

# INNEHÅLL

## Tidning nr 98 – Hösten 2020

- 03 Ordförandens Julhälsning, av Mats Johansson.
- 04 Träff i Hökensås och årsmöte i virustider.
- 07 Verksamhetsberättelse
- 09 Jimmy utmanar norska vägar och norskt väder – igen!
- 13 Födelsedagsfest och klubbträff i Tomas Johanssons Man cave.
- 17 Brustna ventiler och brända kolvar. Även en Vincent har en gräns.
- 21 Fortsatt modifiering av Concentric-förgasare.
- 23 Fribergs fartminnen. Fortkörning modell 1956.
- 24 Torbjörns Bodenmaskin fick en Shake down-test i sommar.
- 26 Spara ditt högerben! Nu finns startmotor även för Comet.
- 29 Shadow provkörs – anno dazumal.
- 30 Jultävling. Fram med förstoringsglasat!

Förstasidan: Jimmy och hans Esther utmanar Norges vackra landskap och lynniga väder.

Sistasidan: Okänd tjej på okänd Shadow.

Skinnställ är en sak. Men det vore väl bäst också med skinnhandskar när man åker hoj?

# Ordförandens julpynt?

**Corona, corona, corona...**

Så! Nu har vi nästan klarat av det ämnet!

Fort o bra på samma sätt som Astrid Lindgren och hennes systrar hanterade döden!

I backspeglarna så ser jag att vi klarat de träffar vi haft på ett bra sätt. Utan att någon blivit sjuk. Till våren och framemot sommaren borde det bli bättre och lättare. Har vi riktig tur så kan vi köra träffen i juni, annars kanske augusti. Det är fortfarande osäkert men vi är många som är både redo och villiga.



Mina planer för vinter och garaget känns bra. Jag skall byta framfjädrar, bygga nytt framhjul och montera de nya längre stöden från Mikes Vincentparts.

Under året kommer vi också att få det 100:e numret av SVCI. Kanske blir det historisk tillbakablick från några som har överblicken?

Vi har haft ett första styrelsemöte via telefonkonferens och det gick bra. Vi skall ha ett nytt i Januari-Februari. Övriga saker som skall med tidningen är inköpta och förvaras nu hos föreningens tomte. Nissarna har varit flinka och det finns en lista med ”önskningar” som räcker till hela nästa år. Man kan verkligen lita på de flitiga och påhittiga Nissarna.

Det lär finnas 5 Vincent twin som går att köpa för pengar i Sverige. Den Rapide som såldes på Tradera för någon månad sedan gick för 310.000kr och vad jag vet så var det en klubbmedlem som köpte. Det tar i regel flera månader ibland till och med något år innan man

hittar en långsiktig köpare som i bästa fall också är eller blir medlem i klubben. Uthållighet kan också krävas när man skall köpa Vincent och det kan vara både att spara, drömma och vänta på rätt tillfälle.

Nu låter det nästan som att tomten nalkas. Men inte kommer han nu ... jo men kanske ..

Men det är ju en ung tomtensisse på en Vincent, det är ju den sorten vi alla önskar!

## God jul och ett Gott Nytt Vincentår!

# Årsmötet i Hökensås

Som bekant blev jubileumsträffen i juni inställd, men årsmöte bör hållas ändå. Raskt ordnades med en förträff över dagen. Samma arrangörer. Hökensås är en stor anläggning med många stugor, restaurang och butiker. Fiske i kringliggande sjöar tycks vara en viktig angelägenhet. Stället omges av trevliga småvägar med många kurvor.



Vi var en grupp på 15-20

Vincentnördar. Det i våra och allas (?) ögon legendariska märket representerades av två Comet, en Egli och en Norvin, båda tusenkubikare. Sen var vi några som kom från när och fjärran med mer moderna motorcyklar och några i bil. Men det är Vincent som räknas. Speciellt roligt att se Tomas Johanssons nyrenoverade Comet. Vincent och Vincentklubbarna lever – det kommer nya medlemmar och ”nya” maskiner.

## God ekonomi

Efter lunch avhölls årsmötet i god ordning. Ekonomin redovisades noggrant och är i gott skick med ett lagom överskott. Ansvarsfrihet gavs. Årsavgiften bibehölls på 250 kr vilket fortfarande ger utrymme för mer generositet i samband med träffarna. Styrelsen omvaldes i sin helhet, liksom revisorer och valberedning. Styrelsen gör ett utmärkt arbete och lyser av aktivitet och framåtanda.

Efter mötet drog de flesta hemöver. Alla Vincent startade snällt. Mats J och jag övernattade och passade på att ta en kvällstur i vackra Västergötland, njöt av trevliga vägar och spanade på kyrkor i trakten.

## Next year in Hökenås

Nästa års träff blir förstås på Hökensås 11-13 juni som tidigare annonserat. Då blir det stort jubileum, då det då är 50 år sedan klubben bildades 1971. Vi kan då också fira 51-årsjubileum eftersom tankarna på en klubb kom upp redan 1970...

Året efter finns planer på träff i Dalsland. Sedan står troligen Norrköping, Hestra, Danmark, Finland på tur utan given ordning. Samt givetvis Örnsköldsvik 2032. Som extra krydda kan det bli en gemensam tur till Isle of Man och Irland 2023.

Så länge man kan klättra upp på en motorcykel kan man köra Vincent.

Jörgen Rutegård

**Markera din kalender! Hökensås 11-13 juni. Pris runt 1900 kr. Se hemsidan [vincenthrd.se](http://vincenthrd.se) framöver! Där kommer du att hitta mer exakt avgift, program och mailadress till Henry Riedel för anmälan. Telefonnummer till Henry är annars 0320-211271 eller 072-2256297.**

## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Utspridda medlemmar vid årsmötet. Trion Elisabeth Östberg, Ann-Sofi Riedel och Margareta Magnusson har eget bord.



Tomas Johansson med sin vackert renoverade Comet. Han tog Cometen till årsmötet, fast denna bild är från ett annat tillfälle.

## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



"Operator, give me long distance! Give me Heaven on the line".  
Ordförande Mats och Jörgen tog en extratur efter årsmötet och spanade på kyrkor och arkitektur.

## PROTOKOLL

fört vid årsmötet 2020-08-22 med Scandinavian  
Vincent Club, Hökensås Camping

### § 1 Mötets öppnande

Mats Johansson hälsade de närvarande välkomna och förklarade mötet öppnat.

### § 2 Justering av röstlängd/medlemslista

Röstberättigade är medlemmar upptagarna i deltagarlistan för träffen.  
Beslöts justera denna om behov uppstår.

### § 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 Henry Riedel och Sivert Bomberg.

### § 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 Stigsén redogjorde för resultat och balansräkning. Resultatet blev 12 000: -.  
I kassan fanns 42 000: -. Tillgångar minus skulder = årets behållning blev 24 000: -.  
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.  
Till ledamot valdes Neville Higgins och Johan Ulff.

### § 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 Jan Östnäs och Jörgen Rutegård

#### § 14 Behandling av styrelsens förslag och inkomna motioner

Styrelsen har diskuterat olika reklamprylar till jul och nästa års Jubileumsträff på förslag finns buff, tygkasse, dekaler (Anders Lincoln), pins.

Förra årets träff gick med ett underskott på 2400: – enligt Patrik Olsson. Självklart skall inte träffarangören behöva stå för underskott utan mötet stödde styrelsens förslag att ersätta honom mot en för revisor nöjaktig redovisning.

Förslag att premiera de som åker Vincent.

Som en punkt i Jubileumsfirandet kan t.ex. Peter Lindén eller Bengt-Olof Karlsson inbjudas att hålla föredrag.

En tävling i tidningen där priset är träffavgiften.

Medlemsanskaffning:

– Börje kollar VOC medlemsförteckning om det finns Skandinaviska medlemmar som inte är med vår klubb och ge dem information.

– Lista från Transportstyrelsen införskaffas för att se vilka som inte är medlemmar och följa upp ägarbyten. Styrelsen handhar listan. Liknande skall om möjligt införskaffas för Danmark.

– Stigsén försöker få in artikel i Classic Bike och att Nostalgia skriver en om nästa års träff.

– Mikael Kyander har goda kontakter i MCHK Racing där det kan finnas intresse för Vincent.

– Annonser i Classic Bike

– Kontakta lokalpress vid årsmötet

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

Jan Stigsén presenterade olika budgetförslag. Besluts att behålla medlemsavgiften oförändrad 250: – och att godkänna budgeten utifrån denna medlemsavgift. 800: – har inkommit i frivilliga bidrag.

#### § 16 Kommande träffar

2021 är det 50 års sedan klubben bildades så ett 50 års jubileum är lika befogat som 2020 som var 50 år sedan första träffen. Träffen kommer att bli på Hökensås den 11-13/6 på samma ställe som det första mötet. På förslag för 2022 finns Dalsland med Stefan Lindblom och Calle Sjöblom som träffvärdar. För 2023 Sjögestad med Anders Håkansson som träffvärd. 2024 Harsens i Danmark. 2025 Hestra.

#### § 17 Övriga frågor

#### § 18 Avslutning

Ordföranden förklarade årsmötet avslutat.

Vid protokollet:



Börje Kollnert

Mötesssekreterare

Justeras:



Henry Riedel



Sivert Bomberg

# Jimmy och Esther på tur i Norge



**Jimmy Clemmensen** hade fått en uppgift att ordna en artikel om sin Norgeresa i somras. Han tog på sig uppgiften med ett allvar som liknade Bluesbrothers målmedvetenhet. Ni vet, filmen där de hade ett gudomligt uppdrag ...

Jeg havde planlagt at sommerturen skulle gå til Østrig, Kroatien, Italien og Schweiz. Men det satte Corona også en stopper for. Turen blev derfor til det skønne Norge. Vi (min kone Esther og jeg) kørte afsted lørdag morgen og skulle med færgen lørdag aften fra Hirtshals til Stavanger. Om bord på færgen var der nogle morderne rejse maskiner, de er bare kæmpestore med enorm oppakning. Det ser sjovt ud når vi parkerer ved siden af med vincenten, det ligner vi kører på en knallert! Vi ankom til Stavanger søndag morgen i flot solskin og kørte til Prædikestolen. Vi brugte hele dagen på at vandre op til Prædikestolen og ned igen.

Vi havde booket et hotel der hvor vandreturen begynder. Næste dag gik turen mod Sognedalen, vi mødte nogle andre motorcykler da vi pakkede, de havde kørt i regnvejrr fra syd Norge til Prædikestolen! Når man kører Vincent "on a mission from God" regner det ikke!!

## **Kigger lidt mærkelig på os**

'Og igen kigger de lidt mærkelig på os, når vi fortæller at vi rejser rundt i Europa på denne maskine. De trækker lidt på smilebåndet lige indtil jeg for gang i de 998 ccm, så bliver der nikked anerkendende.



## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB





Der var en tysker som vidste hvad en vincent er, han var helt færdig da han så min meget brugte vincent. Da jeg startede næste morgen var hele familien og kigge på, kone + to teenager børn.

Vi kørte så meget som muligt på de nationale turistveje, de er superflotte veje med fantastisk udsigt.

På tredje dagen nåede vi til den smukke Sognefjord, vi kørte over fjeldet, fra Aurland til Lærdal hvor der var sne, super flot tur, har kørt samme strækning i 2016 men uden Esther bag på. De næste dage kørte vi langs nordsiden af sognefjorden og ned til Bergen. Esther skulle flyve hjem fra Bergen, og jeg fortsatte nord på. Kørte mod Ålesund herefter Atlanterhavs vejen og så ind til Tronhjem. Mødte to italiener på en færge med kæmpe Mc maskiner og oppakning. De kunne se et klister mærke fra Sardinien på min side taske, og så gik snakken igen om Europa ture på Vincenten. De har svært ved at tro jeg kører så langt alene men det er ok når man er ”on a mission from God”.

### **Trollstigen, Geiranger**

Efter Trondhjem gik turen syd på. Trollstigen, Geiranger. Nogle gange når jeg parkerer Vincenten spørger folk om de må tage et billede, det er oftest nogle der ved hvad en Vincent er. Jeg tog Oslo færgen hjem til København. Det blev en tur på 3.500 km. De første 1.300 km med Esther bag på. Ingen Road side adjustments!! Det må være fordi at jeg var på ”on a mission from God”!

Og to uger i Norge uden at have regntøjet på!! ”Once in a life time”, det sker ☐ ☐

## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



En Vincent säger mer än tusen ord ...



Vi kørte over fjeldet, fra Aurland til Lærdal hvor der var sne, super flot tur.

# Träff i Hestra med tårta



**"Och när jag kom runt sista kurvan och ledde loppet med bara 400 meter till mål, så det BANG under sadeln! Bakom mig kom ett stort svart moln, har han som körde bakom mig berättat!"**

**Fniss i publiken.**

**Scenen är en verkstad i småländska Hestra.**

**Sammankomsten gällde födelsedagen för klubbens nestor, Mr Neville Higgins.**

Förutom berättelsen om smällen, det svarta molnet och den brända kolven som förstas blåste honom på segern, drog Neville flera historier från sin tid på racerbanor runtom i Sverige och i England.

Arrangörer för sammankomsten var Tomas Johansson, hans Ann-Sofi, och Lennart Pettersson. Verkstad, förresten, det är ett truckföretag med ett 14-tal anställda. Och ovanvåningen hade Tomas inrett på ett spektakulärt sätt. Lite av en "Man cave". Nästan 20 medlemmar i Scandinavian Vincent Club hade kommit. Och många hade kommit långväga.

Jörgen Rutegård från Ö-vik hade lite andra ärenden på Västkusten och tog tillfället i akt att komma till träffen i Tomas' verkstad.

Ett gäng från Skåne och ett från Göteborgstrakten kunde räknas in.

**Trehjuling med JAP-motor**

Och en kom med en trehjuling! Det var Jan Stigsén som körde sin öppna Morgan Three Wheeler från 30-talet, med en JAP V-motor i fronten som kraftkälla. Visserligen var det en klar höstdag med blå himmel men Jans jacka av typen RAF-pilot kom nog väl till pass i sittbrunnen.

Efter välkomstkaffe med bulle blev det mingel och besiktning av en Rudge och en Indian, båda mycket tidiga modeller som var i renoveringsstadiet.

## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Vid Tomas uppbyggda gamla mack. Massor av bensin- och motornostalgiskt fanns att studera.



I Skånegängets bagage fanns två Cometmotorer i delar som besiktigades. Många åsikter, synpunkter och tips skrevs ner av nye medlemmen Sven Andersen, till höger, som var ägare till en av motorerna.

## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Stig Johansson och Sivert vid Tomas Comet. Observera hojen på väggen.

## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

På ovanvåningen till firmans lokaler i Hestra hade Tomas ordnat en spännande inredning. Stora utrymmen med långbord, bardisk, en uppbyggd gammal mack, samt en rad med renoverade motorcyklar uppställda som på museum. Av dem var sju av ovanliga märket Dunelt. Tomas kom över sin första Dunelt vid 15 års ålder. Sedan har det bara fortsatt.

- Jag gillar mest 4-taktshojar och helst före 2:a världskriget och lite ovanligare hojar. Dessutom fanns olika specialare som Dirt trackhojar och andra hojar, alla fint renoverade. Planscher och mackrelaterade nostalgiprylar kompletterade det hela. Allt i petroleumkulturens tecken.

### **Pizza, tårta och kaffe**

Arrangörerna Tomas Johansson och hans Ann-Sofi tillsammans med Lennart Pettersson hade ordnat det riktigt fint. Hämtad pizza och smaskiga tårter intogs vid långborden.

Och att så många kunde och ville komma trots tveksamheter med virusfaran får ses som en fullträff. Vi försökte ha lite granna Coronamedvetenhet. Inga handslag som brukligt utan viss distans.

Neville nådde den aktningsvärda åldern av 89 år, och ser inte ut att ha tacklat av nämnvärt. För att underhålla oss hade han tagit med en samling av delar från olika haverier, främst från körningar på Stora Holm i Göteborg. Det är klart att han har ett stort antal pokaler hemma också, men detta var lite intressantare att studera.

Nu fick vi veta massor om faran att använda för magra metanolmunstycken eller vevtappar av tveksamt ursprung. Mer om detta på egen plats i tidningen.

Många i Västsverige och även andra delar av landet har fått råd och dåd av Neville vad gäller Vincentmaskiner. En generositet som många ska vara tacksamma för och som bidrar till att kunnandet sprids och att 70-åriga

Vincentmaskiner fortfarande rullar och dyker upp på träffarna i Skandinavien och andra platser.

### **Och det klart att grabben ska ha present!**

Calle Sjöblom lyckades överrätta ett paket med ett pussel som ännu inte anlant i posten! Neville fick i stället en förenklad variant bestående av ett foto från Olofströmsträffen på en bräda. Itusågat i inte färre än två delar. (Hoppas att det riktiga pusslet anländer snart.)

Micke Glatzl överrättade en Vincent T-shirt, som kommer att räcka i minst ett helt år!

På ryggen stod det tryckt med en väldig stil, som till och med Zlatan troligen skulle ha godkänt, ja, ni ser själva!

Och blommor förstås. Från Skånegänget kom blommor av olika slag. Fjärilsbuske (buddleja) och hortensia. En av dem i en jättekruka såpass magnifik att kalaset knappt gick in i bagaget på bilen när det var dags för hemresa.



# Hänt på Stora Holm-banan



**Det är mycket man vill vara med om här i livet.**

**Det är också mycket som man helst INTE vill vara med om.**

**Motorhaveri är ett sådant.**

**En som varit med om en del spektakulära händelser är Neville Higgins när han körde en av sina 1000cc i bantävling under flera år.**

Men det är klart, om man rör sig i en värld med bränsle av metanol och kompressionsförhållanden på 14:1, så når man gränserna förr eller senare.

Samtliga händelser inträffade på hans Racer, The Heap. Motordelarna har han sparat och satt upp på en skiva. Som en varning, kanske?

- Namnet The Heap kommer sig av att jag hade köpt maskinen och tagit hem den sent en kväll.

När jag nästa morgon tittade närmare på den, tänkte jag:

- Oh, dear, what a heap of crap I have bought..



## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

The Heap blev i alla fall renoverad och har varit med på såväl Stora Holm och Hedemorabanan som på Sviestad i Linköping.

De havererade delarna här kommer alla från SMK-tävlingar åren 1988 – 1992.

De arrangerades på Nevilles "hemmabana" Stora Holm på Hisingen, med eldsjälens Carl Oskarsson i spetsen. Många lopp gick förstås utan problem eller med endast smärre malörer. Och det har ju också blivit många pokaler på hyllorna.

Men sedan är det annat som mer "sticker ut". Om man uttrycker sig milt ...



Några exempel på haverier, som Neville sparat till eftervärlden. Lite märkligt ändå, att han ser så glad ut, eller hur?

### Ventil gick i två delar

- Stornyn här är att jag hade satt i en helt ny ventil.

Men redan under första loppet gick ventilen av, berättar han.

Resultatet blev att ventiltallriken gjorde en volt och slog in sig i kolvtoppen. Självt ventilskaftet kröktes och stötstängen likaså. Till och med vipparmen blev krökt.

Ventilfjäders fjäder gick av och längst ner i vevhuset fann Neville en liten bit material från kolvtoppen (till höger i bild).

Toppen gick faktiskt att rädda med svetsningsarbete. Resten av delarna hamnade som sagt på display.



Inte vad man förväntar sig efter att ha satt i en ny ventil. Haveri på Neville Higgins "The Heap". Ventiltallriken inborrad i kolvtoppen.



### Bränd kolv

- Jag körde ju på metanol och experimenterade med olika munstycken. Vid ett tillfälle hade jag reducerat till, jag tror det var från 1300 ner till 1100-munstycke.

Och det verkade gå bra, för efter tio varv ledde Neville loppet ända in på sista varvet.

- Men 400 meter före mål sa det Bang! minns han.

- Han som låg bakom berättade att det kom ett stort svart moln ur mitt avgasrör!

Ett hål hade bränts genom kolven på grund av detonationer från metanolen.

### Brusten vevtapp

- Detta var 1988. Jag accelererade på rakan på treans växel och hade ett varv på 5500 rpm. Då kom den högsta smäll jag hört från någon motorcykel som gått sönder. Ett verkligt BANG! Vevtappen från Alpha Bearings hade gått tvärt av.



När Neville studerade bitarna kunde han se att det var ett utmattningsbrott.

- Jag beställde sedan en ny vevtapp med större diameter, 1 1/8 tum mot original 1 tum. På första tävlingen gick den också av. Tvärnit på maskinen.

- Också här var det tursamt att det skedde på en raksträcka.

Annars hade jag säkert gått omkull. Han som svarvat vevtappen lovade mig omedelbart en ny!

Lika snabbt sa jag ”Tack så hemskt mycket, men nej tack!!”

# Modifiering av Amal Concentric MK 1

Medlemmen Peter Sandström fortsätter här sin beskrivning av förgasarmodifiering för anpassning till våra 500-kubikscylindrar. Tomgångsmunstycke, förgasarnål och flottörniva avhandlas här.

När jag ville byta förgasare till en som inte läcker föll valet på en Amal Concentric MK 1. Den finns att köpa ny hos Classic MC eller Veteran MC, jag köpte en 930 (diameter 30 mm) i vänsterutförande till min Comet. Där kan man även köpa lösa delar som munstycken, nålar, packningar, flottörer och flottörnålar.

Efter att ha studerat ämnet förgasare på [thevincentmotorcycle.co.uk/](http://thevincentmotorcycle.co.uk/) förstod jag att det inte bara var att skruva på och köra. Nej, först måste den modifieras för att passa en Vincent. Underlaget till beskrivningen nedan kommer därifrån som jag har provat med gott resultat.

## Tomgångsmunstycke

Förgasare levereras med ett fast tomgångsmunstycke som inte passar våra maskiner enligt expertisen. Lyckligtvis är förgasaren förberedd för ett separat tomgångsmunstycke på ovansida av flottörhuset, det är bara att skruva dit, jag har ett munstycke storlek 30. Men man måste också borra upp det fasta munstycket, som är mindre än storlek 30. Det sitter innanför tomgångsnålskruven. Skruva bort nålen helt, innanför kan man se det fasta munstycket. Borra försiktigt upp detta (går borren av får man köpa en ny förgasare) med en 1 mm vass borrhög (stadig bormaskin på stativ eller pelarborr, och högt varvtal). Avlägsna borrhögarna, sedan är den delen avklarad.

## Förgasarnålshals (Choke Tube eller Spray tube)

Nålshalsen sticker upp i insugkanalen. Den inre halvan av denna hals, den som är vänd mot cylindern ska kapas ner ända ner till insugets undersida. Man kan antingen försöka slipa bort materialet på plats eller värma och pressa ut halsen ur förgasarhuset och fräsa/fila bort urtaget. Pressa i så fall uppifrån och ner mot flottörhuset.

Notera höjden innan det pressas ur så att det hamnar på samma nivå när det återmonteras.

Om man misslyckas har Classic MC halsar till salu.



### Bränslenivån i flottörhuset

Denna är mycket viktig för att förgasaren ska fungera väl. Nivån ska vara 0,21" +/- 0,040" eller 5,3 +/-1mm = 4,3 - 6,3 mm mätt från överkant på flottörhuset. Hur tar man nu reda på detta utan röntgenblick? Som tur är finns det en gängad plugg i botten på flottörhuset. Man kan modifiera en standard bottenplugg med slangnippel eller svarva en gängad plugg med en slanganslutning. Sedan trär man på en transparent plastslang som man viker upp längs flottörhusets yttersida. Då har man ett nivåör som visar bränslenivån inne i flottörhuset.

**(Red:s anm. Detta behandlas även i tidning nr 96, med bilder å allt!)**

Lämpligt är då att innan ha markerat nivåerna på utsidan av flottörhuset. Har man tur stämmer nivån, annars får man justera. Det är inte så lätt eftersom standardflottören är en gjuten plastdetalj som inte går att justera. Visserligen kan man justera höjden på flottörnålventilhuset genom att knacka det försiktigt i endera riktningen men jag tyckte det verkade vara för mycket överkurs för mig. I stället inhandlades en Amal StayUp float. Classic MC säljer denna för 205 kr. Fördelen är att gaffeln som lyfter flottörnålen är av metall så att den enkelt kan böjas för att justera bränslenivån. Jag monterade flottören och började justera. Det visade sig att det inte gick att få upp nivån till rätt höjd, antingen var den för låg eller så flödade flottörhuset över. Jag kollade hur flottören flöt och det visade sig att den flöt för högt så att den ganska tidigt tog i flottörhusets tak och då inte kunde stänga flottörventilen. Jag löste detta genom att tynga ner flottören lite. Jag lindade lite koppartråd runt själva flöten så att den flöt lite djupare i bränslet. Då gick det att justera till rätt höjd utan att den flödade.

**Peter Sandström**



Under Coronanedstängning kan man göra olika saker. En del viktigare än annat.

Ni minns Per Larsson, han som saknade sin gamla Shadow så mycket att han skapade en modell av den? Modellen var med i tidning nr 92, och som målning i nr 97, faktiskt..

Nu har Per snidat till en figur som framför modellhojen.

Och eftersom ni är Vincentkännare allihop, behöver vi inte tala om vem personen är som ligger raklång iförd badbyxor på en Vincent 1000!!



# Fortkörning modell 1956

Bo Fribergs Cometminnen

Detta exemplar må behållas av mottagaren. Nr 300/1956.

## STRAFFFÖRELÄGGANDE

Namn: Friberg, Bo Sigvard Född den 13/10 1937  
 Boende: Drottninghamnsvägen 62, Ektorp  
 Titel i yrke, anställd hos: bilmontör vid Philipssons Bilpalats, Stockholm, Tel. 34 00 00.  
 Förseelse (med angivande av tid och plats): Den 9 augusti 1956 omkring klockan 20.10 framförde Ni motorcykeln A 841 /interims skyltar/ med en hastighet av 76 kilometer i timmen på Värmdövägen vid Långsjöstrand i Nacka, oaktat den högsta tillåtna hastigheten där bestämts till 60 kilometer i timmen.

Följande lagrum åberopas: 61 § 1 mom. 1 st. c) och 68 § 1 st. vägtrafikförordningen.

Härigenom förelägges Eder följande

straff: Böter -- kronor  
 tjugo dagsböter om 4 kronor -- öre (tillhopa 80 kronor -- öre).  
 påföljd: --

Om Ni erkänner förseelsen och underkastar Eder det straff och den påföljd, som härigenom förelagts, skall Ni teckna godkännande av föreläggandet på exemplar 2 och återställa det till under-

eller medelst insättning på tjänstepostgirokonton. insättning på tjänstepostgirokonton är icke gällande.

**Ja, det gällde ju den här fortkörningen 1956 med Vincent Comet. Jag letade men hittade ingenting, men det har legat och gnagt hela tiden att jag borde ha sparat dokumentet.** Och under över alla under, så har jag nu hittat det. Dokumentet fanns där det borde finnas! Det var därför jag inte hittade det. Jag bifogar en kopia, där ni ser att jag i alla fall inte var någon fortkörningsdåre, utan en ganska modest sådan.

Här får ni också ytterligare en Vincenthistoria ifrån den tiden. Då fanns det ett stort knuttefik, Talludden, vid ena brofästet på bron över Karlbergskanalen i Stockholm. En kväll var jag där med Vincenten och tillsammans med några till samt några brudar bakpå åkte vi ut en sväng mot Ekerö. På tillbakavägen gick kopplingsvajern av så jag var tvungen att växla utan att koppla ur, vilket medförde en ryckig körning. Så på Träkvistabron, en träbro, mellan Ekerö och Lovön, blev det ett så kraftigt ryck att spättan därbak åkte av och satt och ylade mitt på bron!

Det var ju en träbro, som kanske dämpade spättans fall och endast med risk för en och annan sticka därbak. Inga större skador alltså att döma av det kraftiga ylet och det ilska fräsandet efteråt!

Hur jag sen fick igång bågen med brud och utan koppling kommer jag inte ihåg, men iväg kom vi, men gissa om hon var sur resten av vägen tillbaka! Vem skulle inte varit det?!

Bo Friberg

## Fortsättningen för Bodenmaskinen



**Storyn om den så kallade "Bodenmaskinen" fortsätter.**

**En halvt hopmonterad maskin visades på Stockholmsträffen av Torbjörn och Ingrid. Den blev körbar/körklar i våras (lilla bilden) och det kunde vi i läsa om i förra numret. Nå, hur gick det då?**

**Blev det några turer i de skånska bokskogarna, eller var det tillbaka i garaget pronto? En nyhopsatt maskin kan ju betyda överraskningar. Små eller stora.**

**Här kommer Torbjörns ord:**

Under första provturen visade att den vackert om-förkromade Dunlopfälgen fram var alltför bucklig, den blev utbytt mot en rostfri från Central Wheels, som går rakt och fint. Förgasarna var fett bestyckade, speciellt i det område där trottelturtagget gör sig gällande, men det fick vara så en tid tills motorn gått ett tag. Under inkörning och då och då håller jag i 1 dl tvåtaktsolja på cirka tio liter bensin.

Nytt avgasrör var beställt sedan lång tid. Plötsligt en dag kom en förfrågan från VOC-spares om jag fortfarande var intresserad, jodå, så det kom på en vecka. Det gick bra att knacka till flänsen på det främre röret i linje med den kapningen som var. Avgasmuttern var vänd åt rätt håll. Man kan ha tur ibland.

Det blev inte mer än 170 mil på den i sommar, stötdämparna blev modifierade efter Peter Sandströms anvisning, och det är de bästa stötdämpare jag har haft på någon Vincent.

## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Vid pass 120 mil öppnade jag upp trottelturtaget till 4. Det var bara 3 innan. Förgasarna är Concentric med cirka 28 mm genomlopp. Det blev betydligt bättre.

När nu motorn gått så pass att man kunde varva ur i växlar, hoppar den ur på tvåan! Så det blir upp på arbetsbänken över vintern.

En hel del andra komponenter i motorn behöver inspekteras för att se om dom klarar sig i det långa loppet.

Delar som kom med i lådorna vid köpet var av ovisst ursprung. Och några var av mina egna hopskarvade bitar, ska bli intressant att se.

Småvägarna genom bokskogen i våras var mycket vackra och Vincenten bidrog till den behagliga turen. Vi ser fram emot den kommande våren och sommaren.

### Hälsningar Torbjörn

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

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

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

Deadline: 31 mars 2021

## From Down Under - The OZ Vincent Review

Alla med Vincentintresse borde känna till den utmärkta nättidningen från Australien, The Oz Vincent Review.

Den ges ut ideellt av en gentleman, Martyn Goodwin, som har ambitionen att klara sig utan betalannonser.

Innehållet kommer till stor del från läsarna. Historiska reportage, tekniska artiklar och annonser för privatpersoner. Trevlig läsning, är vad det är.

För att prenumerera till din mailbox, skriv in adressen:

<https://ovr270.wixsite.com/ozvincentreview>

och du kommer till sajtens redaktionssida.

Klicka Free Subscription.



## The Oz Vincent Review





# Trött på att kicka din Comet?



**En hjälp att starta Cometen. Det låter väl bra?**

**En startmotor för 1000cc har funnits att köpa från företaget Alton sedan en tid. Men nu finns också startmotor för Comet.**

Nu är startmotor för 500 cc Comet ingen ny idé. De första prototyperna kom kring 2008, och de provades lokalt av franska medlemmar av Vincent Owners' club.

Man skiftade dock fokus och började med en motsvarande startmotorkit för Norton Commando. Ledstjärnorna för tillverkningen skulle vara: Effektivitet, smart design, ett diskret utförande med hänsyn till originalutseendet samt möjligheten att återställa till ursprungsutförandet.

Efter ett antal år av produktion för Nortonmaskinen var det dags att damma av de tidigare ritningarna för Vincent Comet. Man lade till ändringar som grundade sig på erfarenheter från commandokitet, och drog igång sin produktion.

I kitet ingår 20 sidor instruktioner med förklarande steg. Där finns kloka råd som att förvänta sig diverse små motgångar vid monteringen när ny teknik monteras på en 65 år gammal maskin. Kanske vill man dra om lite elledningar samtidigt, eller byta ut generatorn.



## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Kitet kostar cirka 25000 kr och inkluderar alla delar som behövs, inklusive en ny, förstärkt inre transkåpa.

Man påpekar diplomatiskt att startmotorn inte är en hjälp ifall utgångsmaterialet är en Comet med startsvårigheter på grund av tändning, kaminställning eller förgasarproblem. (Ett tips för längre batteriliv är förresten en fungerande ventillyftaranordning)

En liten bearbetning på insidan transkåpan är nåt som måste till bara. I övrigt görs ingen annan ändring eller bearbetning av motorn. Man ska kunna utan problem byta tillbaka till original.

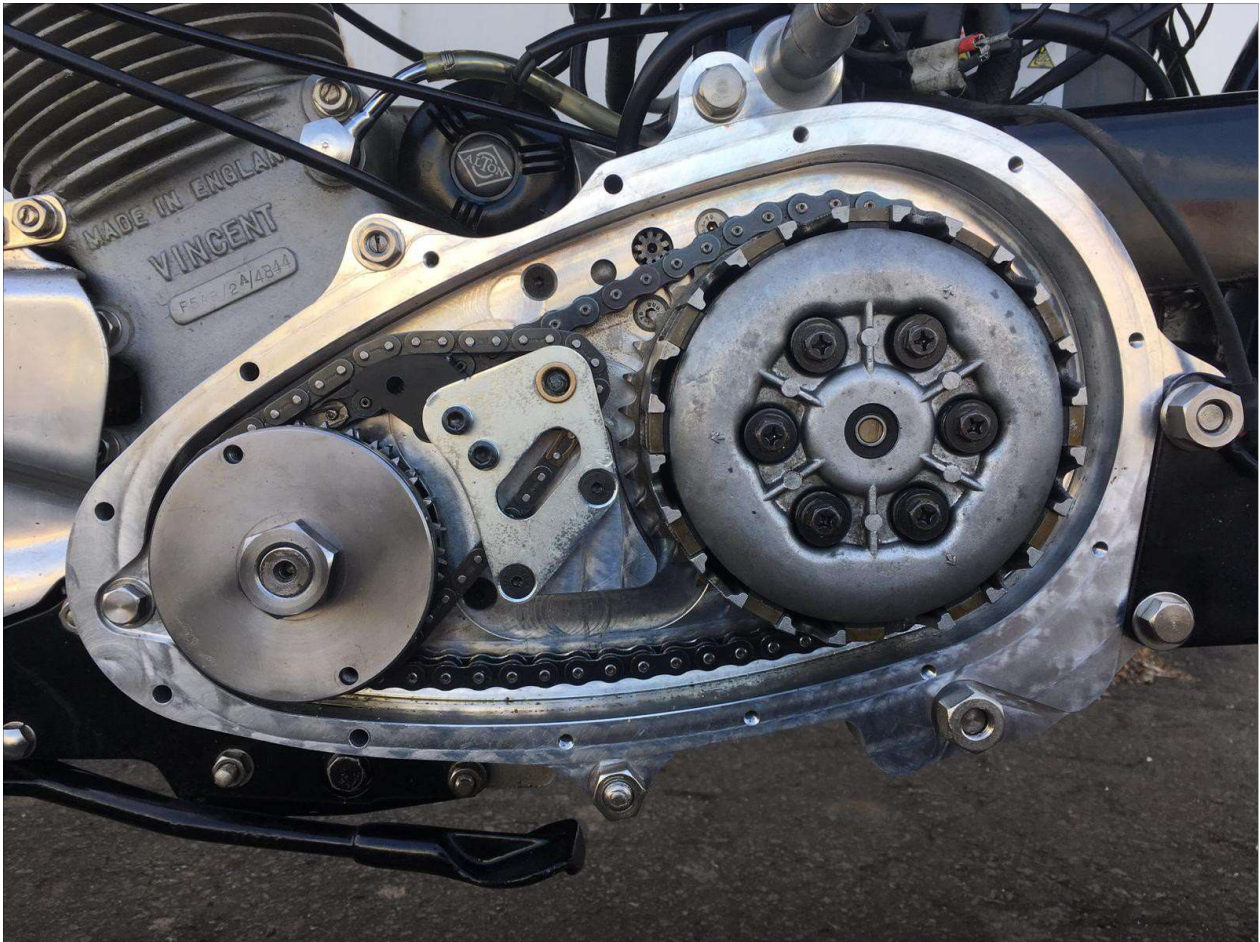
Alton ger också två års garanti på delarna.

Systemet är gjort för minusjord. Men om man vill ha plusjord så går det också bra. Man måste då kontakta Alton för att få en modifiering gjord före leverans.

Systemet säljs även av VOC spares (PR499).

För den med stark plånbok och äldre ben kanske det är nåt att fundera på?

## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



# FAMOUS CAR DRIVER TESTS



Writing in "Autosport" issue of November 21st, 1952 the well-known driver, Mr. John Bolster was full of praise for the standard Black Shadow lent to him for test purposes by a private owner.

*Below are a few extracts from his report:—*

"Regular Autosport readers may rub their eyes a little at the subject for this week's road test. It is perfectly true that this is not a motor-cycle magazine, and that we normally deal only with those machines that have a wheel on each corner. Nevertheless, many people are aware that Great Britain produces a standard sporting bike which has, in road trim, a better performance than most stripped racing cars.

It will be observed from the data panel that 100 m.p.h. comes up quite as quickly as does 60 m.p.h. in many fast cars. In consequence, one sees a three-figure speed on even the shortest straights, and actually the makers suggest 'the ton' as a continuous cruising gait. Since that pace is well within the compass of the superb third gear, one flicks negligently into top and tries for some real speed.

At 100 m.p.h. the Vincent rides as well as a very good car.

The engine never seems to be working hard, and the wind carries the song of the exhaust away behind. In consequence any velocity between 60 m.p.h. and 100 m.p.h. feels about the same . . . I found it advisable to keep a pretty close watch on the large and accurate speedometer, but this is so well placed that one need not take one's eyes off the road.

The brakes are simply magnificent. They are immensely powerful, but the leverages are so proportioned that one does not tend to lock the wheels in an emergency. If the 'Black Shadow' has the best acceleration of any vehicle on the road, it certainly has deceleration to match. The suspension is soft, and the tyres remain glued to the tarmac at all times.

It is the very performance of this machine that makes it so safe. The rider naturally slows to a crawl in any built-up or congested area, just to experience that sky-rocket acceleration back to the cruising speed. One can remain on the indirect gears for miles, if desired, as the gearbox is totally silent.

I would like to record my sincere thanks to the owner, Mr. John Ling, for trusting me with this atom bomb on wheels. I am sure he was as surprised as I was when I returned it to him still in one piece. Boy! What a motor!

Performance—Maximum speed 125 m.p.h. Speeds in gears, 3rd 110 m.p.h., 2nd 85 m.p.h., 1st 65 m.p.h. Acceleration, 0-60 m.p.h. 6.5 secs., 0-100 m.p.h. 21 secs.

Fuel consumption—60 m.p.g."

*With acknowledgment to Autosport.*

The foregoing comments are from an unbiased report on a perfectly standard production machine. Nothing was known at the Factory regarding this test until its appearance in print.

**★ THE WORLD'S FASTEST STANDARD MOTOR CYCLE**

**★ THIS IS A FACT, NOT A SLOGAN**

VINCENT ENGINEERS (STEVENAGE) LTD., STEVENAGE, HERTS

Phone : STEVENAGE 690-3





# JULTÄVVLING

## Baksvingsbytet



Vi fick en bild från Sture Fredin från hans besök hos Börje Kollnert där de bytte sving med varandra. Syftet var nog att någon av deras hojar skulle bli mer "matching numbers".

Vid en närmare granskning hittade vi dock flera underligheter med bilden. Eller kan det vara så att en undersysselsatt kassör varit och kladdat i bilden?

Tävlingen går ut på att hitta så många som möjligt av konstigheterna. Om Du hört talas om tävlingen "Finn 5 fel" så glöm det och sluta INTE leta efter 5 upphittade! Då lär Du inte vinna....

Rätt (förhoppningsvis) svar skickas till [jan.stigsen@telia.com](mailto:jan.stigsen@telia.com) eller i brev till Jan Stigsén, Ömmesala 4, 514 52 Länghem. Du har till 31 januari på Dig, samma datum då medlemsavgiften skall vara betald. Tävlingsjuryn består av Mats och Jan som är relativt omutbara. Chansen att utses som vinnare ökar om Du hittar de svåraste konstigheterna och om Du dessutom kommer med roliga kommentarer till varför det är fel. **Vinnaren får träffavgiften till 2021 års Vincentträff betald av klubben.** Fram med det stora förstoringsglaset! Bilden kommer även att ligga på hemsidan, Diverse-fliken.

### NYA MEDLEMMAR SEN SIST

Tomas Jansson, Trollhättan

Jens Bang, Stavanger

Jeanette Klingborg, Klippan

Rauli Naukkarinen, Nossebro

Sven Andersen, Jonstorp



Den här vackra A-cometen kan väl tjäna som påminnelse om att bättre, ljusare och varmare tider ändå ligger framför oss. Det gäller bara att hålla mörkret borta nu! Tänd flitens lampa i garaget! Fortsätt skruva! Håll ut!!