

# INNEHÅLL

## Tidning nr 99 – Våren 2021

- 3 Ordförandens Vårhälsning, av Mats Johansson
- 4 Inbjudan till Jubileumsträff
- 5 Kallelse till årsmöte och dagordning
- 6 Vincent, vad hände efter 1955?
- 11 Historien om Vincent. Maskinerna och personerna
- 23 Schmitzbromsen – första intrycken från uppdaterad frambroms
- 25 Dansk lokalt traef på det skönn Langeland
- 26 Facit till Jultävlingen
- 28 Vi har fått nya medlemmar!
- 30 Colortune – ett sätt att kolla förgasarjusteringen
- 31 Annonser och smått o gott

Förstasidan: Hökensåsträff för cirka 50 år sedan.

Från vänster: Gunnar Eliasson, Bo Magnusson, Per-Erik Riedel, Henry Riedel och Ann-Sofi Johansson.

Sistasidan: En gång var Hondas slogan: "You meet the nicest people on a Honda".

Vincents slogan borde ha varit: "You get more girls on a Vincent". Marcus Bowden, i VOC:s styrelse på sin A-Rapide, kan i varje fall inte klaga på uppmärksamheten vid Morval Steam Rally i Cornwall!

### 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](http://vincenthrd.se)  
För frågor om medlemskap, kontakta ordförande Mats Johansson, Västervik. Tel 0761-011650

## Förgasare, kompressor, insprutning, vaccination...

### Ordförandens reflektioner

Fortsätt vara försiktiga! Jag hoppas att ni alla är vaccinerade när ni får denna tidning och att vi kan börja se framåt och genomföra 50-årsträffen så som det är planerat den 20-22 augusti.

Tidning nummer 100 är nästa nummer! Skicka bilder till Johan Ulff! Finns det någon artikel eller något nummer som ni uppskattar speciellt? Hjälpt oss att göra ett bra 100-jubileumsnummer genom att skicka bidrag, en historia, bilder eller bara ringa någon i styrelsen och berätta vad ni vill ha!

Approved by Greta-dekalen som fanns med förra tidningen kan försvaras genom att vi fortsätter hålla liv i de maskiner som redan finns. I en livscykelanalys av miljöpåverkan så är livslängden den viktigaste faktorn. Livslängd förutsätter kvalitet och bra design. Och det stämmer mycket väl med Vincent motorcyklar!

När vi kör dem så har vi ofta högoktanigt fossilbränsle. Det gillar inte Greta och kanske inte de yngre heller. Jag kontaktade klubbens genom tiderna största Vincent-och metanolanvändare Neville Higgins för goda råd. Han beskrev att när man kör på metanol så behöver man öka



munstyckena 2,5-3x från 350 till 1100!

Han sa också "Jag har aldrig haft några problem med metanol".

Jag ser mig själv med huvudet fullt av adrenalin och endorfin vrida om gasen precis lagom fort för att som Neville undvika spinn på bakhjulet och dra ifrån George Brown på Gunga Din. Säger Neville att det inte varit några problem så tror jag helt på det.

Kollade Amal Burlens hemsida och där anger

man att deras förgasare var anpassade för etanol från 2012 och framåt. Jag har kört bil på etanol och då behöver man 25% mer bränsle så att öka huvudmunstycket från 220 till 280 kan nog vara bra om man vill behålla högfartskapaciteten. När jag körde till Nordkapp så tankade jag etanol full tank några gånger och märkte egentligen ingenting. Sedvanlig förgasarjustering och kanske om man är försiktig kan man ju alltid hålla i en skvätt biologiskt nedbrytbar tvåtaktsolja för att förgasaren skall vara lite smord. Det här är inte komplicerat eller kostsamt, utan lätt och roligt. När man funderar lite så kan man beskriva det vi kan göra som något miljömässigt hållbart och mycket roligt för både äldre och yngre. Kanske skulle vi erbjuda både Greta Thunberg och Prins Vincent att bli klubbens skyddsänglar för att sprida budskapet?

Vi är nu 138 medlemmar, två fler än föregående år. Det är väldigt trevligt!

Imorgon skall det bli sol och varmt. Då hoppas jag göra årets första tur. Har startat flera gånger, den startar fortfarande lätt. Efter vintern gav jag den full choke och sedan startade den direkt.

Läste någonstans att Vincentägare är lyckligare än andra människor. Kommer inte ihåg var jag läste det men det känns som att det är sant.

Vi ses i augusti! Ring oss gärna!

Hälsningar Mats Johansson 076 10 11 650

Börje Kollnert: 070-328 48 42, Johan Ulff: 076-052 40 64, Jan Stigsén: 070-522 35 84

Jimmy Clemmensen: +45 233 46 621, Neville Higgins : 031-3303219

## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB FYLLER 50 ÅR



Två de tre gentlemännen på bilden ingår i årets arrangörsgrupp. Men vilka? Känner du igen dem efter 50 år? Se hemsidan för att fuska, eller ta fram tidning nr 96 ...

**Helgen 20-22 augusti är det dags! Jubileumsträff för Scandinavian Vincent Club.**

**Platsen blir natursköna Hökensås Camping, strax norr om Jönköping.**

**Samma plats där klubben bildades för 50 år sedan! Då kom 13 deltagare på nio hojar.**

Alla är välkomna! Har du en Vincent? Ja, så mycket bättre, då! Skruva ihop och sätt fart på den!

Missa inte detta! Vi kommer att ta fram en speciell Jubileumströja, enbart för detta tillfälle.

I avgiften ingår två nätter i fyrabäddsstuga, två frukost, middag fredag kväll och lördag kväll (förrätt o varmrätt) samt jubileumströjan. Sängkläder och städning ingår.

På campingen finns butik, café, pub och minigolfbana och även flera vandringsleder.

Öppettider kan dock variera! Vi kör ölförsäljning till lågt pris (Obs, endast kontanter).

För lördagen finns flera olika utflyktsmål förberedda att välja mellan efter behag.

Anmälningsavgiften får vi fastställa innan anmälningstidens slut, så avvakta med betalningen tills vi vet definitivt. Den beräknas preliminärt till 1.950,- SEK (2020 års priser).

Bankkontonummer är: SEB 51023448734. För utländsk betalning, se hemsidan.

### ANMÄLAN VIA E-POST

Används i första hand. Håll utkik på hemsidan [vincenthrd.se](http://vincenthrd.se) för alla aktuella detaljer.

Där hittar du exakt avgift och mailadress till Henry Riedel för anmälan.

### ANMÄLAN VIA TELEFON

Telefonnummer till Henry är 0320-211271 eller 072-2256297. Du får svar på frågor om pris och program och kan samtidigt ange storlek på din Jubileumströja (S, M, L, XL eller XXL).

**SISTA ANMÄLNINGS DAG 13 JUNI!**



## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB FYLLER 50 ÅR

### Kallelse och Dagordning för 50-årsträffen i SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Plats: Hökensås

Tid: Lördagen 21:a augusti 2021 ca kl 17 .00

#### Dagordning:

- 1 Ordförande öppnar årsmötet
- 2 Justering av röstlängd/medlemslista
- 3 Fråga om kallelse skett i stadgeenlig ordning
- 4 Val av ordförande och sekreterare för årsmötet
- 5 Val av två justeringsmän, tillika rösträknare
- 6 Fastställande av dagordning
- 7 Genomgång och godkännande av föregående årsmötesprotokoll
- 8 Föredragning och godkännande av styrelsens verksamhetsberättelse
- 9 Föredragning och fastställande av resultat- och balansräkning samt revisionsberättelse
- 10 Fråga om ansvarsfrihet för styrelsens medlemmar
- 11 Val av styrelseledamöter
  - ordförande på ett år
  - sekreterare på ett år
  - kassör på ett år
  - övriga styrelseledamöter på två år
- 12 Val av revisorer och revisorssuppleant för ett år
- 13 Val av två ledamöter i valberedning för ett år
- 14 Behandling av styrelsens förslag, inkomna motioner och eventuella förslag till stadgeändringar.
- 15 Fastställande av medlemsavgift, uppbördstermin samt budget för kommande verksamhetsår
- 16 Kommande års träffar, plats för årsmöte och eventuella andra aktiviteter
  - År 2022 - Team Sjögesta Motell Dag F, Anders H, Göran J med flera
  - År 2023 - Danmark/Skåne
- 17 Övriga frågor
- 18 Mötets avslutande

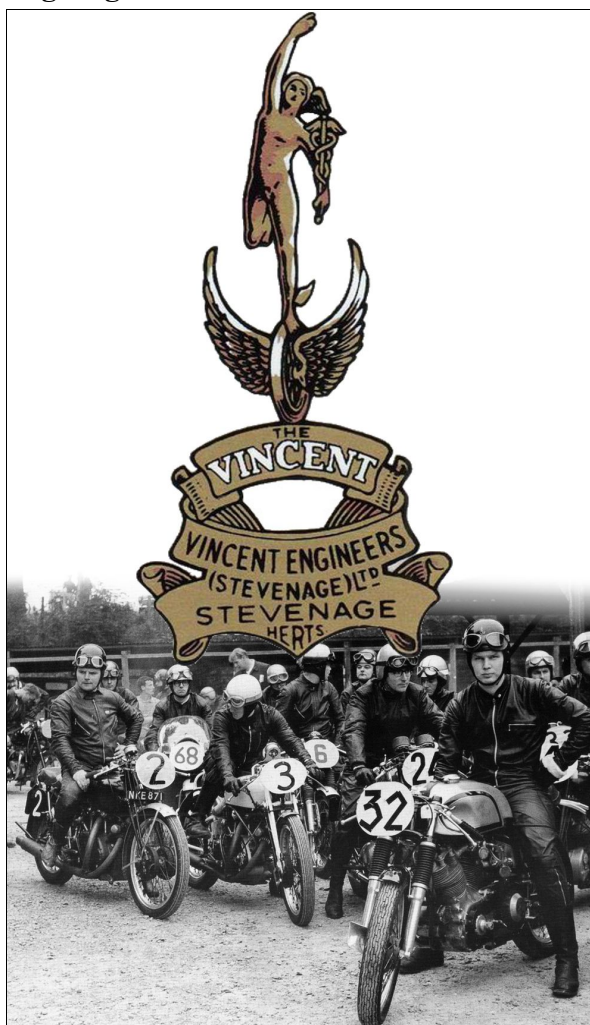


# Vincent och livet efter döden

Text: Jan Stigsén, Norvin-nörd

Nej, vi tänker inte avhandla ämnet kopplat till Vincent Van Gogh eller någon annan som heter Vincent, det får teologerna avhandla. Vi pratar om motorcykelfabrikatet Vincent och vad som hänt efter att produktionen upphörde i Stevenage strax före jul 1955.

Fortfarande 66 år, en hel "pensionsålder", efter att produktionen upphörde är Vincent i högsta grad ett levande fabrikat.



Vincent har ju haft en ganska unik tillvaro efter "sin död". Tack vare motorns prestanda är den fortfarande up to date i modern trafikrytm och används än idag för långresor. Många andra maskiner från den tiden i den här högre prisklassen ser man mest bara på museer och oftast har den tekniska utvecklingen upphört. I några fall har namnet klistrats på moderna konstruktioner helt utan tekniskt arv från ursprunget.

En anledning till att just Vincent kunnat vara så aktuell långt efter att produktionen upphört är troligen den image märket byggt upp som "Världens snabbaste standardmotorcykel".

Detta imponerade ju ända till slutet på 60-talet, ja kanske även en bit in på 70-talet.

Trots att de då var kanske 15 till 25 år gamla hojar var de fortfarande ett alternativ för dem som ville ha en "Värsting".

Merparten av de Vincent som används i lite större omfattning är idag modifierade och moderniserade med 12-volt elsystem, elektroniskt tändsystem, annan koppling och i många fall startmotor.

En annan sorts uppgradering som också förekommit är att några Shadow kan ha förvandlats till Lightning. Lite skämtsamt säger

man att de är så slitstarka att av 31 tillverkade Black Lightning så finns idag minst 50 bevarade och troligen finns det till och med några med samma motornummer. Med god reservdelstillgång är det inte speciellt svårt.

För att man skall våga använda dyrgriparna på det här sättet krävs att tillgången på reservdelar och kunskap inte försvinner efter det att tillverkaren slagit igen. Detta ordnades upp innan fabriken stängde helt 1959, fyra år efter att mc-produktionen upphört. Då hade Harper Engines Ltd, också i Stevenage, tagit på sig reservdelsförsäljningen. De var dock mest intresserade av lättillverkade slitdelar och liknande med hög omsättning. Harpers blev uppköpta av Mat Holder och så småningom blev det brist på de mer komplicerade delarna.

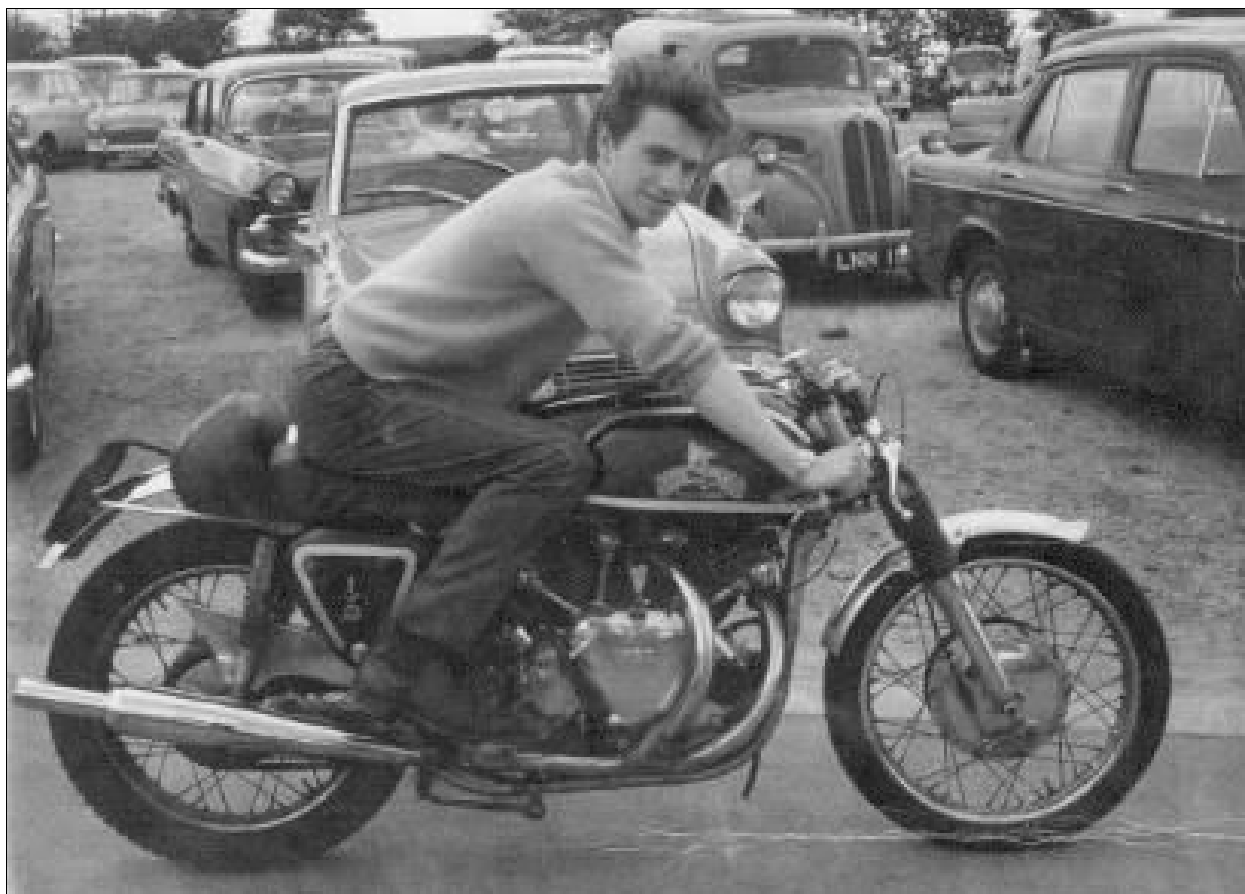
## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB FYLLER 50 ÅR

Därför startade den engelska Vincent-klubben i början på 70-talet ett företag för reservdelshållningen, VOC Spares. För att inte stöta sig med Mat Holder handlades det från början enbart med de delar Holder fann ointressanta att tillverka.

Efter misslyckade försök av VOC att komma överens med Mat Holder om tillgång till ritningar med mera så startade VOC upp ett väldigt ambitiöst projekt att nyskapa alla ritningar i cad miljö. Detta tillsammans med styrda maskiner gör att de reservdelar som nu finns att tillgå är otroligt mycket bättre än de delar som tidigare tillverkades. Vår Englandsimporterade Vincentguru Neville Higgins var djupt involverad i detta ritningsprojekt. Detta har resulterat i att reservdelstillgången är så komplett att man bara för att bevisa detta, byggdes det 2007 en komplett Black Shadow enbart med delar från lagret. Den auktionerades sedan ut.

### Norvin

Motorer havererade och andra hojar krockades så att bara motorn var värd att spara på. I den miljön fanns det både ramar och motorer att tillgå och många "ton up boys" fick tanken att stoppa in sin favoritmotor i den bästa ramen. I Featherbed-ramen hamnade främst Triumphmotorer (Triton) och även BSA (NorBSA).



För att bygga den ultimata caféracern skulle man givetvis ha den snabbaste motorn, Vincents tusenkubikare, i den bästa ramen, Featherbed.

I början var det lite oklart med namnet på dessa Nortonbastarder, så de kunde döpas till Vincent–Norton, Vinton, Vin–Nor eller Viscount (byggda av Tom Somerton).

Med Vincents 500 cc Cometmotor i Dominator ram kunde den döptas till Comdom, ett namn som på den tiden kunde väcka lite anstöt ...





Namnet Norvin blev dock det som skulle bli det etablerade begreppet.

Vem som byggde den första bastarden enligt detta recept är oklart, men det skedde troligen redan i mitten av 50-talet. Sedan har det bara fortsatt fram till vår tid och den sista Norvin är ännu inte byggd. Fortfarande byggs det flitigt, både hembyggen och beställningshojar. Idag är det svårt (= nästan omöjligt) att få fatt i en originalmotor i prisklassen under astronomisk. Det går dock att köpa nytillverkade motorer och ramar. Nya kompletta Norvin tillverkas av bland annat John Mossey Classics och Hailwood Motorcycle Restorations (Mikes grabb) i England samt Ernst Hegeler i Tyskland. Inte ovanligt med borrarade motorer, exempelvis till 1300 cc.

### Egli-Vincent

Fritz Egli i Oberwil/Aargau Schweiz tävlade med en Vincent Black Shadow som han fått i gåva av en arbetskollega. Efter att ha trimmat motorn var han nöjd med den, men inte med ramen. Han byggde därför en egen ram, en enkel och vridstyv konstruktion med ett väl tilltaget övre ramrör som på Vincentvis även fungerade som oljetank och försedd med en Ceriani framgaffel. Med den hojen blev Fritz 1968 schweizisk mästare i Bergrennen.



Fritz Egli senior med Egli-Vincent, i efterhand något modifierad av ägaren.



## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB FYLLER 50 ÅR

Egli fick efter det många förfrågningar ”Kan Du inte bygga en sådan ram även åt mig?”. Så började det och det fortsatte med att han köpte upp begagnade motorer för att även kunna leverera färdiga Egli-Vincent. Även lösa rammar och ram-kit såldes till privatpersoner som kommit över en motor. De som i slutet på 60-talet och början på 70-talet åkte Egli-Vincent hade definitivt en av dåtidens vassaste hojar och riskerade knappast att bli fråntagna.

En del handlare, främst i England, köpte rammar från Fritz för att själva bygga färdiga hojar till försäljning. Roger Slater var en av dessa. Han var även officiell importör för Storbritannien och samarbetade med Fritz genom att ta fram begagnade och renoverade Vincentmotorer åt Fritz. Sedan gick han över till att bygga ramarna själv med licens från Fritz. Han utvecklade slutligen en egen variant med rammar som byggdes av Eric Cheney.

När tillgången på begagnade motorer började sina för Fritz övergick han på 70-talet till att bygga rammar enligt samma koncept till modernare motorer, till exempel Hondas 6-cylindriga CBX. Med mest bara raka rör var ramen lätt att bygga så andra handlare/verkstäder kopierade ramen, med eller utan licens, till egna byggen och många av dessa bygger fortfarande Egli-kopior. John Mossey (som numera bygger med nytillverkade motorer), CTC Racing och Colin Taylor är bara några exempel.

### Patrick Godet



Patrick Godet Egli-Vincent Café Racer 1330 cc

En av dem som på nytt tog upp tillverkningen av Egli-Vincent var fransmannen Patrick Godet. Han löste problemet med motorbristen genom att starta nytillverkning av Vincent-motorer. Fritz Egli blev så imponerad av kvaliteten på Patricks byggen att han utnämnde Patrick till sin ”efterträdare” och gav honom rättigheten att använda namnet Egli-Vincent. Numera går det att få motorerna på 1330 cc och 100 hk. Patrick dog i december 2018, men verksamheten fortsätter i samma anda.



### Terry Prince

Terry Prince arbetade hos Fritz Egli när Egli-Vincenten utvecklades och efter att han slutade där flyttade han i slutet på 70-talet till Australien och hade med sig mängder med kunskaper i bagaget. Senare kom Terry att samarbeta med Fritz son, Fritz Egli junior. Denne hade erfarenheter från jobb i ett Mercedes-Benz Formula-1 team och Suter Racing i Schweiz. Där fanns utrustning och teknik att exempelvis förvandla aluminiumblock till topplock åt Terry.



Hans företag TPV Classic Motorbikes Terry Prince med sin sidvagnsracer levererar bland annat aluminiumramar, vevaxlar, cylindrar och topplock över hela världen till dem som vill ha minst 1200 cc och mycket mer effekt.

Terry har hela sitt vuxna liv varit engagerad i mc-racing med Vincent, främst med sidvagn. Vid 70 års ålder slog han ett världsrekord (fartrekord) i sin klass på Bonneville Salt Flats i USA med sin Vincent. Ryktet går att hans fru nu försöker få Terry att inse att han borde ha gått i pension för länge sedan, men alla vi Vincententusiaster som älskar hans prylar hoppas att han inte lyssnar på det örat.



TPV Vincent med aluminiumram

**Artikeln fortsätter i nästa nummer och vi skall då även försöka presentera de Vincentbyggen från perioden efter 1955 som finns i klubben. Om din hoj inte varit med på hemsidan under "Månadens Vincent", skicka gärna in en bild på din Vincent/Norvin/Eglimaskin till: [jan.stigsen@telia.com](mailto:jan.stigsen@telia.com)**

# Historien om Vincent

Peter Sandström



Vincent har blivit en legend i motorcykelvärlden som fortsätter att fascinera trots att det är 65 år sedan tillverkningen av motorcyklarna upphörde.

Kanske är det för att det rör sig om en superbike. Den tidens superbike.

Matchad förmodligen endast av Brough Superior och något annat lyxigt skräddarsytt motorcykelmärke.

En superbike som satte rekord som stod sig i decennier. Och som är attraktiv att äga och som fortfarande hävdar sig väl i dagens trafik.

Vilka var de entusiaster som ville skapa det som skulle bli världens snabbaste motorcykel? Och vad var det som drev dem?

Medlemmen Peter Sandström har skrivit den spännande historien i tre delar om dessa motorcyklar och deras upphovsmän.

## **Philip Conrad Vincent (PCV)**

Philip Conrad Vincent föddes 1908 i England. Hans föräldrar drev en boskapsranch i Argentina men modern flyttade till England för att barnen skulle få brittiskt medborgarskap.

Han utbildade sig på Harrow School och började 1926 studera teknik på Kings College.

Vid denna tid hade han blivit mycket intresserad av motorcykelteknik.

Redan 1927 tog han fram en egen motorcykel baserad på en 350 cc MAG motor.

Han hade konstruerat en egen ram med en fjädrande triangulär bakram och fjädrarna placerade horisontellt under sadeln som han sökte patent på 1927.

Denna ramprincip skulle sedan komma att användas på alla Vincents motorcyklar.



### Howard Raymond Davies (HRD)

Nästa viktiga person är Howard Raymond Davies som föddes strax före sekelskiftet. Efter skolgång sökte han sig till AJS. Hans första tävling var dock på Scottish Six Days Trial på en Sunbeam.

Han var inte främmande för att tävla i höga farter och 1914 ställde han upp i Senior TT på Isle Of Man och lyckades där komma på andra plats. Endast 19 år gammal!

Under första världskriget sökte han sig till flyget. Efter en kort pilotutbildning placerades han i Frankrike som flygspanare för artilleriet. Han sköts ner tre gånger och efter den sista nedskjutningen 1917 blev han krigsfånge i Tyskland där han frigavs efter freden 1919.

Tillbaka i England tävlade han för AJS med framgång och slog flera hastighetsrekord. Han hade nu kommit fram till beslutet att starta tillverkning av motorcyklar under eget märke, HRD.



Med motorer från J. A. Prestwick (JAP), Burman växellådor, Webb framgafflar, BTH-magneter med mera kunde konstruerandet påbörjas. Han samarbetade med E.J. Massey och fokuserade på maskiner med stabila rammar och kraftiga bromsar, något som han ansåg andra motorcyklar saknade vid denna tid.

Sedan följde en kaotisk start med att montera ihop maskiner som skulle ställas ut på Olympia MC-utställning i november 1924. Man blev klar några dagar efter öppningen. Mottagande blev positivt och ett flertal ordrar tecknades. På våren 1925 började man leverera, huvudsakligen till kunder som avsåg att tävla med maskinerna.

HRD:s slogan var "Produced by a rider". Och en rider var han, denne Davies!

Howard Raymond Davies på morgonen inför träning på Isle of Man 1925.

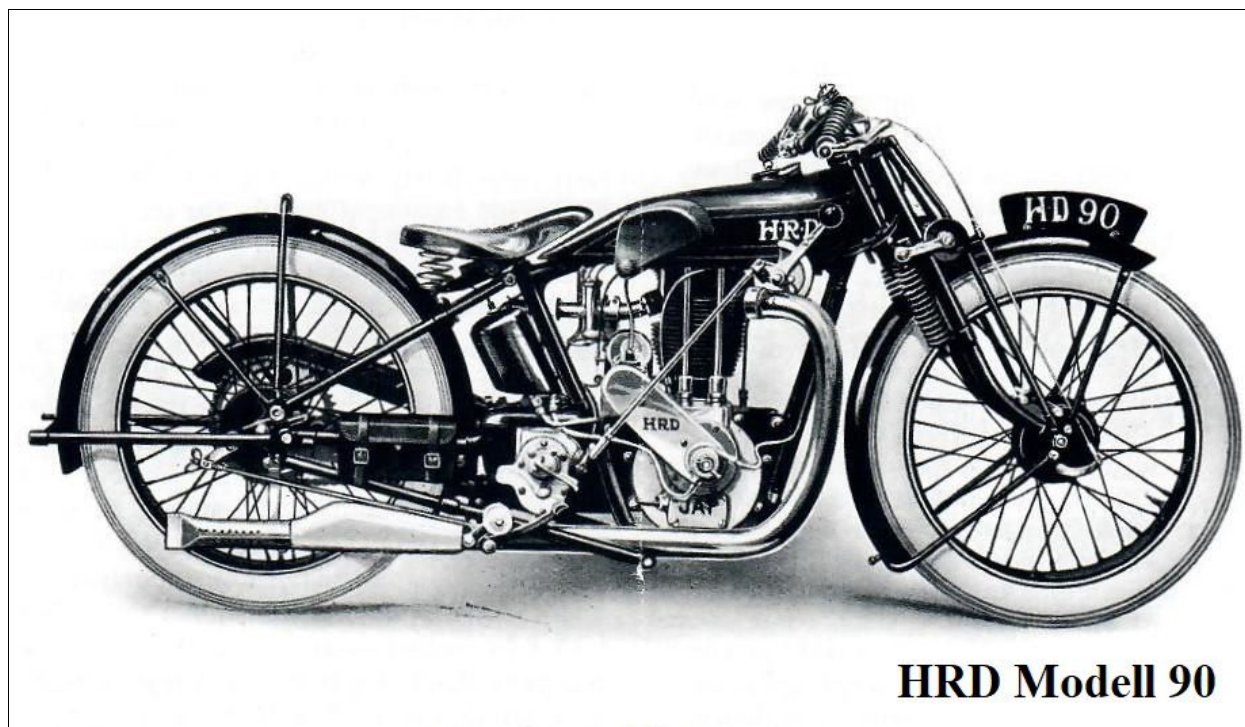
## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB FYLLER 50 ÅR

Han bytte inte ut racerbanan mot ritkontoret utan ställde upp på Isle Of Man senare samma år, 1925.

Där blev han tvåa på Junior TT och segrare på Senior TT! På sina egna maskiner.

En enastående prestation!

Detta lade grunden för fortsatta framgångar för den lilla MC-fabriken. Men trots framgångarna översteg kostnaderna intäkterna hela tiden, delvis påverkade av en storstrejk 1926, och till sist tvingades man att frivilligt sätta företaget i konkurs 1927.



**HRD Modell 90**

### **Philip Vincent köper upp HRD**

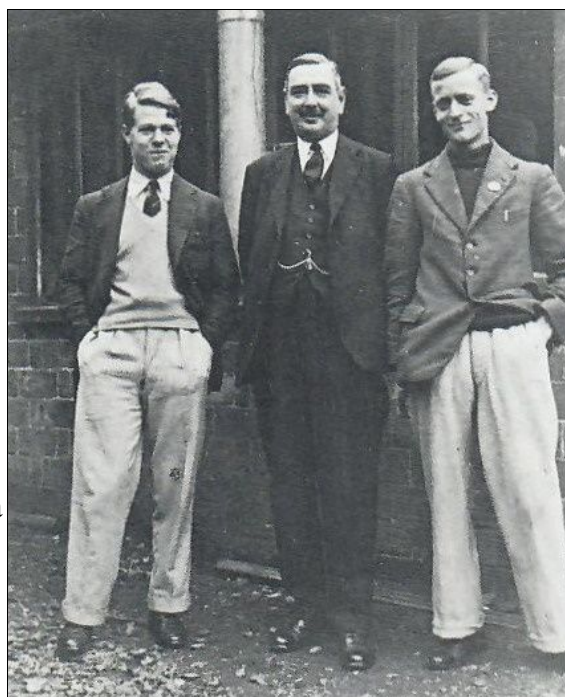
Philip Vincent ville starta tillverkning av motorcyklar och tog då den smarta vägen. Och det var att köpa ett märke som redan fanns på marknaden istället för att bygga upp det från ingenting.

Med hjälp med finansiering på 30 000 pund från sin pappa kunde Philip Vincent 1928 köpa konkursboet efter HRD vid 20 års ålder för 500 pund.

Ett villkor från fadern var att Frank Walker tillsattes som VD och ekonomiansvarig för det nystartade Vincent HRD Company Ltd.

Företagets logga behöll den stora HRD-texten med en liten Vincentlogga ovanför. Man ville givetvis dra nytta av det framgångsrika varumärket HRD så mycket som möjligt.

Bill Clarke (se text nedan), Frank Walker och Phil Vincent, till höger.





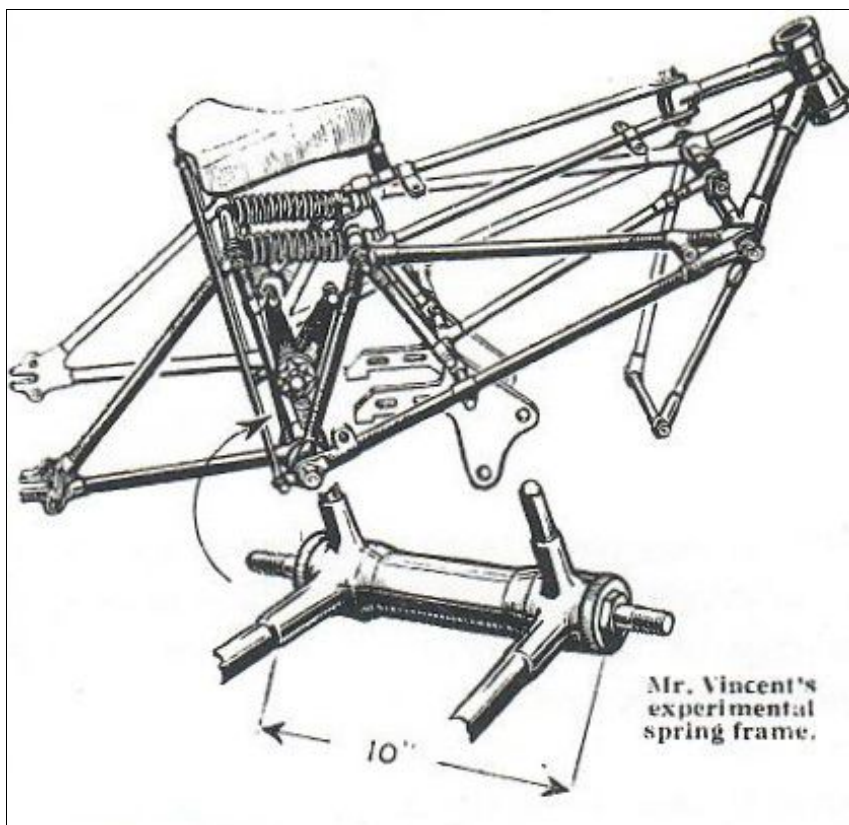
## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB FYLLER 50 ÅR

Frank Walker hittade lämpliga lokaler i Stevenage norr om London med närhet till Birmingham, till en järnvägsstation samt tillgång till The Great North Road för provkörning av de nya maskinerna.

I affären med lokalen ingick också några duktiga mekaniker. Med ett litet lager reservdelar och stabil finansiering annonserade en ung optimistisk Philip Vincent för en ointresserad omvärld att här skulle startas tillverkning av motorcyklar. Man byggde motorcyklar med köpekomponenter i form av motor, framgaffel med mera runt den egna unika ramkonstruktionen!

### Fjädring på bakhjulet

Vid denna tid hade nästan alla motorcyklar stel bakram utan fjädring på bakhjulet. För att skona föraren hade sadeln någon form av fjädring medan passageraren ofta fick nöja sig med en stoppad sadel vars underrede följde vägens ojämnheter. I den mån bakhjulet hade kontakt mot underlaget. Enda fjädringen var dynan och fjädringen i däcket. Denna princip var dominerande ända fram till 40 -50-talet. Detta var inte unikt för denna tid. Även bland senare tiders motorcyklar har bromsar och vāghållning legat steget efter utvecklingen mot allt högre motoreffekter.



Redan som 16-årig skolpojke skissade Philip Vincent på en egen ramkonstruktion som sedan patentsöktes 1927. Den bakre delen av ramen hade triangelform och var lagrad i framkant nedtill mot den främre ramen med koniska rullager. Även styrlagren och hjullagren hade koniska rullager (detta hade även HRD). Mellan ramdelarna placerades fjäderben och dämpare av friktionstyp. Ramen hade även rör som förband svingarmslagringen direkt till styrhuvudet, något som långt senare blev vanligt för att åstadkomma ramar med god stabilitet, t.ex. hos Colin Seeley.

Vincents patenterade ramkonstruktion. Det fanns även möjlighet att justera styrhuvudets vinkel med ställbara rör.

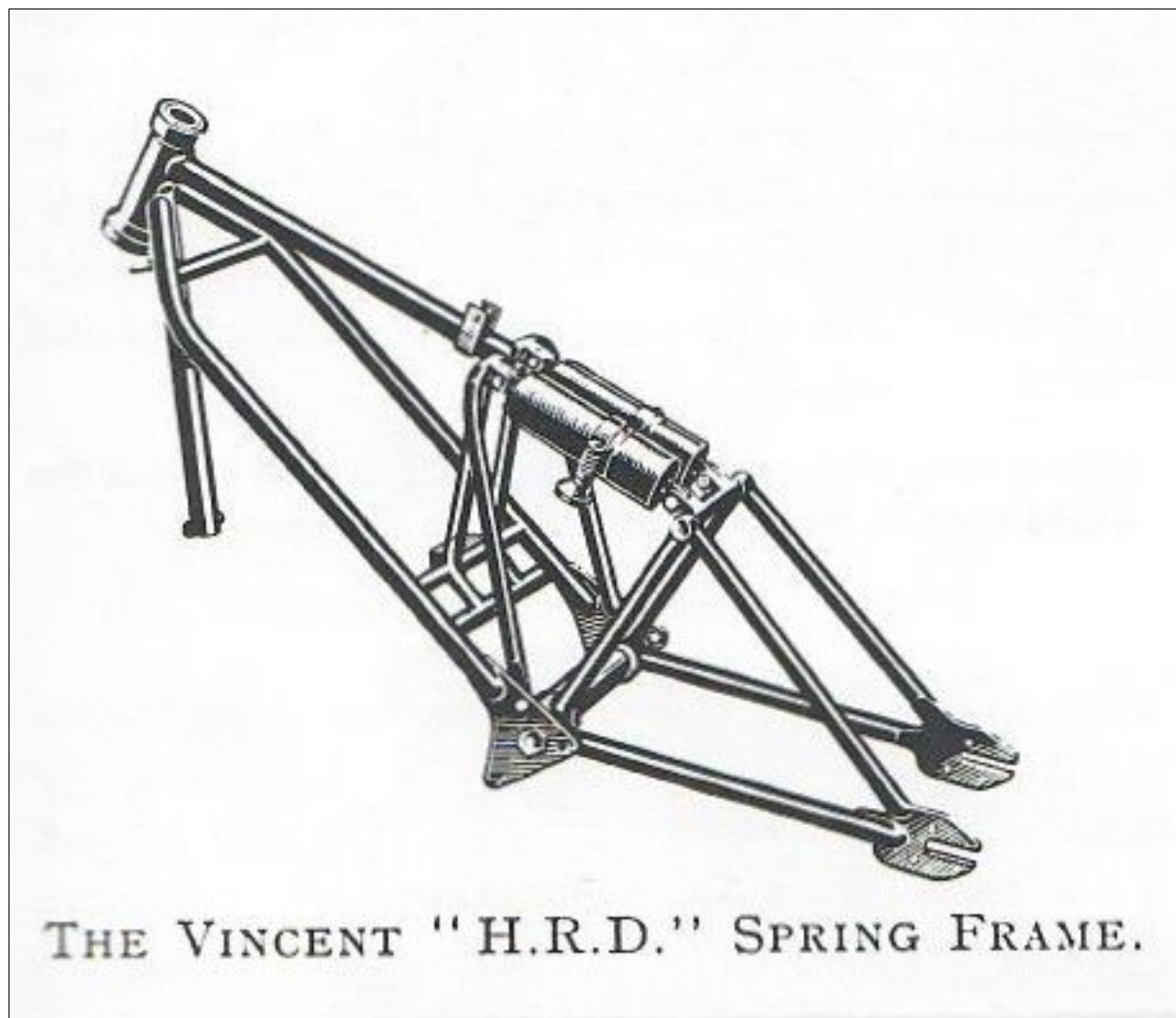
Man började nu tillverka en maskin med en 500 cc JAP motor med den egna ramkonstruktionen. Den presenterades på Motorcycle Show på Olympia 1928 under namnet Vincent HRD. Mottagandet blev kyligt.

Publiken uppskattade inte den nya designen och undrade varför man hade förstört den slanka fina designen på HRD's maskiner. Man var misstänksam. Varför fjädring bak när man kunde vinna en Senior på Isle of Man med en stel bakram?

## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB FYLLER 50 ÅR

Phil Vincent svarade kritikerna.” Med den här maskinens fjädring slipper ni studsa fram på vägarna, den är bra för er, take it or leave it.”

Kunderna valde att inte köpa, man lyckades inte teckna en enda order på utställningen!  
Motorcyklister är ett konservativt släkte!



Ramen som den kom att se ut på produktionsmaskinerna 1928/29.

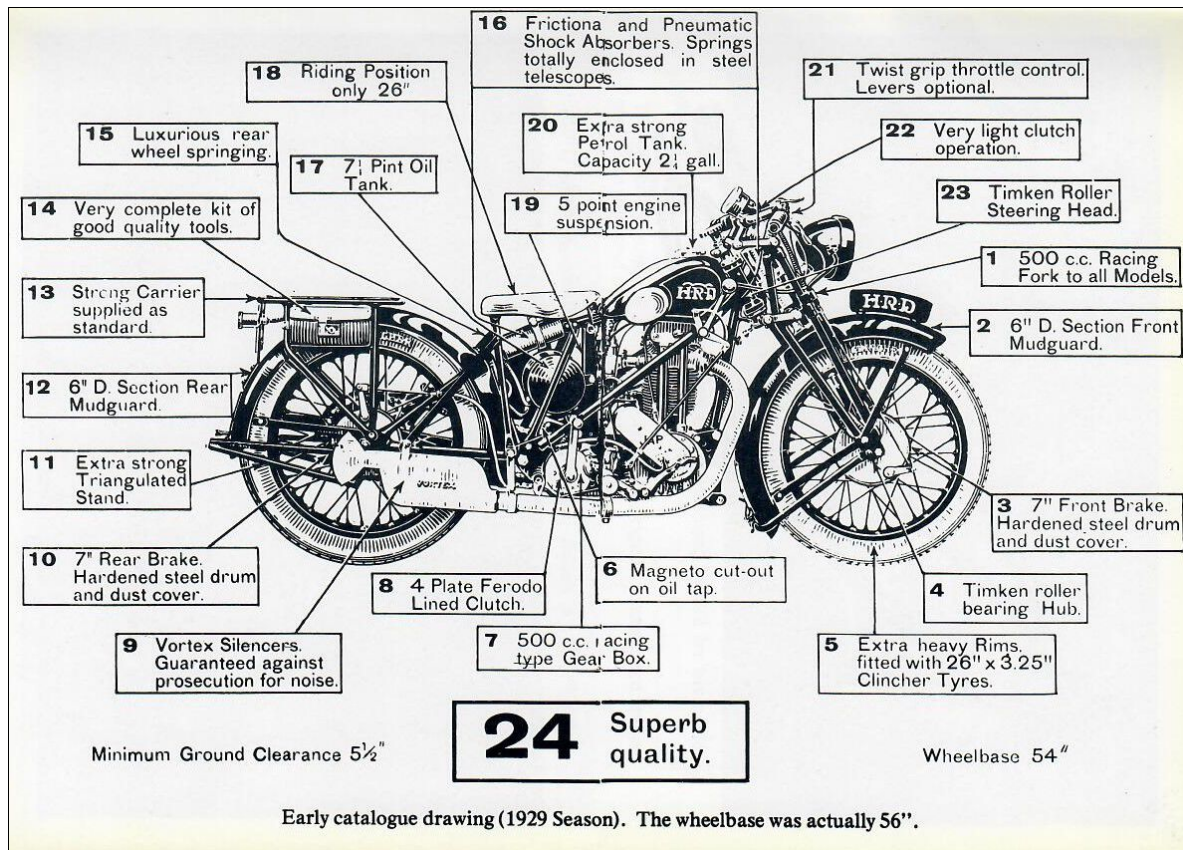
### Hotande nära ett slut

1929 inträffade den stora börskraschen på Wall Street som kom att påverka hela världsekonomin vilket bland annat gjorde det svårt för pappa Vincent att föra över kapital från Argentina till den lilla motorcykelfabriken.

Redan här kunde alltså historien om Vincent tagit ett abrupt slut. Det var kris, men man hade tur. En entusiastisk kund, Bill Clarke, övertalade sin far tobaksdirektören Captain Clarke att investera i företaget. Captain Clarke blev styrelseordförande och Bill blev styrelsemedlem. För att skapa publicitet och bevisa motorcykelns förträfflighet utrustade man en 600 cc maskin med gigantisk sidvagn som skulle köras på en jorden-runt tur med förare och passagerare på bönpallen, sidvagnen fylldes upp med allt annat som kan behövas på en jorden-runt tur. Efter många äventyr på väg genom Asien och Indien nådde man slutligen Australien. Där fick passageraren nog efter nio månader och 1900 mils skumpande på bönpallen, och avbröt sin resa.



## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB FYLLER 50 ÅR



Katalogblad välfyllt med försäljningsargument som kunderna inte nappade på 1928



På väg jorden runt på Vincent HRD. Phil Irving till höger, hoppade på resan åter till England.

### **Phil Irving**

I Australien hade en viss Phil Irving hört talas om denna jorden-runt tripp, som fick en hel del uppmärksamhet i lokalpressen.

Phil Irving hade efter ingenjörutbildning jobbat som konstruktör i ett företag som utvecklade en ny typ av förbränningsmotor. Han var också en entusiastisk motorcyklist som tävlade i långlopp med AJS i en mängd olika sammanhang. Lågkonjunkturen hade nu även nått Australien med en osäker framtid som följd.

Han erbjöd sig att hoppa på bönpallen som passagerare på resten av turen tillbaka till Europa som fortsatte via Nya Zeeland och Kanada tillbaka till England. För att betala för trippen fick han sälja av sina motorcyklar.

Efter en äventyrlig resa nådde man slutligen England där Phil Irving sökte jobb på AJS utan framgång. Han fick i stället anställning på Velocette där han jobbade som konstruktör en tid. 1931 erbjöd Phil Vincent honom jobb med utveckling av motorcyklarna. Nu påbörjades arbetet med att konstruera en ny enklare ram med lite renare utseende inför nästa modellpresentation. De båda Phil fann varandra och blev ett radarpar i utveckling av nya konstruktioner.

Båda två var entusiastiska motorcyklister och perfektionister. Flera modeller följde med försäljning i blygsamma antal, 24 maskiner 1929, sedan sakta ökande till 60 st 1932. Man tog fram flera modeller på samma grundkonstruktion med olika motorer som benämndes Model A, B osv. Nästan hela alfabetet hann man med. Model W med en vattenkyld 250cc Villiersmotor, Model JW med en vattenkyld 600cc JAPmotor, den senare försedd med dubbla 7” bromstrummor fram.

Man byggde även motorcyklar med motorer från Rudge.

1934 föreslog JAP att man skulle bygga en tävlingmaskin för Isle of Man med deras nya toppventilade racermotor. Tre maskiner byggdes och ställde upp på tävlingarna. Samtliga maskiner fick bryta på grund av olika motorhaverier. Besvikelsen måste varit påtaglig.

### **Egen motor**

Nu såg man ingen annan utväg än att utveckla en egen motor. Och det var bråttom.

Om fyra månader skulle maskiner med en ny motor vara klara för 1934 års utställningar.

Man kom fram till följande kravspecifikationer:

Borrning/slag 84/90 mm, 499 cc

Högt liggande kamaxel med korta stötstänger

Ventiler, vipparmar och stötstänger i y-form liggandes i samma plan

Dubbla ventilstyrningar med en gaffelformad vipparm som tryckte på en härdad bricka på ventilskaftet mellan styrningarna vilket minskade höjden på mekanismen

Hårnålsventilfjädrar som kan bytas separat utan att påverka resten av mekanismen

Vevaxel med dubbla ramlager på var sida, ett rullager och ett kullager.

Cylinder och topp i gjutjärn

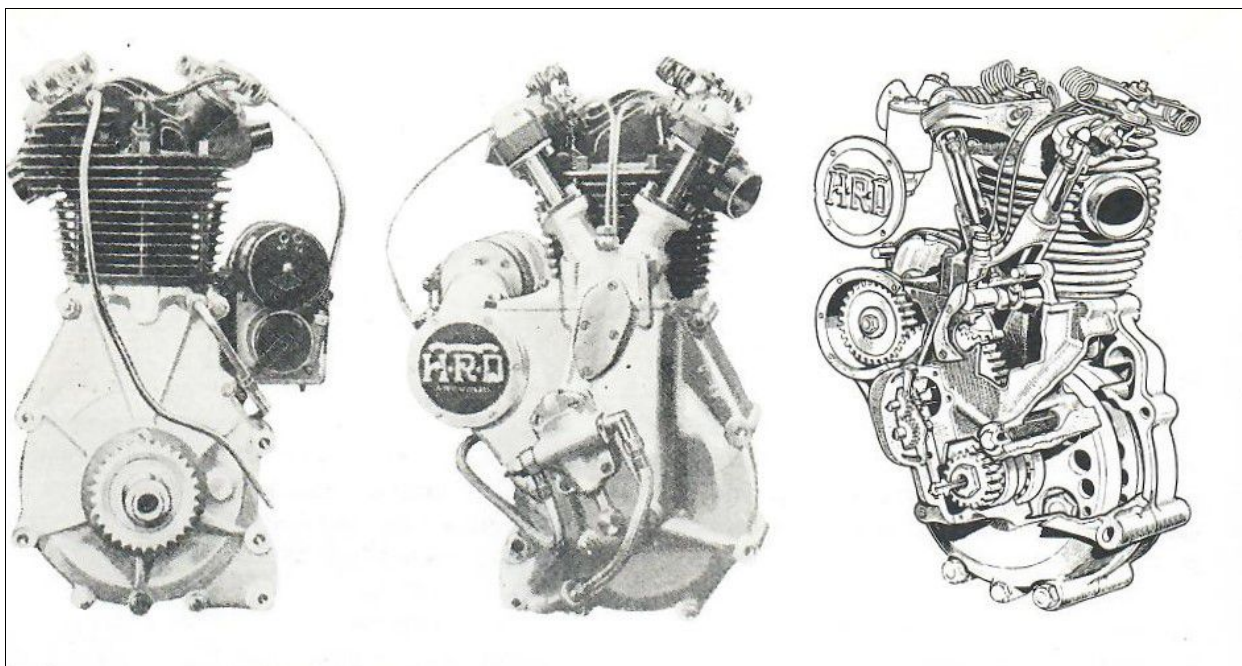
En option var tank tillverkad i polerat rostfritt stål

Dubbla bromstrummor fram

Phil & Phil hade lite olika ingångar till val av konstruktioner men kom överens ändå. Valet av en för tiden kortslagig motor motiverade PCV med att en kortslagig motor blev lägre, gav mindre påkänning på vevstaken och lämnade mer plats för ventilerna medan Phil Irving motiverade valet med att 84 mm var den minsta cylinderdiameter han kunde få in sin hand i för att rengöra cylinderloppet!



## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB FYLLER 50 ÅR



Den nya motorn till Vincent HRD Comet Series A



Vincent HRD Comet Series A

Med en enorm arbetsinsats lyckades man konstruera och nästan tillverka klart den nya motorn med en Burman koppling/växellåda i en ny motorcykel till 1934 års show på Olympia.

Man döpte nu de nya modellerna med namn, standardmodellen med 6,8 i kompression hette Meteor och den något sportigare modellen med 7,3 i kompression kallades Comet.

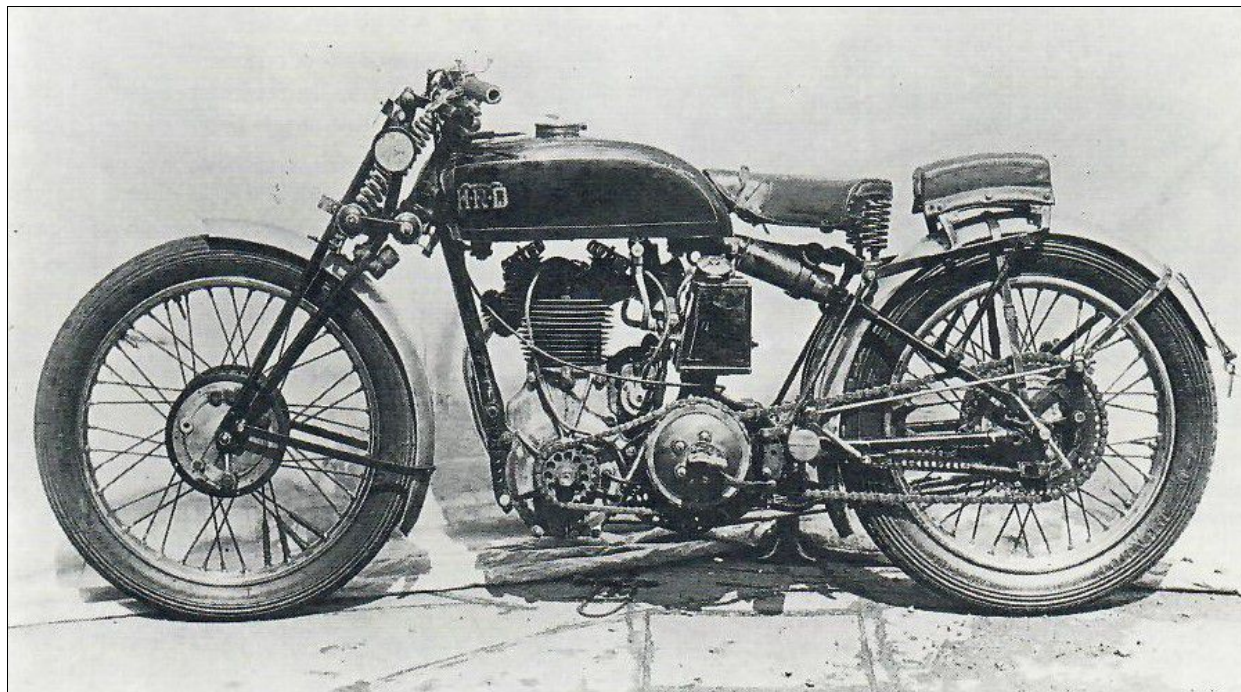
Utställningsmaskinerna var inte provstartade, motorernas innanmäten var inte kompletta och bensintankarnas undersida var inte färdiga så tanklocken gick inte att öppna. I så fall hade man sett topplocket i stället för tankbotten!

PCV utlovade självsäkert 80 mph för Meteor och 90 mph för Comet och 100 mph för en racingmodell. Och under tiden mässan pågick klockade en provförare 90 mph på en Comet och man kunde dra en lättnadens suck. Maskinerna var snabba. Men var de tillförlitliga?

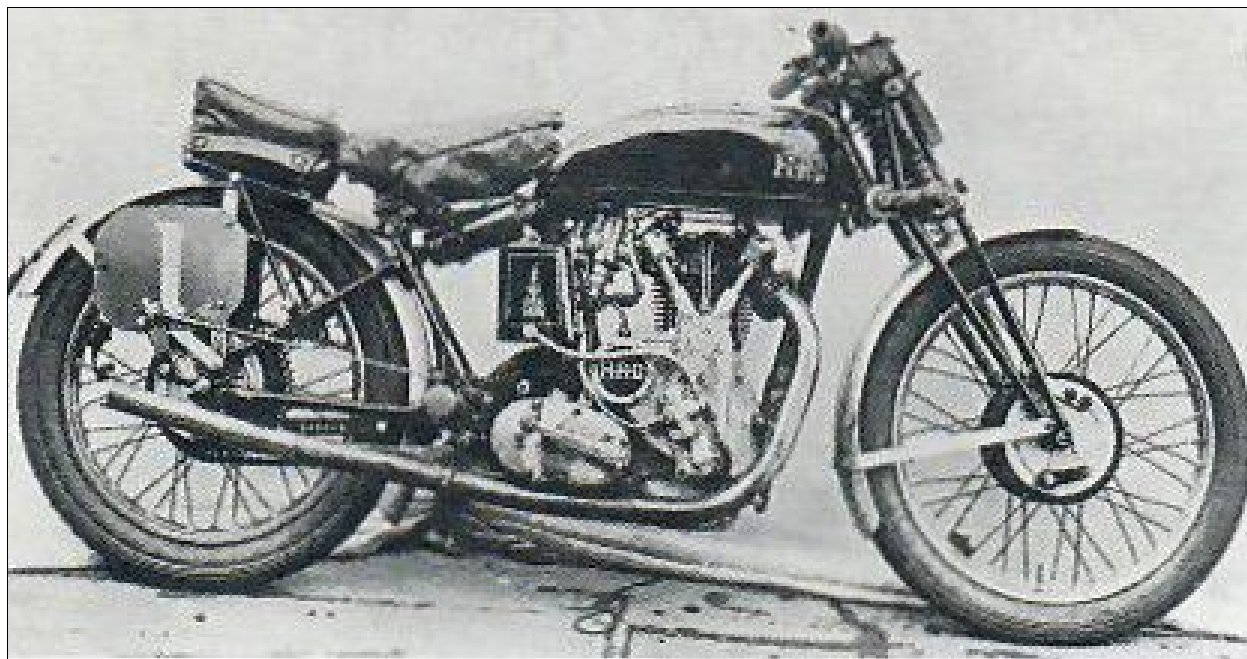


## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB FYLLER 50 ÅR

Följande år var det dags för Isle of Man och man ställde upp med tre maskiner i Senior TT. Alla fullföljde och fick placeringarna 7, 9 och 12. Tillförlitligheten var bevisad och 1935 sålde man 160 maskiner och året efter 200. Tävlingsmaskinerna hade topplock i brons för bättre kylning och 8:1 i kompression och vassare kamaxlar, de toppade 100+ mph.



Vincent Comet racer på Isle of Man 1935.



Fabriken påverkade orten Stevenage på så sätt att testföraren George Brown fick lite problem med polisen. Fattas bara annat när han provkörde maskiner på vägarna runt Stevenage i mer än 100 mph! Till slut infördes en hastighetsbegränsning i Stevenage på 30 mph men det påverkade inte framfarten speciellt mycket.



En fint restaurerad Vincent Comet TT Replica. Observera tanken och oljetanken i polerat rostfritt stål.

Comet-modellen hade dubbla 7" bromstrummor fram och bak. Fram manövrerades de av en wire som via en så kallad balance beam på framgaffeln fördelade bromskraften lika på trummorna. Bromstrummorna var skruvade separat på navet stället för att ekra hjul mot nav/trumma. På så sätt undviks risken att ekerspänningen deformerar trummorna.

Man byggde också en prototyp försedd med Zoller-kompressor. Effekten ökade men till priset av kolvhaverier och överhettning så projektet lades på is.

### **998 cc Rapide**

I stället dök tankarna upp på en 1000 cc V-motor när Phil Irving råkade lägga två motorritningar på varandra. Det visade sig att det borde gå att bygga en sådan motor med endast ett nytt vevhus och en ny vevaxel med två vevstakar, övriga komponenter från 500:an gick att använda.

Det skulle bli en enkel och billig lösning i stället för att göra allting helt nytt.

Det stora mellandrevet mellan vevaxeldrevet och kamaxeln och magneten låg 23 ½ grader bakom cylindercentrum. Genom att vrida den främre cylindern 23 ½ grad framåt och välja vinkeln mellan cylindrarna till 47 grader kunde den bakre kamaxeln drivas från samma drev. Den bakre cylindern sidoförsköts 1 ¼" för att få plats med två vevstakar i bredd på en gemensam vevtapp och för att få avgasröret förbi den främre cylindern vilket också förbättrade kylningen till den bakre cylindern. Eftersom den bakre kamaxeln hamnade där BTH-magneten satt på Comet, fick den nya Lucasmagneten MNV1 47° placeras framför motorn, driven av en kedja från den främre kamaxeln.

Utrymmet för oljetanken försvann och oljetanken på 1,9 l blev nu inbyggd i bensintanken.

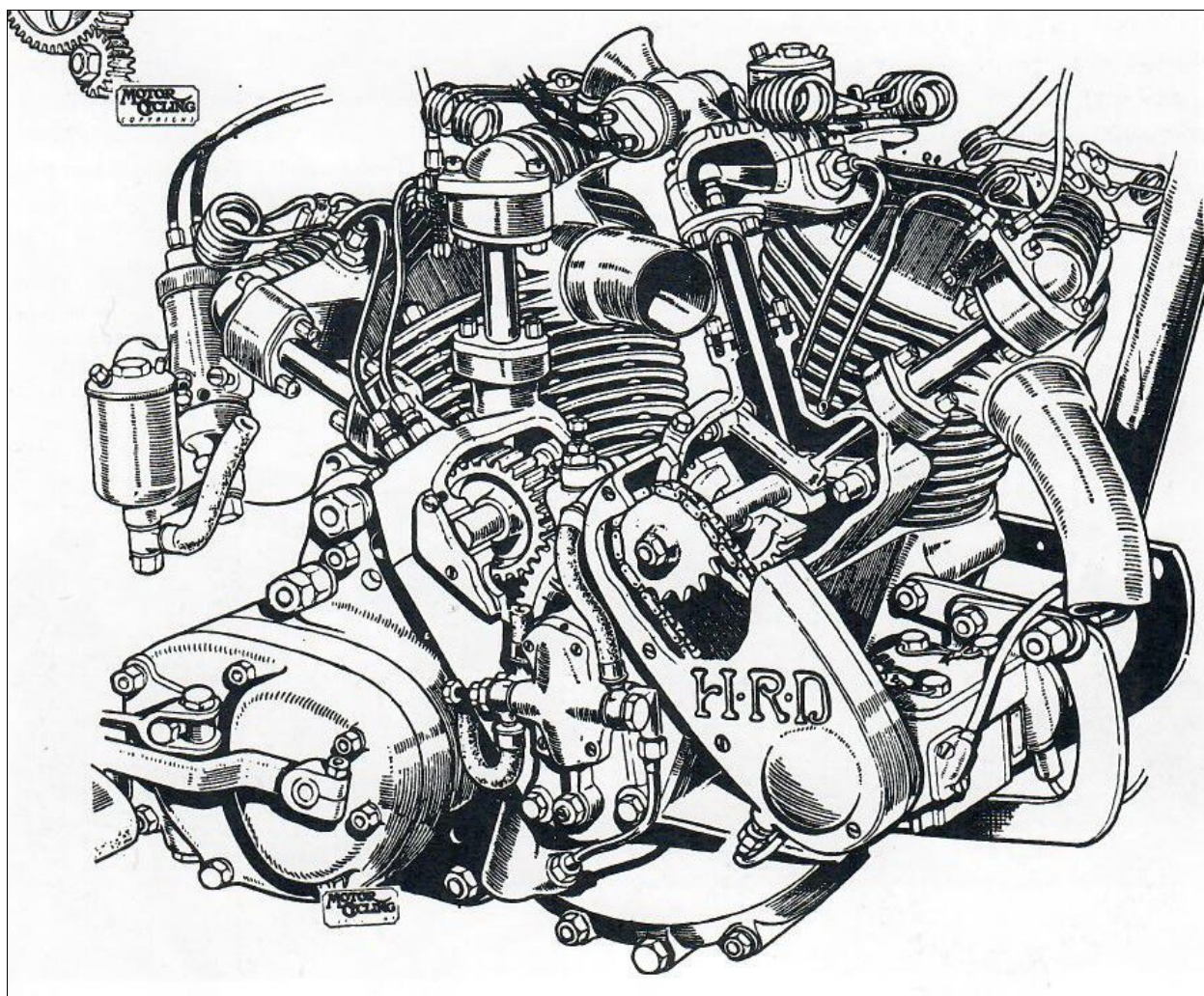
En kund hade beställt en 3" förlängd ram till en JAP motor som inte kommit till användning.

Denna kom nu väl till pass och den nya motorn byggdes in i ramen.

Totalvikten blev 195 kg mot Cometens 175 kg.

Detta med att han råkade lägga två ritningar på varandra sägs vara en myt, men är faktiskt något som han själv beskriver i sina memoarer!





Den magnifika motorn på 998 cc Vincent Rapide series A

Med 6,8 i kompression och 1 1/16" Amalförgasare bromsade motorn 45 hkr vid 5500 rpm.  
Vad gav då provkörningarna?

En första test gav en toppfart på 108 mph, 174 km/t!

Nu hade man den snabbaste standardmaskinen, men många undrade om detta var möjligt.

På de få maskiner som såldes 1937 där prestanda skulle bevisas visade det sig att både koppling och växellåda inte klarade av motoreffekten. Kopplingen slirade och drevnen i växellådan havererade. Burman tog fram nya drev i bättre material vilket i stället resulterade i spruckna växellådshus.

Man fick ta fram ett förstärkt hus. Den slirande kopplingen fick allt hårdare fjädrar men begränsades av att kraften i kopplingshandtaget blev i största laget för den stackars föraren.

Enligt instruktionerna skulle man inte dra på för fullt innan kopplingen hade gått i fullt ingrepp, ändå var brända kopplingar inget ovanligt.

Maskinen döptes till Vincent HRD Rapide Series A. Jämförd med de senare efterkrigsmodellerna var den bullrigare, lättare, längre och oljigare!

Motorn hade ett flertal utanpåliggande oljerör som smorde alla rörliga delar i motorn samt förarens högerben!



## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB FYLLER 50 ÅR



En fint renoverad Rapide serie A

Rapiden fick två smeknamn, ”Plumber's nightmare” för alla synliga rör av olika slag eller ”The snarling beast” för dess goda prestanda. År 1936 slutade Phil Irving och antog i stället ett erbjudande att börja på Velocettes utvecklingsavdelning igen.

Fram till augusti 1939 tillverkades totalt 78 Rapide Serie A och cirka 800 Comet serie A.

Artikeln återges med tillstånd från Motorcykelhistoriska Klubben i vars tidning artikeln har publicerats. Nästa del i historien om dessa motorcyklar och deras upphovsmän kommer i nästa nummer.



Tidningen är värdefull eftersom man kan spara den och ta fram den om tio år och läsa minnen. Men klubben har även en välbesökt hemsida, [www.vincenthrd.se](http://www.vincenthrd.se) med 46800 besök senaste året. Uppe till höger på hemsidan finns en lista på nyheter. Där kan Du kolla vad som hänt sedan sist. Loggar man in på Medlemssidorna finns lite mer värdefull info exklusivt för oss medlemmar. Normalt sett brukar vi byta lösenordet så här dags på året när vi har koll på vilka som betalat medlemsavgiften, men detta året är det så få som hoppat av att vi låter den vara oförändrad **998499**.

Kolla också vår **Facebookgrupp** för dagsaktuella ämnen. Sök på **Scandinavian Vincent Club**.





# Åtta tum och dubbel- nockat

**Anders L testar ny broms  
till Vincent**

Det var någon som sa att bromsen är det reglage som drar mest bensin...

Och visst är det så. Mycket bromsande blir mycket gasande. Kan man vara rädd om farten blir det bättre flyt och bränslesnålare körning. Men - när man verkligen behöver stanna är skönt att kunna.

Schmitzbromsen liknar original vid en hastig anblick. Men det är en broms "i fårakläder"!

Vincent Speet har ju haft sina fina dubbelnockade bromsar i många år och de jag talat med som har dem är mycket nöjda med funktionen. Jag har varit sugen ibland men gillar inte dubbelwiren till bromshandtaget. Visst, det blir mer direkt och man slipper flexet i balansarmen men jag tycker balansarmen är en tjugig teknisk lösning och ett strålande exempel på en grundregel i fysiken "vad man vinner i kraft förlorar man i väg" och för mig är det typiskt Vincent och jag vill ogärna ta bort den.

Min vän Tom Neuman i Hoboken har gjort en specialare med hävarmarna på bromssköldarna så man kan ha balansarmen kvar med Speet-bromsarna.

Tom skrev om det i MPH för några år sen. Men jag fick inte tummarna loss ändå.

## **Prototyp visades på VOC:s internationella rally 2019 i Belgien**

I Belgien träffade jag Bernd Schmitz på Vincent Owners Club-rallyt och han visade upp prototypen till sin broms.

Den var mycket elegant och jag fick svårt habegär!

Den är en 8-tummare mot Speets 7 tum och hela länkaget för de båda nockarna är inbyggt under bromsskölden!

(Se gärna tidigare artikel i Vincenttidningen nr 97, våren 2020)



## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB FYLLER 50 ÅR

Efter Österrikedelen av rallyt var jag helt övertygad om att Cometen behövde bättre bromsar fram. De räckte inte alls till på alpvägarna och man känner sig inte så kaxig när man är på väg nerför mot en hårnål med bromshandtaget i botten och det inte saktar in så fort som man tänkt. (Rapidens Lightning-replikor med gjutna sköldar klarade sig däremot ganska bra).

### Beställde en broms efter färdig utprovning

Jag kom överens med Bernd att så fort han hade passerat prototypstadiet skulle jag få en broms. Den kom i början av 2020 och jag byggde ett nytt framhjul med en 19" Borränifälg som jag köpt på rallyt i Montana av Dan Smith.

Det blev riktigt snyggt på Cometen och med ett Michelin Pilot däck blir det användbart.

### Hur fungerar bromsen då?

Jo, jag har åkt ca 500 mil med Cometen och nya bromsen under Coronaåret. Jag är mycket nöjd. Det har ju inte varit några utmaningar med alpvägar men modern trafik innebär ändå att stopperna sätts på prov emellanåt.

Jag tycker det är lätt att dosera bromsverkan och på torr asfalt är det ingen risk för ofrivillig låsning. Men man måste klämma med benen om tanken ordentligt för att inte hänga på armarna när man bromsar hårt. Jag har inte känt att bromsarna mattas men det krävs egentligen bergsvägar för att få en ordentlig test.

Sven Andersen (vår nya medlem från skånska Rekekroken utanför Jonstorp) och jag var och hälsade på några i det danska Vincentgänget som stämt träff på Langeland. (Just då fick man passera gränsen med bevis om att man var bosatt i Skåne). Det blev ca 100 mil och Sven körde min Comet. Han var fullt nöjd med bromsarna. Nu när vi håller på och renoverar var sin Comet så kommer de bägge framledes att få Berndts bromsar.



### Vad får man?

Komplett 8" dubbelnockad dubbelbroms med trummor i aluminium och bromsbana av gjutjärn, bromssköld av aluminium, nytt framnav med lager och Nilo tätningar. Allt ihopmonterat.

*(Bild på alla ingående delar finns i Vincenttidningen nr 97, våren 2020)*

Bra finess är att man kan shimsa bromsbacken mot nocken när belägget slits. Utförandet är med tysk kvalitet och precision.

Man behöver sätta in sitt gamla drev till hastighetsmätaren, H23, och använda Vincents bromsarmar, H12/2 och H13, och såklart bygga hjulet. Andra ekrar behövs inte. Det behövs en lite förlängd bromswire men den köper man från Bernd också.

Jag tyckte det var okomplicerat att bygga ihop det. Det går att läsa mer på [www.thevincent.de](http://www.thevincent.de) (tyska och engelska).

Något säger oss att Chinese Red blir en populär kulör hos renoverare i Skåne ...

Det är inget billigt tillbehör (vad är billigt till en Vincent?) men klart prisvärt tycker jag och det är fantastiskt att någon lägger ner så mycket tid och möda på att ta fram och producera en sån här bromsuppgradering så vi kan köra lite säkrare med våra Vincentar i dagens trafik.

## Lokalt traef på det skönne Langeland

Anders Löfqvist



Från vänster Lars K, Torsten (med ryggen mot kameran), Sten J, Peder H och Lars H. Den fina Eglin i mitten tillhör Niels Martin.

**Med färiska intyg från skattemyndigheten om bosättning i Skåne rullade Sven A och jag av färjan i Helsingör med sikte på Langeland.**

**Danska passpolisen läste grundligt och önskade oss sen god tur.**

Peder H (ny Vincentägare med Rapide som är inköpt norr om Köpenhamn) och Lars H hade ordnat en liten träff för att minska abstinensen i Coronatider.

Det blev tio som samlades några dagar på gamla skolan i Lohals (längst upp på Langeland).

Vi hade danskt hygge, dansk pilsner och strålande väder. Alla måltider intogs ute i skolans trädgård. Och varje morgon drog Sven och jag iväg tidigt för att ta morgondopp i Store Bält.

Givetvis var det utflykt också. Ena dagen åkte vi bron mot Fyn men stannade på ön Tåsinge och Bregninge kirke på öns högsta punkt. En port i kyrktornet ledde till en smal trätrappa som tog en högst upp. Härlig utsikt över Store Bält, Fyn och Langeland. Vi var också på Valdemars slott.

Peder som bor på Fyn ledde oss på små fina vägar.

Nästa dag var det en lokal guide från Langeland som tog oss på alla småvägar som finns på Langeland (i alla fall

kändes det så), mycket trevligt. Vi slutade i guidens garage och han startade sin Ariel Square Four så vi fick lyssna.

Det var första gången jag hörde en Square Four live, kul!

(Börje, när blir andra gången?).

Tack Peder och Lars för ett dejligt arrangemang!





# Jämnt i toppen i jultävlingen!



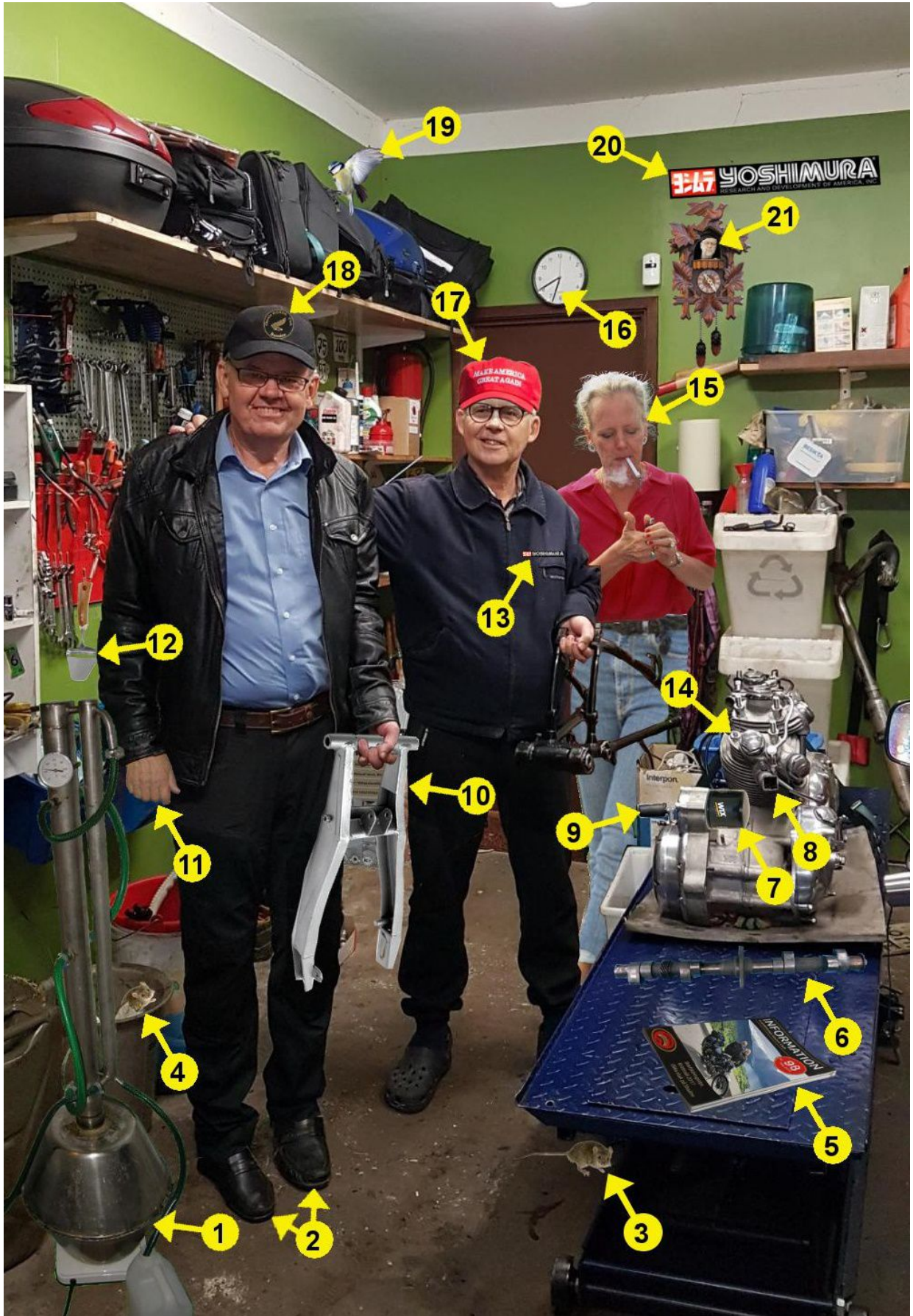
Eftersom det var fyra som kom ganska lika i toppen hade den opartiska och omutbara tävlingsjuryn svårt att utse en vinnare. De fyra bästa får nu dela på priset (träffavgiften för Jubileumsträffen).

De bästa var Lars B Klitgaard, Harald Winqvist, Willy Svensson och Calle Sjöblom. Calle var möjligen lite bättre, så han får 40% medan de tre andra får 20% var. Kanske inte så konstigt att Calle lyckades så bra, han satt ju gömd i gökuret och hade bra koll på vad som försiggick i Börje Kollnerts garage!

Utöver dessa var det många andra som också hittade fel och många svar var ganska humoristiska, så fler priser kommer att delas ut på Jubileumsträffen.

- 1) Börje visste ju att han skulle få besök så han hade nog gömt undan sin hembränningsapparat.
- 2) Sture hade tagit på sig skorna på fel fot. Måste ha gjort ont att gå sådär en hel dag.
- 3) En orädd mus under lyftbänken. De brukar ju vara blyga och snabbt gömma sig.
- 4) En mus till i hinken. Börje borde nog göra något åt alla sina möss!
- 5) Där ligger INFORMATION nr 98. Hur funkar det om bilden är med i just den tidningen?  
Texterna på tidningens framsida är heller inte de rätta (ett fel som inte skulle vara fel).
- 6) En kamaxel till enkelkams-fyra med kamkedjan i mitten. Måste vara 70-tals UJM (Universal Japanese Motrorcycle), t.ex. CB 750. Inte troligt i Börjes garage!
- 7) Ett oljefilter där generatorm brukar sitta. Kräver intressanta omkonstruktioner.
- 8) Fyrkantigt insug fanns inte på den årsmodellen.
- 9) Växelspaken på vänster sida. Börje är ju van vid att åka engelskt, så inte troligt.
- 10) Börje hade nog inte accepterat en aluminiumsving från modern hoj som inbyte.
- 11) Jörgen R, som är läkare, säger att det är ovanligt med sex fingrar på en hand.
- 12) Börjes hustru Anna saknar nog sin osthyvel. Varför hänger den på verktygstavlan i garaget?
- 13) Ett Yoshimuramärke på Börjes tröja, knappast troligt. Texten är kanske inte läsbar, men visst är det samma märke som loggan uppe på väggen.
- 14) Den där topplocksbulen verkar väldigt kort. Omöjligt att fästa i ramen.
- 15) Det är inte fru Kollnert som står och röker i Börjes garage. Det är Margarethe. Hon jobbar som drottning i Danmark och är farmor till Prins Vincent. Jeansen är inte hennes utan tillhör någon annan okänd person.
- 16) Vad är klockan? Med två lika långa visare kan det nog bli lite oklart.
- 17) En MAGA-keps (Make America Great Again) på Börje, nej!
- 18) Honda Classic-klubbens märke på Stures keps, nej och åter nej!
- 19) En fågel i garaget. Det gäller att inte ha dörrarna öppna för mycket.
- 20) Yoshimura-dekal på Börjes vägg. Nej, nej! Pops Yoshimura var trimguru på japs-hojar och sådana släpps inte in i Börjes garage.
- 21) Gökuret fanns inte på den väggen och absolut inte med Calle som gök.

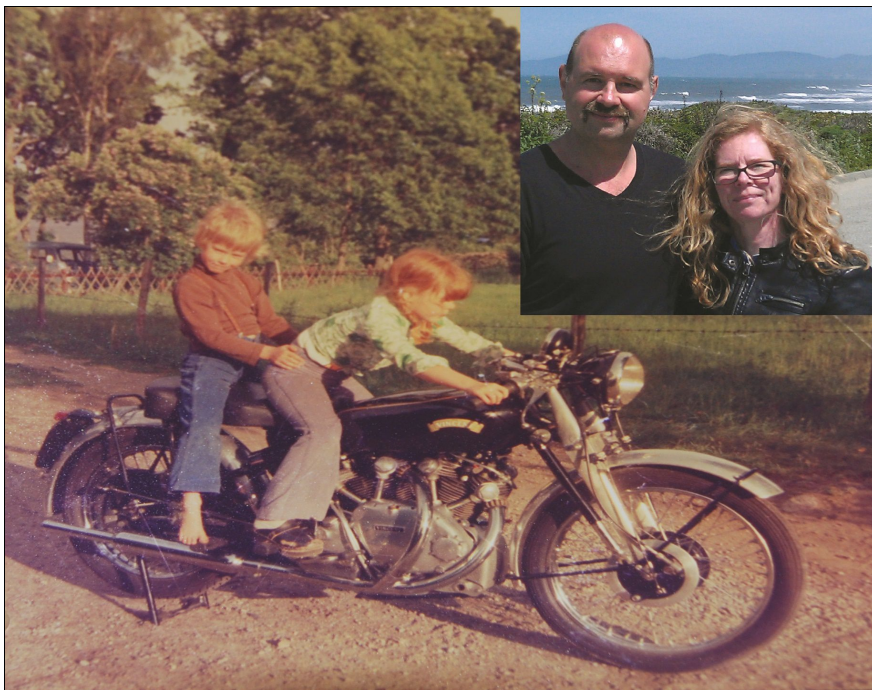
SCANDINAVIAN VINCENT CLUB FYLLER 50 ÅR





## Nya medlemmar i SVC

Sedan sist har fem nya medlemmar tillkommit i klubben. Från skånska Osby till Gävletrakten. Här ger vi en kort presentation av var och en.



Irene Svenssons insteg i Vincentvärlden började inom familjen. Pappa hade köpt en twin nedplockad i småbitar. Det är den som nioåriga Irene och brorsan Nils-Åke torrkör på bilden vid hemmet i Osby i Skåne! Första egna turerna skedde annars redan som sexåring på en hembyggd tvåhjuling med Husqvarna moppemotor som grannen och Irenes pappa Roland Svensson fixat ihop till grannpojken! På 60-talet hade pappa köpt in en Comet som var tänkt som ren reservdelsmaskin.

Nya medlemmar i klubben är bland andra **Niklas Dahl och Irene Svensson**, Osby (lilla bilden). Tusenkubikaren, tillhörig Irenes pappa Roland, provas här av Irene, 9 år, med brorsan Nils-Åke bakpå.

Detta har ändrats. Cometen blev i ordning efter hand och tanken var att "kan Irene kicka igång 500:an så får hon köra den". Vilket funkade utmärkt! Och när hon inte tuffar runt på den, kör hon sin Suzuki 650, en stånka även den. Som åksällskap finns sambon Niklas Dahl som äger bland annat en Triumph Bonneville T140 från -78. Han har inspirerats av Irene och tog MC-kort och är nu medlem i SVC även han! Förutom Trajan kör Niklas en Suzuki Bandit 1250.



Vår nye medlem **Peter Kinnander** från Valbo ses här på den Rapide han nu tagit över. Det är han som sitter på maskinen, kortet är taget i mitten av 70 talet.

Familjen har en lång historia med Vincent, Peters far Per Kinnander köpte maskinen redan i början av 60 talet och den har bla varit med i reportage i MC-Nytt. Peters farbror Jan Kinnander ägde dessutom en Black Lightning som senare såldes till Norge.



## SCANDINAVIAN VINCENT CLUB FYLLER 50 ÅR



**Michael Hermansson** i bohuslänska Hunnebostrand är ny medlem i klubben och MC-åkare med bland annat 20 år på en Ducati.

Även andra hojar har passerat och han har en Aprilia i garaget nu.

Viktigare är kanske att han under 2020 fick möjlighet att köpa en Rapide och en Comet ur ett dödsbo!

Rapiden har inte gått många mil under de senaste 20 åren. Planen är nu att ta isär motorn för att kolla upp den.

- Den läcker dessutom en hel del olja vilket åtgärdas samtidigt. Cometen kommer förmodligen att tas isär den också för en översyn.



**Jan Lundman** i Filipstad har alltid varit intresserad av motorcyklar och har kört både Silverpil och en Husqvarna sidventilare.

I slutet på 70-talet kom han över en Vincent Comet efter att ha annonserat i tidningen under "Önskas köpa":

"Äldre engelsk eller amerikansk motorcykel."

Han hade fått två svar på annonsen. Det ena rörde en Matchless G80 som inte var riktigt i ordning och det andra var en Vincent Comet i Storfors.

Vid Höljesdammen i Klarälvdalen. Semesterresa till Norge 1984.

- Jag visste inte så noga vad Vincent var, men min morbror sa "Köp den! Det är motorcyklarnas Rolls Royce!"

Säljaren, en äldre man, visade motorcykeln i sitt garage. Han verkade pedantisk och hade även en fin 20-tals HD, också den gömd under ett lakan.

Det blev affär och Cometen blev använd under ett par år med bland annat resor till Dalarna och Norge.

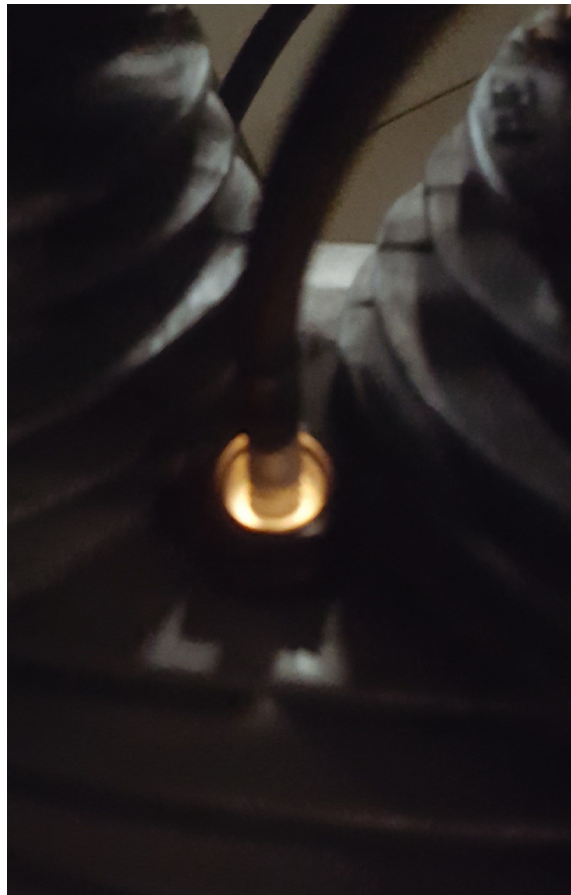
Med barn och familjeliv blev Cometen sedan undanställd i många år.

Men nu är den på gång igen och med en magnetreovering och lite annat siktar Jan på att få snurr på den under året.

Då blir Cometen ytterligare en i raden av Vincentar som vaknar efter många års vila.



# Skåda in i förbränningsrummet



Vanligen ställer man ju tomgångsblandningen genom att lyssna på tomgången och justera (luft)-skruven på förgasaren.

**Ett lite intressant hjälpmedel, Colortune, finns att köpa för den som vill justera tomgången genom att studera själva förbränningen. Kostnad cirka 500 kr.**

Det är i princip tillfälligt ett tändstift med genomskinlig isolator. Med motorn igång kan du kolla färgen på den brinnande bränsle/luftblandningen i förbränningsrummet.

Colortune jobbar alltså efter principen att lågans färg varierar med blandningsförhållandet.

Man justerar förgasaren tills rätt mörkblå kulör uppnås. Om bränsle/luftblandningen i din varmkörda motor är mörkt blå vid tomgång, så är den korrekt. En orange låga innebär en rik blandning medan en ljusblå eller vit färg indikerar att den går magert.

I kitet får man med:

*Colortunestiftet*

*Extra tändkabel och olika adaptrar*

*Ett tittrör med en spegel*

Vettigt att läsa bruksanvisningen. Där anges bland annat att man ska dra det här specialstiftet ganska så löst annars finns risk för skada.

Med stiftet var det lättare att spåra en snubblande tomgång till en viss cylinder på en twin.

Annars kan man ju säga att hittills har ju den mekaniskt intresserade ha klarat sig rätt bra med att använda örat istället för ögat.

*En minimal tändstiftsborste*

*samt inte minst - en bruksanvisning.*

## Annonser och annat smått och gott

Önskas köpa: Fem tums Smiths hastighetsmätare km/tim. Kontakta Jimmy Clemmensen om du har en för mycket i garaget!



Svar till:  
clemmensenjimmy@gmail.com

Bidrag till tidningen sändes till Johan Ulff, johanulff.1@gmail.com, eller ring 0760-524064.  
Adress: Johan Ulff, Oryddalsvägen 16 44837, Floda  
Inhold til naeste nummer sendes til Jimmy Clemmensen: clemmensenjimmy@gmail.com  
Textmaterial sändes som Word-fil och bilder som jpg-fil  
Inget ansvar tages för tryckfel. Deadline för nästa nummer är: 31/10 2021

Ett stort tack till Peter Sandström, Jan Stigsen och Anders Löfqvist för bidragen som de gjort till detta nummer!



En läckerbit i Chinese Red får tjäna som en dröm om goda tider, tidig vår, torrt väder, jämna vägar, och fler möjligheter till gemenskap framöver. Håll i och håll ut!