knudsen!

Olika böcker och andra Vincentrelaterade ting såldes. Vad sägs om en original försäljningsbroschyr från 30-talet för en A-Rapide?

Vid prisutdelningen fick Lars Frandsen pris för **Äldsta Vincentförare** medan bästa (?)

Breakdown gick till Anders Löfqvist vars gasvajer brast framme vid Öresundsbron. Han körde hem (gasade med vajer i handen), reparerade och körde sedan i hög fart till Møn.



Evald Henneberg har inte ägt en Henderson-fyra. "Men jag har arbetat på flera Hendersonmaskiner!"

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Yngsta förare var Carsten Grønquist Knudsen och **Längsta färdväg** på Vincent hade Kenneth Maten var fläskkarré, typ, och helt utan anmärkning. Kött o potatis och lök o morot i ugnform. Rejält och bra. Ovanpå det kaffe och dessert. Överhuvudtaget var maten bra på pensionat Elmhøj!

Pilsnerburkarna framme och ingående diskussioner hölls samtidigt som däcksparkandet vidtog utomhus.



Många ville spana in Jacob Garders replica på en A-Rapide. Det är en hommage till den Serie A TT Rapide Racer som Ginger Wood satte varvrekord med 1938. Läs mer i separat artikel!



SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Inte bara Vincentmaskiner var med på träffen. Där kunde även NSU, Triumph, Harley Davidson, Norton och Horex beskådas.

Om dagen hade varit regnig och blåsig så var kvällen desto finare. Solen sjönk i en blandning av rosa och orange under horisonten på den yndiga landsbygden.

Söndag. Återigen en stadig frukost.

Avsked till alla vänner, gamla som nya, med förhoppning att ses igen nästa år.

En efter en brakade sedan Vincentmaskinerna igång och lät till slut som en division gamla bombflygplan och deltagarna gav sig av med olika resmål för dagen.

I Göteborgsgänget blev vi fem som gav sig av samtidigt i riktning mot färjan i Helsingör.

Dessa sommarfärjor. Färjorna gav föraning om stundande semester, nya intryck och äventyr i utland! En del av er har kanske minnen från barndomens semestrar och färjeturer över Öresund? Färjorna hette typ Betula, Najaden, Regula och Carola (uttalat Caarola), om nu minnet fungerar.

Men nu var siktet intällt mot norr. Vi satte av på E6/E20 mot Hallandsåsen. Passerade en gammal bensinmack i Margretetorp och lunchade uppe på Hallandsåsen.

Så small det till och in kom plötsligt Tomas Johansson och Lennart Pettersson i full karriär och bestämmer sig för en lunch de med. De kommer sedan att vika av mot Småland.

Vi hade lite hemlängtan och vred på gashandtaget och sträckte ut som målmedvetna flyttfåglar norrut genom Halland och kom hem i relativt god ordning.

Bland uppgifterna om hemresorna kan nämnas att en Comet började ryka blått och fick lämnas på dansk jord tills vidare. I vår grupp blev ett batteri överhettat och fick lämnas på en bensinstation varefter generatordrevet demonterades tillfälligt. Om man summerar Isle of Mön, så var det som vid tidigare träffar, en blandning av gemyt, ”hygge”, goda möten, trevliga utflykter och sen lite drama ovanpå det.

Det är kanske precis så det ska vara när man ger sig ut på äventyr till årsträffen??



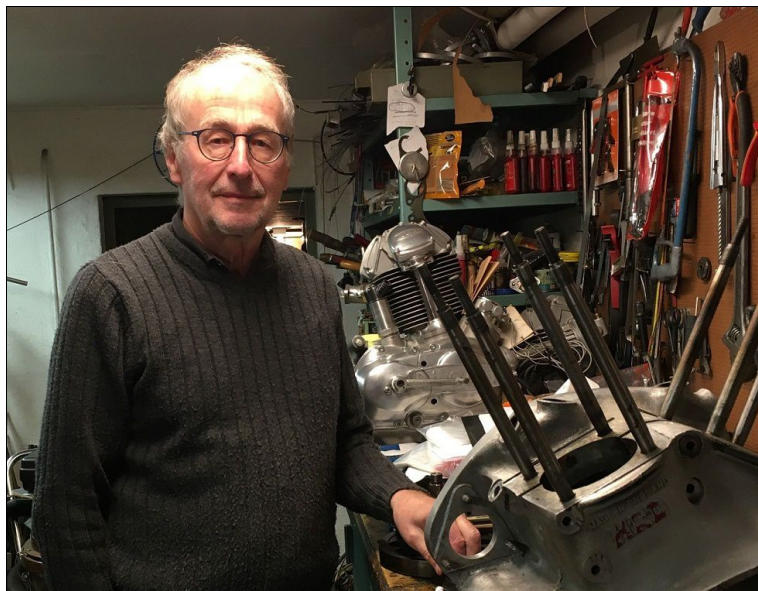
Text & foto: Johan Ulff

Ett stort tack till följande nio (!) som bidragit till detta nummer av klubb - tidningen! Bra jobbat! Michael Burkert, Jörgen Rutegård, Dave Hodnett, Tomas Jansson, Anders Löfkvist, Jacob Garder, Staffan Gunnarsson, Mats Johansson, Jimmy Clemmensen .

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

Staffans väg till en B-Rapide



I ett tidigare nummer berättade nye medlemmen Staffan Gunnarsson om hur hans Vincentintresse väcktes kring när han såg en läcker Norvin med rödmetallic tank på en träff i Katrineholm en gång "för tusen år sedan".

Men fortsättningen av ögonblicket när han fick se denna Norvin, är lite för bra för att inte dela med sig av. Det är en historia där chansen att få fatt på en Vincent flera gånger verkar vara nära, men något kommer alltid i vägen. Tills en dag.

Som vi berättat förut så hade alltså den unge Staffan och hans kompis Leif just anlänt i kvällningen på Stinget och Silverpil till träffen i Katrineholm och det första de fick se var en imponerande Norvin! Med kromad ram och bensintank lackad i röd metallflake!

Staffan berättar själv:

Detta var det häftigast jag sett i motorcykelväg, och här tändes mitt Vincentintresse för första gången. Där och då kom idén att själv bygga en likadan hoj!

Sedan kom det fram en knutte och frågade vad vi åkte på för mopeder.

"Vi åker ju Stinget och Silverpil", svarade jag. "Det är väl mopeder", svarade knutten och skrattade.

Som oskyldiga "blöjknuttar" blev vi förfärade över konsumtionen av alkoholhaltiga drycker, men vi slog upp vårt tält på en, som vi trodde, en lugn plats. På morgonkvisten var det någon överförfriskad person som "pinkade" på vårt tält varför vi tidigt på morgonen packade ihop våra grejor och började hemresan. Vi kom väl ungefär halvvägs hem när nitarna gick av i Silverpilens svänghjul så jag var tvungen att bogsera hem Leif genom att han höll mig i axeln!

Inställd på att bygga en Norvin

Nu inleddes jakten på att först hitta en Vincentmotor.

Enligt rykten, hade motorn på en Vincent som skrotades i Spångsholm, använts som motor i en båt som sjunkit i sjön Sommen. Vi frågade flera personer men lyckades aldrig få klarhet i om ryktet var sant.

När jag fyllde 18 år så köpte jag en Ducati 175 Turismo, inget fartåk men den hade en så vacker motor. Ducatin gav mig mycket glädje, men även mycket sorg, vilket är en historia för sig.

I januari 1971 fick jag och kompisen Leif den förträffliga idén att åka till England och leta motorcykeldelar. Jag skulle hitta en Vincent-motor, och Leif skulle köpa delar till en Norton Dominator. Vi reste iväg i min gamla Volvo Duett som stundtals bara gick på tre cylindrar!

Vi besökte en massa företag, bland annat Slater Engineering som på den tiden tillverkade en kopia på Egli -Vincent, men de ville inte sälja någon motor, dessa behövde de själva.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Det hela slutade med att jag köpte en Triton av en trevlig handlare utanför Oxford. Det var en Norton International från 1958 i vilken man monterat en Triumph Tiger-100 motor. Vid hemresan fick vi problem med tullen i Göteborg. Jag hade ju inte tänkt på att man var tvungen att betala moms och accis, och nästan alla pengar hade gått åt till köpet av motorcykeln. Det blev att ringa till min far, och han skickade pengar via en bank. Tritonen registrerades och jag körde med den ett år med den monterade Tiger 100-motorn med ett konstant oljeläckage. Den var ganska slö och förbrukade mycket olja. I en annons i MC-nytt var en sidovagnsracer som var utrustad med en trecylindrig Triumph Trident-motor till salu. Jag ringde ägaren som var bosatt i Karlstad och frågade om det var möjligt att bara få köpa motorn, och det kunde ägaren tänka sig. Jag och en kompis åkte till Karlstad och köpte motorn som var monterad i en hemmagjord ram med Vincent-hjul! Den hade använts för gräsbaneracing. Senare har jag ångrat att jag inte köpte hela cykeln. Trident-motorn monterades i Norton-ramen, och nu hade jag fått en mycket snabb och, som jag trodde, driftsäker motorcykel. Letandet efter en Vincent fortsatte dock.

Nys om en Vincent

Efter ett år hade jag hittat en Vincent Comet i Motala, som min kompis Clas köpte. Sedan hittade vi en Vincent Rapide i Mariedamm norr om Motala, och även den köptes av min kompis Clas.

Nu blev det mycket skruvande med Cometen och den kom så småningom ut på vägen, och Clas hade den som brukscykel under ett antal år.

(En gång så fick han bogsera hem mig med Cometen då transmissionskedjan gick av på Trident-motorn och slog sönder transmissionskåpan.)

Efter några år sålde jag min Triton, vilket jag naturligtvis har ångrat, och Clas' Vincent-äventyr slutade då han lyckades krocka med en trehjulig mopedbil och han sålde av nästan alla Vincent-grejer.

1977 fick jag jobb på Uddeholms AB i Hagfors, och där var det en arbetskollega som påstods ha en Vincent. Han var mycket hemlighetsfull och ville inte visa den.

Vid denna tid hade jag ingen landsvägscykel utan på fritiden renoverade jag några racingcyklar samt en italiensk sportbil.

**Har du goda ögon?
Någonstans här
gömmar sig ett
"Ladugårdsfynd"!**



SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Så småningom tröttnade jag på livet i Hagfors och fick jobb på handelssekreterarkontoret i Bratislava i dåvarande Tjeckoslovakien och jobbade där under 1980–1982.

Varje veckoslut var jag ute och reste runt i landet och letade gamla motorcyklar, främst gamla Jawa och CZ racingmotorcyklar.

Efter åren i Tjeckoslovakien fick jag på nytt jobb på Uddeholms AB i Hagfors där jag jobbade tills jag gick i pension 2019. Flera gånger under denna tid försökte jag att få se min arbetskollegas Vincent, utan att lyckas. Jag erbjöd honom även hjälp att sätta ihop cykeln!

Men icke.

Även efter det att min kollega hade gått i pension, tjatade jag på honom att få se cykeln.

Fortfarande utan att lyckas!

Det som retade mig mest var att han bor bara cirka 500 meter från mitt hus. Och där skulle det alltså finnas en Vincent!

Under 2023, dagen efter att jag kommit hem från veteranmarknaden i Mannheim, ringer min före detta arbetskollega och säger att det är några personer på väg från Karlstad för att titta på Vincenten, och han undrar om jag fortfarande är intresserad. Genast gav jag mig iväg dit.

Vincenten hade legat nerplockad i ett fuktigt garage under mer än 50 år, men den var komplett.

Ägaren hade varit medlem i engelska Vincent-klubben mellan 1968-1991 och därför hade han fått en uppfattning att den var värd en förmögenhet!

Jag gav ett alldeles för högt bud som han till slut accepterade och nu är jag Vincentägare, eller rättare sagt HRD-ägare eftersom det är en HRD Rapide från 1948.



Bakom en moppe, modell äldre, verkar det som att det faktiskt vilar en Vincent twin-motor...

Hur Jacob fastnade för en A-Rapide



Jacob med sin fina replica av den enda A-Rapide i race-version som fabriken byggde på 30-talet och som Jacob fann hos MC-handlaren och vännen Malte Flagsted.

”Hommages, replicas eller tributes er jo snyd og ikke noget for mig...Troede jeg!

Som nogle af jer der kender mig måske allerede ved, er jeg bidt af post-war Rockers kultur med Norvin'en som ”King of the Road”. Derudover originalitet på B'eren og race specs på Shadow'en. Derfor var det faktisk kun af ren nysgerrighed Jimmy Clemmensen & jeg besøgte Malte Flagsted, der havde fået en ret speciel Hommage til Ginger Wood's Serie A TT Rapide Racer i stalden.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Forventningerne var ikke specielt høje, da jeg aldrig rigtig har set lyset i replicas og pre-war cykler.

Jimmy og jeg kommer ind i garagen og flere specielle og sjældne motorcykler står linet op side om side. En samling af rigtig fine motorcykler, og smilene på os begge går fluks op til begge ører da vi ser os rundt og dufter den velkendte benzin/olie duft i lokalet.



Av av, så ser vi den A Racer stå og hvile sig i et hjørne. Den ligner 100 mph når den står stille. Et virvar af små kobberør, udvendige hairspring ventiltfjedre, brutale udstødningsrør, og det går med det samme op for os at dette ikke bare er en almindelig replica som man kender det fra andre mærker.

Raceren er bygget på en 1939 Comet RFM (med original brun log book), original series A Brampton forgaffel renoveret af Ray Daniels i UK. Originale serie A hjulnav, Burman XBAPH gearkasse fra en serie A. Specielle TT tanke i rustfrit stål lavet af Terry Hall i UK.

Motoren er en blanding af nye og originale A-dele med bronze toppe på begge cylindre.

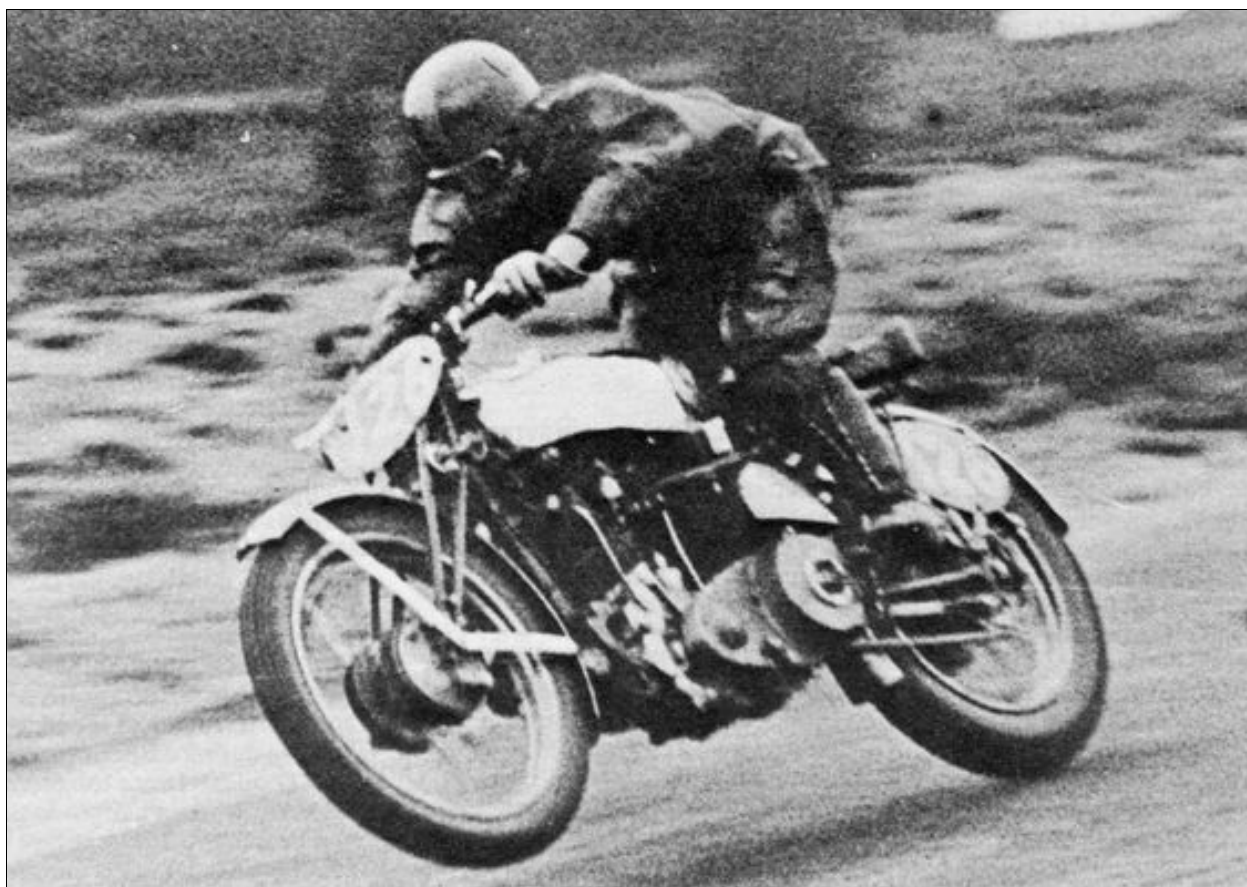
Bob Stafford (afdød Serie A specialist, red.) har efter sigende gjort alt motorarbejdet.

UFM er stemplet DV1545 og krankkasserne har nummer TTV1030 som hyldest til Ginger Wood's egen racer. UFM & Krankkassenenumrene vurderes ikke rigtige af VOC, men RFM er god nok. Oliepumpen har ingen numre.

Vi fik lejlighed til at starte Raceren og det er virkelig smørelse til øregangene. Lyden er brutal, men til at holde ud da der er fløjte i udstødningen. Det var her jeg faldt pladask for den.

Av den gik lige i hjertet og derfra var der ingen vej tilbage. Replica or not.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



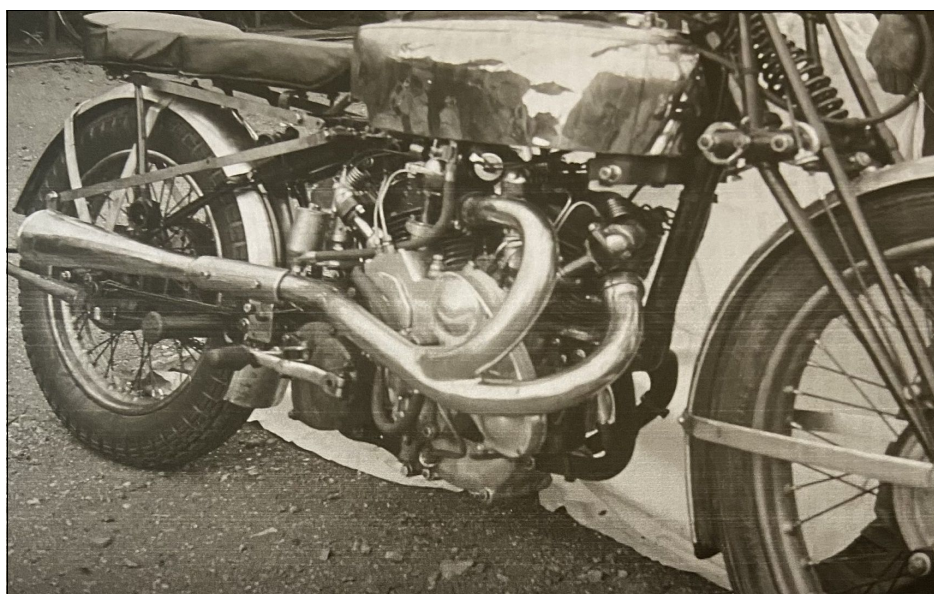
Ginger Wood satte omgangsrekorden i 1938 på Donington Park med 130 mph på den eneste Works A 1.000cc racer bygget.

Egentlig er jeg som udgangspunkt ikke til replicas, tributes eller hommages, men må bare erkende at denne her for mig er helt speciel og tydeligvis gjort af håndværk fra øverste hylde med hvad der er muligt at arbejde med inden for rimelighed og økonomi. Selvfølgelig er den originale Ginger Wood's A racer øverste hylde, men den blev adskilt og delene spredt omkring efter nogle ræs. Således er den "A Racer" på National Motorcycle Museum også en hylde til den ægte Racer, dog

med nogle af de sekundære, dog originale, dele da motor og krankkasser aldrig er fundet.

I min optik bør cyklen have de høje afgangsrør som på originalen, så det er ved at blive planlagt som næste skridt i England hos en ekspert til netop dette."

Text och bild tillhandahållet av: Jacob Garder



Tyska Vincentträffen i Tonenburg

Text o foto: Johan Ulff

Idén var att köra först till Vincentrallyt i Tonenburg och därefter åka norrut till Skandinaviska Vincentklubbens träff på Isle of Mön. Sagt o gjort.

Samling med kaffe hos Calle. Där hade Börje K, Göran J och Gerry F samlats.

Efter påfyllning av billig(?) svensk bensin angjorde vi Stenas Tysklandsterminal i Göteborg.

Efter att ha installerat oss i hytterna blev det buffémat i fin solnedgång och därefter lite eftersnack i bekväma stolar efteråt. En PeO från Umeå kände vår medlem Sune Lindberg! Denne PeO hade suttit och kollat in våra tröjor med logga (Vincent) innan han liksom gav sig tillkänna. Världen är inte så stor!

(Varför tog jag ingen gruppbild och skickade till Sune?)

Nästa dag ledde reseledare Calle oss ut ur Kiels morgontrafik.

GPS:en var inställd så att vi skulle undvika motorväg i möjligaste mån.

Vi passerade en mängd småbyar, vilket är intressant. Bondgårdar mitt i byn, stora byggnader som man undrar lite över. Det är enorma tegelbyggnader som ser rätt gamla ut.

I varje by tyckte jag att man mötte minst en traktor med stora framhjul.



Lunch på macken

Mellanmål på macken. Man köper en kall rökt chorizo. Och äter i papper. Enkelt!

I höjd med Kassel blev det vackra omgivningar.

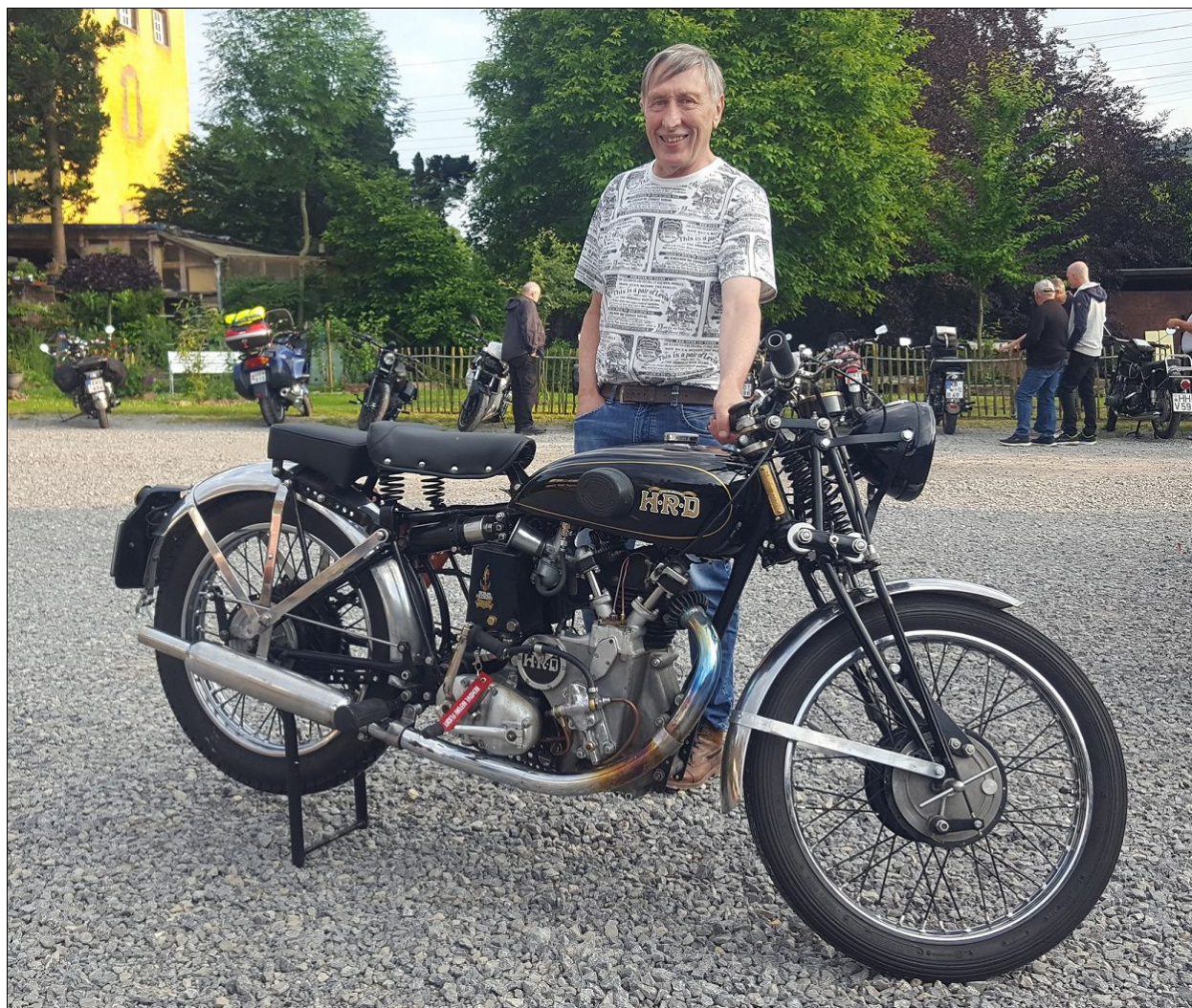
Framme vid cirka halv sex vid Tonenburg Castle, ett jätteställe för bikers. Michael Burkert hade kommit på sin Horex och Vince Lonsdale på sin polerade D-maskin.

Burkert och fru Brigitte med flera var arrangörer för detta rally för Vincent Germany North West som grundades för precis 20 år sedan. 32 anmälda deltagare med 15 Vincentmaskiner hade kommit. Även andra intressanta maskiner var på plats.

En fin maskin ägdes av Dave Hodnett, engelsman numera bosatt i Tyskland. Han hade en race Comet, eller en TTS, TT Special.

En A-modell som var byggd som en racer redan från fabriken. Lennart Pettersson och Stig Gustavsson hade kört via Trelleborg och nu var vi plötsligt sju svenskar! Andra från utlandet var exempelvis Ian Savage och Jennie Bloor från England, båda aktiva inom VOC. En rolig kväll med alla. Brasa, skymning, stearinljus och gemyt.





Dave Hodnett med sin restaurerade Vincent TTS, en maskin byggd för racing redan från start.

Här följer Daves egna beskrivning av maskinen och hur han kunde köpa den:

Vincent HRD 1934 TTS

I have known the bike for at least 40 years. It belonged to an old friend that ran a small truck company. He had a collection of cars and motorcycles in various states of neglect. He used to show me this bike many times standing without the engine in, and the engine sitting on a shelf loosely assembled. At the time I showed little interest as I was racing a Norton Thruxton club racer, also a rare bike.

The bike was first registered for the road in 1952 by a Mr P C Preston with a London registration OGX 946, showing the bike had not left the London area between 1934 to 1952.

I was able to find and contact Mr Preston and he confirmed he had bought the bike from a London dealer but could not remember which one, so my research into what the bike had been doing before it was first put on the road, came to a stop. (I have the original DVLC document showing frame number D759TTS and no trace of an engine number)

Because VOC would not confirm to my friend that this was an ex works bike without evidence of the frame number, he asked me to look for it so we cleaned the left hand side of the head stock but found no numbers.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

At some time later the bike was stripped and sandblasted during some truck repainting and eventually scattered around a number of workshops. This was some time in 1980.

I lost contact with the family after he had died for many years, but a few years ago I was looking for a project and remembered the bike so I contacted his wife and she agreed to sell me the bike if I could find it! After searching in a number of workshops full of rubbish and vehicle parts I managed to collect a car full of rusty Vincent parts and a complete set of engine parts with a crankshaft from under a chicken house!

I then started the restoration noting that I was going to have to make or acquire many small parts.

I was busy cleaning the frame with lots of power wire brushing until I found the Frame number on the **right hand side** of the head stock, now badly worn away. However, some numbers were clearly visible and with the help of a Police friend and some chemicals most of the letters can be seen. (it was a shame the VOC did not give the information that the factory sometimes stamped the number on the right hand side as I would have confirmed the bike then, not after 30 years of rust and neglect).

I completed the restoration in approximately two years with fantastic help from the members of the VOC and the A series expert Andrew Walker.

The build kept me busy in the workshop on the lathe and milling machine and despite having no Vincent knowledge I managed to put it all back together. After only 30 kms shake down I took it to the international Ausfahrt Rund um BAD Münster-eifel, a very hard 14 kms ride and the bike performed fantastic except I think it was still on IOM gearing.

One unresolved question is the motor. After the 34 TT with the JAP engine fitted you can see where the gearbox casting has been cut and the A series engine fitted, the crankcases are not from the very early type, but it has a very enlarged inlet port, lightened polished flywheels inside the crankcases, and some modifications to the oiling and a camshaft with no markings and very different timing. On the crankcase is scratched TT7. In Phil Irving's autobiography there is a story about going to the Dutch GP and he realised there was no engine number for the customs! So the book says he scratched a number with a screwdriver, TT11. But he wrote the book 50 years later so 7 and 11 could have been mixed. There are no other numbers or signs of removed numbers on the crankcase.

Kommande dag satte vi av mot MC-museet PS-Speicher i Einbeck via mindre vägar.

Jättefina vägar, kurviga och med bra asfalt.

Vid en vägvästängning tog vi det försiktigt och åkte på en parallell cykelbana.

Lite rebelliskt! Och det var inte sista gången!

Vi fick vänta utanför museet på resten av gänget. Vince Lonsdale hade fått tändningsproblem på sin fina D-maskin.



SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Sex våningar med fordonshistoria

Museet var inrymt i ett tidigare spannmålslager som nu renoverats och hade utställningar på sex våningar och var föredömligt ordnat. (Adress: ps-speicher.de)

Man kunde vandra rätt snabbt igenom om man ville eller få mera upplysningar via skärmar.

Så många märken. Wanderer, NSU, DKW, Weisse Mars, Cambra, Snob, Megola, Neracar, Blücher Sachs, Stock, Orionette, Phönix.

Utställningarna var indelade i tidsepoker som visade allt från MCns tidiga barndom fram till idag. Små och stora motorcyklar av hög kvalitet för efterkrigstidens transportbehov och plånbok.



Stig och Lennart spanar in en Stock med kardandrift.

På vägen tillbaka använde vi cykelvägen igen!!

Kväll med grill och ännu mer prat och diskussioner och däcksparkning.

BMW hette först BFG, Bayerische Flugzeugwerke. Vem visste det?



SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Inte bara Vincent. Här en skön Zündapp . Obs de praktiska gröna reservdunkarna!

Efter Tonenburg åkte vi bara ett fåtal mil till Lauenförde och ett jätteträpalats, Villa Löwenhertz. Snudd på kråkslott, i säkert fyra våningar med murriga väggar och bred trappa som ledde runt i en halvcirkel upp till nästa våning.

I den lummiga trädgården fanns Biergarten under träden med självservering av pilsner om ingen personal var på plats! Snacka om service!

Efter incheckning tog vi en sväng via små byar och fina vägar.

Platsen verkade vara omtyckt av bikers och karttips på kurviga vägar här i "Weserland", fanns framlagda för gästerna.

Andra bikers och gäster hade lämnat "bomärken" efter sig på barens väggar och vi ville inte vara sämre.

Börje klistrade upp ett Vincentmärke så vi kunde lämna nåt efter oss ändå.



Stig F, Lennart P och Michael Kamper.

Under en dagstur råkade vi köra via en cykelväg med långsamt trampande, lyckliga cyklisterna.

Det var en lång vindlande rofylld smal väg genom lummig skog där de naturälskande cyklisterna njöt av fågelsången.

Sen kommer sju svenskar tuffande ...

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Hemresa. Vi pusslade oss fram norrut över den tyska landsbygden med stopp för tankning och en macka (en stor tjock kvadratisk skiva "falukorv" på bröd.)

Göran trixade med kopplingen och Stig fick hänga upp vänster ljuddämpare på sin gula 750 Norton Atlas café racer. Efter hand nådde vi staden Schwerin, där vi spanade in slottet.

Vi var riktigt kulturella och Jan Östnäs hade varit stolt över oss!

Nästa dag iväg igen. Cirka 15 mil var dagens etapp.

Vid tankningen i utkanten av Schwerin noterades dagens lyckträff!

Calle ledde in oss på en mack och efter 30 sekunder blev vi åskådare till kraftigt och omsorgsfullt tyskt ösregn som inte hade varit ett dugg kul att åka i!

Dagens mål var Burg på ön Fehmarn och Hotel Wisser. Där vilade vi ut lite och angjorde på kvällen hotellets matsal. Kyparen Mark såg att vi var Vincentåkare och under kvällen gjorde han sitt bästa för att vi skulle sälja en maskin till honom för ett gynnsamt pris!

Han var nog väldigt seriös med detta för han kom in med en gratisbricka med sju kalla öl!

Efter återigen en bastant hotellfrukost packade vi ihop och åkte en kort tur till Puttgarden.

Vi puttrade sen via Lolland, Falster och Själland till Mön.

Mer om det i separat artikel om Scandinavian Vincent Club-träffen 2024.



Miniträff i Ådalen

Många i Vincentklubben känner igen vår tyske vän Klaus Sievers från olika träffar, bland andra årsträffen i Vindeln 2023, där Klaus var en av arrangörerna. Klaus och hustrun Ulrike har ett hus i Lockne strax ovan en vik av Ångermanälven och tillbringar numera en stor del av året där.

En naturskön trakt. En dag i augusti blev vi, några vänner från MC-veteranerna i Örnsköldsvik, inbjudna att hälsa på. Vi körde dit, via det vi kallar Gålsjöskogen (väg 335), ner i Ådalen på norra sidan älven. 10 mil enkel väg. Vi representerade engelskt järn; en Norton Inter, två Triumph från Meriden, och en Vincent Black Prince. Efter lite sökande på grusvägen till Lockne mötte Klaus upp, och vi fick en fin eftermiddag med generöst fika och mycket motorcykelsnack, med tonvikt på Vincent, förstås.

Som synes på bilden var två Vincent på plats, så en Vincentträff blev det. Text o foto: Jörgen Rutegård



När hemresan inte blir som det var tänkt ...

Fantastisk träff på "Isle of Mön"! Mycket vackert och bra ordnat. Fredagens färdiga grillpaket var ett nytt sätt att få fredagen att flyta på ett smidigt sätt.

Resan ner gick bra. Jag rullade från Västervik till Björkeboda där min far bor och sedan förbi Perstorp där jag bott i 3 år och jobbat i 10 år. Sedan Åstorp i Skåne och förlorad till E4, färjan stora vägen till Isle of Mön. Jag tankade, fikade, körde och allt gick bra.

Motorns bas-specifikation är gjuten 9:1 kolv. Originalkammar, concentric 930, 240 huvudmunstycke för att den inte skall gå magert och överhettas. Vanlig magnet med brightspark kondensator.

Min strävan är att motorn skall gå lätt, stabilt och starkt.

I något sammanhang har jag lärt mig att termiska verkningsgraden är proportionell mot kompressionsförhållandet. Det vill säga 8:1 ökar verkningsgraden med 9,6% jämfört med 7,3/1 och en 9:1 med 23%. Tändning och förgasare måste justeras för att man skall ha någon glädje av det. Kanske borde man även byta kammar för att få ut full nytta av den högre kompressionen men det kan bli för bra...





Vid något tillfälle har hastighetsmätaren nuddat 120 men jag har aldrig pressat den på fullgas. Inte det som Torbjörn Nilsson beskriver på en Shadow clock. "Man skall köra så att nålen står rakt upp o sedan lite till." När jag skriver hör jag Torbjörns röst med skånsk dialekt, leende och en glimt i ögat när han sagt något djupt dubbeltydigt. Jag vill att motorn skall klara marschfart 100-110 under långfärd. Jag ger den variation när man ligger efter lastbilar o sedan smyger om dem. På mindre vägar så löser det sig i regel av sig självt.

På vägen hem från Mön körde jag först och höll 100-110km/h. Vid en avfart mot Köpenhamn hände det. Plötsligt tappade jag fart och de som körde efter berättade om blårok. När det stannat konstaterade jag utebliven kompression men inget mekaniskt skrammel.

Jag hade tur för stoppet skedde nära en avfart med flera restauranger och en mack.

Gnista och bensin var ok men några optimistiska försök till återstart var fullständigt bortkastade. Efter en stund fick jag tag på Jimmy som bor 3,5 mil från där vi stod. Planen blev fort att lämna cykeln hos Jimmy o sedan tåg o buss hem. Jimmy kom förbi på motorcykel och hämtade sedan mig och motorcykeln med bil och kärra.

När Svarten kom hem så lyfte jag kvickt av topplocket för att se vad som hänt.

Ett litet hål 6mm långt och 2,5mm brett i kolvens topp.

Neville har lärt mig att hål på grund av hög belastning alltid är på motsatt sida av tändstiftet, ju större desto bättre... eller inte. De sista sa han inte. Mitt lilla hål satt precis under tändstiftet. En 9:1 gjuten kolv är hög och kombinationen med ett långt utskjutande tändstift ger att spelet mellan kolv o tändstift bara handlar om ca 1,5 mm. Jag drog snabbt slutsatsen att långt tändstift och hög kolv blivit för mycket.

En kombination av "förbättringar" som inte passade tillsammans.

Jag har beställt en ny smidd kolv 9:1 från VOC och kommer att byta mot ett kortare tändstift och tror att det skall fungera. Inkörning och justering av tändning och förgasare enligt vanliga rutiner.

Jag är ännu inte riktigt övertygad om att man inte skall ha en 9:1 kolv på en Comet. Har ni råd som kan hjälpa mig att ställa in eller bygga en driftsäker och väl presterande Comet så tar jag tacksamt emot dessa. Hälsningar Mats Johansson 076-1011650



Globetrotter Jimmy gör det igen



Medlemmen Jimmy C planerade i år en omfattande tur i Medelhavsområdet. Ni som har Facebook har kunnat följa hans anteckningar och se alla foton från tripplen. Resan gick först med Autozug från Hamburg med slutdestination Innsbruck i Österrike. Tanken var att köra ner längs kusten på Balkan till Albanien. Därifrån nattfärja till Italien och det Internationella italienska Vincentrallyt! Därefter att köra hem norrut via Italien. Men här kommer en kort story från hans 4700 km långa resa: Slovenien, Kroatien. Vincenten körer perfekt. Turen langs den kroatiska kyst er så smuk og perfekt til mc. Balkan er fantastisk. Kunne godt bruge mere tid der. Slovenien, Kroatien, Bosnien, Montenegro og Albanien.

Paus i södra Italien, längs Amalfikusten.

Nu går det med natfærgen fra Albanien til Bari i Italien. Natfærgen til Bari blev 5 timer forsinket, så var ombord på en meget kedelig færge i 17 timer.

Køreturen fra Bari til det Italiensk rally tog fire time i varmt vejr. Ok veje, men med nogle store huller ind imellem.

Fælles tur idag til bunden af hælen af Italien, på vej der ned var vi på Italiens østlige punkt.

Kørte fra hælen op til Amalfi kysten. Meget varm tur med stærke vind. Det føltes som at køre med en føntørrer i ansigtet.

Amalfi kysten gude smuk og total trafik kaos.

De kører som sindssyge, der ikke altid plads på de små vejr.

Det er hård kost for koblingen at kører i 1 og 2 gear en hel dag.



Bedövande vy från en Vincent förarplats. Grossglockner-passet. Med en korrekt underhållen Vincent finns knappast några gränser för den förare som vill ha äventyr!