

INNEHÅLL

Information nr. 94 – December 2018

- 02 Ordföranden rockar
Mats J
- 03 Nästa års VOC-träff i Belgien/Italien
Kom med! Nästa gång blir det kanske inte i Europa!
- 04 Inställning av förgasare
Del ett i en serie om kärt problem.
- 07 Vincentträff i Ådalen
Härlig träff i härligt väder!
- 08 Rallyt 2018 - Tysklandsträffen
Jättelyckad träff i Nordtyskland.
- 12 Klubbträff i Eskilstuna
Stridsvagnar fick påhälsning.
- 15 Teknisk träff i Småland
Hur man gör en radsexa av två T-Fordmotorer
- 16 Klubbträff på fortet Oscar II
Inklusive födelsedagsfest
- 18 Tour de Alps
Sköna vyer från sköna färder.
- 22 Lennarts olika Vincentmaskiner
Inspirerades av Håby-Sjöberg
- 27 Protokoll från Årsmöte
- 29 Klubbens hemsida och Facebook
- 30 Annonser och Diverse

Första sidans bild: Jimmy bjuder på lite show på träffen i Brodten genom att lägga av en rökare”.

Sista sidans bild: En välpolerad Rapide Series D deltog på träffen i Brodten., Ägaren är en engelsman som bor i Tyskland och heter Vincent i förnamn.

Ordföranden rockar!

Så här var det. Redaktör Johan Ulff bad mig att skriva en artikel till nästa tidning om de modifieringar jag provat på min Comet. En sådan artikel får lätt titeln Mats Mods...

Förutom att Mods är modifieringar så är det också en svensk folkgrupp som länge kämpat i stark motvind för att bli av med töntstämpeln. För länge sedan fanns en kamp mellan Mods och Rockers. Rocker var de som körde riktiga motorcyklar med riktiga hästkrafter och riktiga hjul. Kampen är sedan länge över och om man träffar en Mods så skall man vänligt ge dem några tröstande och uppmuntrande ord.

Sedan träffen i somras har vi haft kontakt med Transportstyrelsen, Triumphklubben och några andra sammanslutningar för att utröna om man kan förändra offentligheten i registren för fordonsinnehav. Idag kan man söka på märkesnamn, modell och enkelt få fram ägare. Många medlemmar blir kontinuerligt kontaktade av personer som önskar köpa. Det finns förmodligen inget rätt och fel i detta utan det är mer en fråga om var integritetsgränsen för individen passeras. Man kan heller inte kritisera dem som ringer runt och köper cyklar och säljer dem vidare till dem som hellre vill dem. Jag har optimistiskt erbjudit medlemskap i klubben till köpare men det har inte gett några nya medlemmar. Den förändring som realistiskt kan förväntas är att det möjligen kan bli något svårare att få ut uppgifter men att det skulle bli något stopp är inte troligt.

Under året har vi slagit världsrekord i antalet lokalträffar. Klaus har brutit ny mark genom initiativet att ordna en lokal träff norr om Stockholm. Fantastiskt roligt!

Jan Stigsén har gjort ett fantastiskt arbete med att skanna in de allra flesta av de tekniska artiklar som funnits i alla SVCI tidningar genom åren så att de nu finns lätt tillgängliga på

hemsidan. Man kan läsa både för att man behöver och för att det är roligt. Kolla in! Lösen är 195512...

Patrik Olsson och Stockholmsgänget har jobbat med att förbereda nästa års träff. Inbjudan hoppas jag finns längre fram i tidningen.. Under 2019 är det också en internationell träff i Belgien och Österrike. Calle och några andra kommer att åka dit. Jag har aldrig gjort någon kontinental resa med Vincent men Calles uppmuntrande ord kanske kan ändra på det. Johan Ulff var också lite intresserad. Vi får se hur det går. Gänget som förbereder 50-års jubiléet 2020 har redan bokat Hökensås och tittat på utflyktsmål. Under 2020 har vi pratat om att försöka få till en plats på MC-mässan och ställa ut lite cyklar för att marknadsföra Vincent och Scandinavian Vincent Club. Vi kommer att behöva prata och planera det här under 2019. Vi vill gärna få in många nya medlemmar som vill köra Vincent!

Vid träffen i somras så föreslog SVC's internationella resenärsgrupp ledd av Calle att VOC's träff 2023 skulle förläggas till Isle of Man till VOC's sekreterare Gil Lowinger. Det är ganska många som inte varit på Isle of Man med sin Vincent. Vi borde kunna få ihop en grupp.

Jag vill vara med!!!! God Jul och snart är det vår! Önskar Mats



International VOC Rallyt 2019 3 - 17 juni



Intresseanmälan för dem som vill åka i grupp till och från.

Vart fjärde år är det ett Internationellt VOC rally någonstans på denna vår moder jord. Det har slumpat sig så att 2019 års rally går av stapeln i två steg, först i Ardennerna i Belgien samt steg två i Wagrain i Österrike, båda inom köravstånd från Skandinavien. Passa på för det kan dröja länge innan ett VOC rally hamnar i Europa igen.

Calle, Börje Kollnert, Jan Östnäs, Lennart Pettersson, Micke Glatzl och Anders Löqvist är anmälda eller skall anmäla sig. Förhoppningsvis blir vi fler.

Om någon söker färdkamrater kan jag fungera som samordnare.

För att delta fordras ett medlemskap i VOC, en anmälan i god tid samt en utprovad maskin som beräknas kunna fungera i låt säga 4 000 km utan problem. Däck, kedjor bromsar etc måste vara bra vid start. Alla har ett ansvar mot övriga i gruppen - lite som lumpen, men här är det frivilligt. Backspiegel samt varselväst är krav om någon vill följa med oss.

När vi har gott om tid försöker vi i stor utsträckning undvika motorvägar. Normalt kör vi inte över 100 km/tim (GPS fart) så en bra Comet hänger med. Räkna med max 40-50 mil som dagsetapp. Första dagen kanske upp mot 60 mil. Startar vi lördag 1/6 i Väst/Sydsverige och tar två övernattnings på nedvägen har vi gott om tid. Rallyt börjar den 3 juni kl 12.00.

Räkna med två eller ev tre övernattnings från Wagrain till Sydsverige (Stålmannen kör hem med en övernattnings, Fantomen kör direkt utan övernattnings men jag är varken Stålis eller vandrande vålnaden). Tåg/lastbilsalternativ finns eventuellt mellan München och Hamburg.

Calle

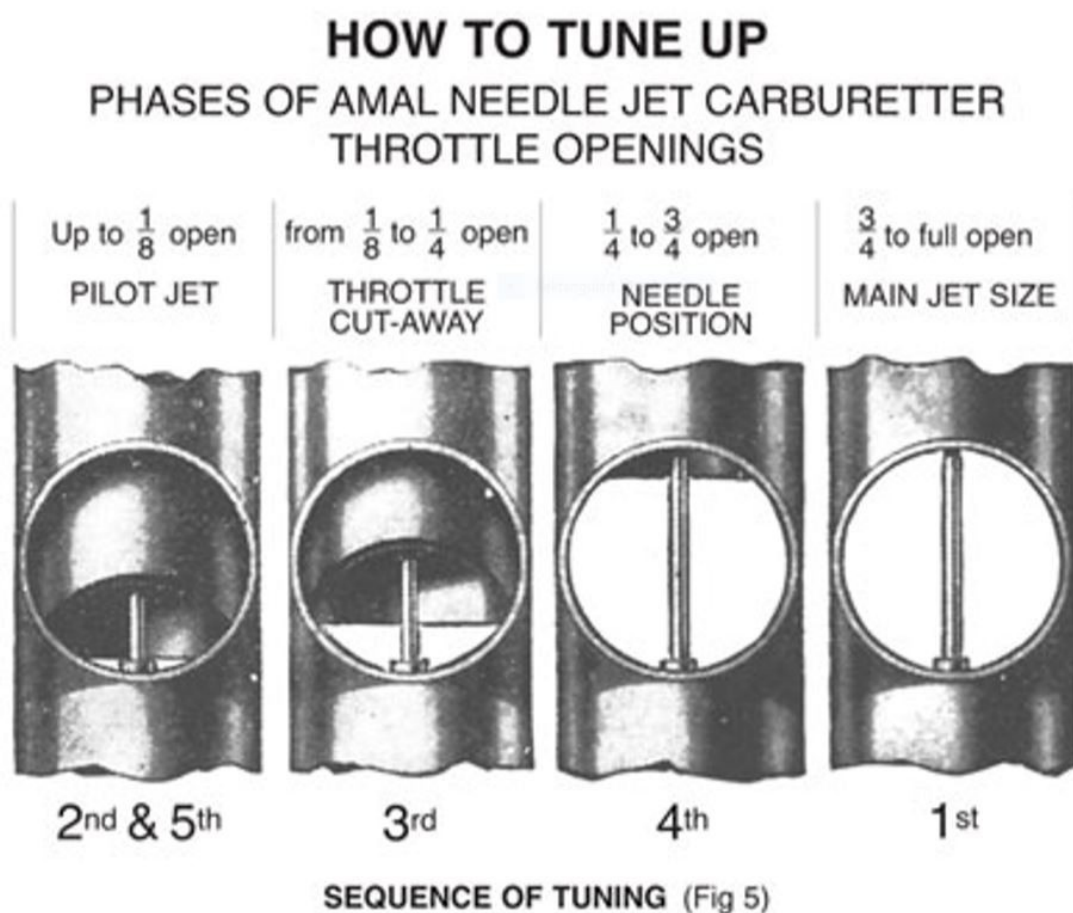
calle_sjoblom@hotmail.com

070 4545251

Inställning av förgasare

Av Anders Löfqvist

Detta är ett kärt ämne bland dem som använder motorfordon utan en massa givare och en dator som optimerar förbränningen. Förgasarleverantören har en instruktion som är logisk och lätt att följa, i alla fall i teorin.



Inställning av förgasare. Börja i rätt ordning, med att bestämma huvudmunstycket.

I praktiken kan man justera tomgången ganska väl, men sen får man gissa en hel del och gå på känsla. En del tecken är lätta att förstå, ryker det svart – är det för fet blandning. Skjuter det i förgasaren är det magert.

Men att hitta bra blandning över hela registret är svårt. Det är många saker att ändra på: luftskruv, lågfartsmunstycke, trottell cut-out, nål och nålläge samt högfartsmunstycke. Och de överlappar varandra ganska mycket, faktiskt mycket mer än vad man tror.

En touringmaskin ska ju starta snällt, gå stabilt på tomgång, gå snålt i marschhastighet och ha kraft för att kunna göra omkörningar.

Många har hittat sina egna metoder för att få till detta. Man kan sätta i tändstift som är genomskinliga där man ser färgen på förbränningen, Man ger sig ut och kör med konstant trottelläge en stund och dödar motorn och rullar till stopp och studerar sen färgen på tändstiftet,

detta får upprepas med olika trottellägen.

Jag har funnit att en lambdasond ger väldigt bra information och är ett suveränt hjälpmedel.

När jag började köra med min Comet drog den ca 0,6 l/mil och numera brukar jag ligga på 0,35.

Och den går bättre.

Innan man skruvar på förgasaren

Innan man börjar pilla med förgasaren måste man ha ordning på tändningen. Bra gnista och en förtändning som man är nöjd med. 32, 33 eller 34 grader är det väl som gäller med dagens bränsle och beroende på vem man pratar med. Jag har 33 på Cometen. Rent generellt gäller att ju snabbare förbränningen är desto lägre förtändning ska man ha.

Man måste också se till att förgasaren är ren och att flottörnivån är korrekt.

Air to Fuel Ratio

En lambdasond mäter Air to Fuel Ratio, förkortat AFR. Det är precis vad det låter som, bränslemängden i förhållande till luftmängden (bägge i gram) mäts.

Stökiometrisk blandning är när man har precis rätt luft (syre-)mängd till sitt bränsle. Detta är olika för olika bränslen. Ren bensin har 14,7 medan etanol har 9,0. Detta beror på den kemiska sammansättningen med antalet kolatomer i förhållande till väteatomer, och om det finns syreatomer bundna i bränslet (som för etanol) påverkar detta AFR ganska mycket.

Tunnare luft

Det är inte bara bränslet som påverkar AFR. De stökiometriska AFR-värdena gäller för luft vid normaltillstånd. Så lufttryck och fuktinnehåll och lufttemperatur påverkar, men detta är marginellt och jag tycker man kan bortse från dem om det inte är extremvärden. Däremot om man kör upp i bergen så blir luften tunnare (får lägre täthet) och då går motorn fetare. På 1000 m höjd är det 90% av lufttrycket (och luftens täthet) vid havsnivå och vid 2000 m 80% och vid 3000 m 70%, sen har vi inte högre pass i Europa. Om man bara kör tillfälligt upp i bergen betyder detta inte så mycket men det är bra att komma ihåg att motorn går fetare.

Jag har kört i Alperna och Pyrenéerna på 2500 m utan att det har varit bekymmer. Ska man köra en längre tid i bergen kan det vara bra att bestycka om men då ska man tänka på att motorn kommer att gå magert när man kommer ner på lågland.

Optimalt AFR

När man inte har en datorstyrd motor som hela tiden anpassar tändning och bränslemängd till förhållandena så får man hitta sin egen kompromiss.

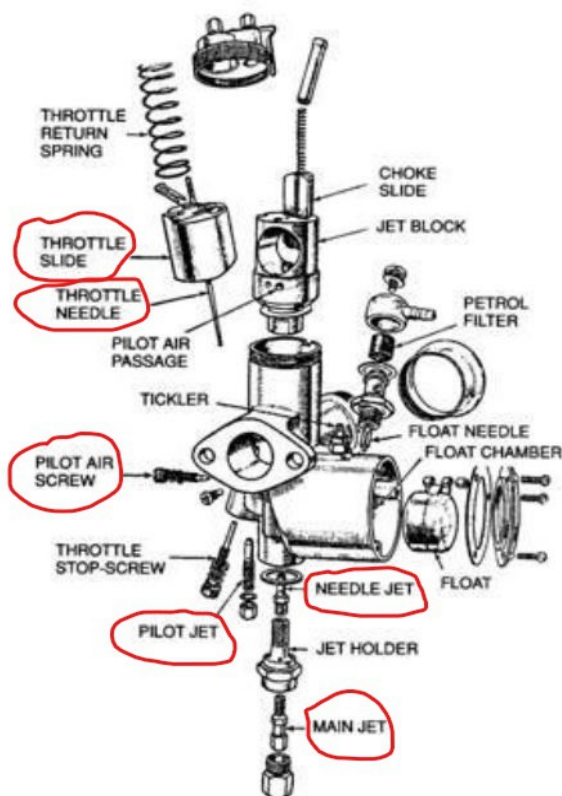
Jag har bestämt mig för att köra på 98-oktan eller högre alltid. (Ibland blir det ju kris och då får man slå på en skvätt 95-oktan för att ta sig till en mack som har 98). Det är inte det högre oktantalet jag är ute efter utan vad jag vet så är det ingen eller max 5% etanolinblandning i 98-oktan bensinen medan det är 5-10% i 95-oktan och detta påverkar AFR.

I en Classic Bike från 90-talet hittade jag följande tabell som förslag på AFR i olika områden med bensin (stökiometrisk AFR 14,7) som bränsle:

Tomgång	AFR 6-10
Låg fart	AFR 10-13
Cruising	AFR 14-16
Hög belastning	AFR 12-14

Jag har själv som riktmärke lite lägre AFR. Dels för att jag utgår från att det är lite etanol i bensinen som sänker stökiometriskt AFR och dels för att jag inte vill köra med för mager blandning. De värden jag siktar på är:

Tomgång	Ca 10
Cruising	13-14
Fullgas	10-12



Sen ska givetvis motorn kännas bra att köra över hela registret och vara lättstartad såväl kall som varm också.

Hur blev det?

Det har resulterat i att motorn generellt blivit lättstartad och har låg bränsleförbrukning. Cometen ligger omkring 0,35 l/mil och Rapiden på ca 0,45 l/mil. Och jag klarar omkörning av lastbilar bra med Cometen numera och det är jag som fegar ur långt innan Rapiden när den får löpa med fullt öppet spjäll.

Innan man kommer i mål är det mycket jobb. Det hjälper att vara envis och systematisk och att göra anteckningar. nästa artikel ska jag berätta om hur jag gjort och erfarenheterna från tuningen av min Comet och Rapid med hjälp av lambda sond.

Vincentträff i Ådalen

Jörgen Rutegård

Ulrike och Klaus Sievers inbjöd åter, det var några år sedan sist, till nordlig Vincentträff i sitt sommarhus i Lockne i natursköna Ådalen i augusti.

Det blev en solig lördag, och från Umeå kom Sune Lindberg med sin fina Rapide Series B -47 och Gunnar Grönlund på BMW. De hade en resa på 40 mil tur och retur!

Från Bjuråker kom Sture Fredin med Eva (bil), och jag körde från Själevad, denna gång på BMW då min Prince stod på totalgenomgång hos Vincentdoktorerna på västkusten. På plats var Klaus Comet -51.

Det är alltid likadant då Vincentägare träffas. Man hinner knappt hälsa förrän alla står runt en Vincent och diskuterar olika detaljer i konstruktion och modifieringar. Så också denna gång!

Paret Sievers bjöd generöst på diverse hembakt och senare på grillfest. Vi pratade om allt möjligt, mestadels Vincentrelaterat, på flera språk. Sture visade bilder från sin samling av olika äldre fordon, mest motorcyklar, men även en legendarisk engelsk bil...

Roligt med lokala träffar!



Klaus med sin Comet till vänster. Sune och hans Rapide till höger vid träffen hos paret Sievers i augusti.

Rallyt 2018 – Tysklandsträffen

Johan Ulff



Klaus Sievers provar ny huvudbonad. Jimmy i bakgrunden verkar inte ha några invändningar...

Årets Vincentträff arrangerades av danska och tyska medlemmar i SVC.

Träffen ägde rum nära Lübeck och hade underrubriken Kai Heide och Andreas Wegner Memorial Rally. God mat, härligt väder och fina omgivningar uppskattades av de runt 70 deltagarna som hade kommit med cirka 30 Vincentmaskiner.

Arrangörerna, paret Michael och Brigitte Burkert, samt Jimmy Clemmensen och Gerd Abel hade organiserat träffen på en utmärkt plats i ett mysigt litet konferenscentrum, Theodor Schwartz Haus. Det ligger nära Östersjökusten, ett stenkast från "Skandinavien-kai" där färjorna lägger till.

Under fredagen dundrade maskiner i olika standard och utföranden in på träffens samlingspunkt, P-platsen nära restaurangen.

Bland de långväga åkarna fanns Jörgen och Ann-Charlott från norra Sverige, fransmannen Stephane Membre liksom Gill och Ernie från Storbritannien och polska medlemmarna, Chris och Anna. Så där kan man väl säga att alla väderstrecken var väl representerade... Tysk pilsner, fint väder och god mat bidrog till en fin stämning och det blev inte sämre av att klubbsektionen Germany North West firar sitt 20-årsjubileum 2018!



Chris och Anna från Polen med tyske Christoph i mitten.

Sträckkörde oprövad maskin

Bland de deltagare som kom in lite försenade kunde man märka Patrik O från Stockholm som kom på en helt oprövad maskin, som han startat och besiktigat bara dagarna innan efter renovering och hopmontering. Så stark var viljan att delta, att han mer eller mindre sträckkörde Stockholm – Skåne i en kombination av inkörning och höghastighetsprov! Det gick åt mycket olja, varav en del hamnat på kläder och motorcykel.

Bland de maskiner som utmärkte sig kunde vi se en Serie D från England tillhörig Vince Lonsdale som ärvt sin fars motorcykel och polerat och finjusterat så till den grad, att den nästan inte gick att köra på allmän väg, utan fick transporteras i en egen släpvagn till träffen!

En strokad Comet i kulören Chinese Red från Danmark var också ett dragplåster liksom Willem från Nederländerna som kom med en gråmålad tidig HD.



Trött och oljig, men framme, om än något sen. Patrik O pustar ut med Jörgen R, Len Mathews och Michael Kamper.

Utmaningar på ditresan

Inte för att vi vill vältra oss i andras elände men det händer alltid lite saker på vägen till och från resmålet. Såsom klubbens webbredaktör Jan S gärna klokt påpekar, så kör vi ju maskiner som nästan alla är mer än 60 år gamla!

Och, vips, så fick samme webbredaktör problem med kopplingen på nerresan! En som höll på att inte komma fram alls var Gill från England som fick vända hem med sin Shadow efter att ett bankande från ett misstänkt vevlager gett sig tillkänna. Hon och Ernie vände hem, tittade över motorcykelbeståndet och bytte helt enkelt till en annan maskin och anlände något försenade.

En sliten kolvbult ändade ordförande Mats' plan att åka Comet, men han löste det med ett byte till modern maskin.



Mikael G, Aga och Gill med Anders L's maskin framför.

Kvällen förflöt med mat och pilsner och uteplatsen precis bredvid parkeringen var befolkad intill sena natten. Däcksparkningen kunde på så sätt beskådas på nära håll eller från ett bord med ett glas i handen. Allt efter tycke o smak.

Landwirtschaftsmuseum Lensahn

Efter frukosten och tankning på lördag så ställdes siktet in på Lantbruksmuseet i Lensahn och efter att klubbmedlemmarna delats in i fyra grupper så kom vi, efter ett nästan försumbart antal felkörningar, efterhand fram till museet. Klubbmedlemmarnas kunskaper i fordonsorientering förbättras alltså i viss mån för varje träff! Stor sak i det!

Lantbruksmuseet var sevärt även om flera blev kvar vid borden och de medhavda, fiffigt anordnade lunchpåsarna. Titt på maskiner och lite översyn och justeringar blev det.



Målet var ett skogsparti speciellt avsatt som Stilla Skog där minnesplaketter för Kay Heide och Andreas Wegner fanns uppsatta.

Efter det ställdes färden till den minnesskog där namnplaketter efter bortgångna satts upp på stammen till de väldiga träd som fanns där. Skogen, mest bestående av väldiga bokar och ekar, hade det talande benämningen Ruheforst, ungefär "Stilla skog".

Efter en stunds promenad i trädens skugga kom vi till rätt plats. Vi stod en stund i stilla tystnad mellan stammarna för hågkomst och begrundan och för hedra Andreas och Kai som en del av oss kände eller åtminstone hade träffat. Andreas och Kai var två omtyckta Vincentåkare i Germany North-West sektionen av Vincent Owners Club och som ryckts bort för tidigt i livet.

Årsmöte och middag

Efteråt ställdes färden tillbaka till Brodten och träffplatsen för årsmötet som avhandlades utan större drama. Se gärna sammanfattningen av mötet på annan plats i den här tidningen.

En stadig buffe av asiatiskt snitt satt som en smäck efter dagens omfattande undersökningar av det nordtyska landsvägsnätet både framlänges och baklänges...



Michael Kamper, Carola Heide, Willem Claskaate, Brigitte Burkert och Georg Diestelkamp

Oöppnad whiskypresent

Nu tog prisutdelningar vid. Ett flertal tändstift av speciell modell delades ut av Mats J bland annat till Olof Östberg för dennes hjälp i lagandet av Jan S' koppling. Andra som uppmärksammades var Stephane Membrè för längsta körsträcka. Ett Lucky Bastard-pris i form av en butelj rödvin med samma namn delades ut av Jimmy C till Ernie och Gill för deras envishet och vilja att inte ställa in resan när ett motorhaveri var närapå ett faktum. Samma pris fick flera andra för sina små förgärligheter vid väggkanten, Christoph Birr, Mirko Thun och Jan S.

Patrik O fick en fin temugg för sin "I did it My Way"-artade ansats för att komma till träffen! Arrangörerna ska ju inte glömmas. Paret Burkert, Jimmy C och Gerd Abel fick ett välförtjänt pris som kunde delas med flera närvarande eftersom små praktiska glas medföljde själva priset, en flaska whisky!

Den flaskan hade tidigare faktiskt förärats styrelsen eller delar av den, som ett vandringspris, men överlevt åren oöppnad.

Det blev den inte nu.

Chris Chandler Award

Och Andreas Wegners systerson, Mats Peterson, fick ett officiellt VOC-pris som yngste deltagare, Chris Chandler Award! Nog så viktigt att uppmärksamma. En regnfri, ljummen kväll i gemytets tecken tog vid. Personalen och serveringen förtjänar ett extra omnämnande. Det var liksom ingen tvekan kring mat och förplägnad, utan självklart bars exempelvis skålar med snacks ut till kaféborden så fort det verkade saknas.



Mats Peterson, Lübeck, fick pris för yngste deltagare. Här med pappa Sven Peterson.

Följande dag var som vanligt packande av utrustning, några sista justeringar, avsked och förhoppningar om att ses även nästa år!

Hemresan gick hyggligt för de flesta. Patrik O:s äventyr fortsatte på hemvägen till Stockholm och kulminerade i att ena förgasaren lossade och fick hållas på plats med ena handen tills reparation vid väggkanten kunde göras. Just det, ja, ett förlorat ventillock gjorde växling med insmord stövel till en spännande omständighet under den sista biten!

Som krydda kan även nämnas att denne åkare råkade förlora lite muttrar och fjädrar till bakstödet under hemresan.

Men ödet vill att just dessa bitar, som genom ett under, hittas lite senare av en annan Vincentåkare! Jimmy C hade nämligen ögonen med sig och kände igen dem, liggandes på asfalten, när han köade vid färjeläget!!

En möjlighet att återbörda delarna ges, om inte förr så, vid nästa träff i **Stockholm 30 aug till 1 sept 2019**. Ni kommer väl?



Stilla kontemplation i morgonstund. Lars K från Danmark värmer upp pipan.

Klubbträffen i Eskilstuna

Hasse Almén

Medlemmen Hasse Almén tog initiativ till lokalträff

Att ha gamla motorcyklar som hobby har som så mycket annat både för och nackdelar. Känslan av att köra en gammal MC en fin sommarmorgon kan vara helt fantastisk, medan det oändliga kickandet på samma hoj en annan, sannolikt regnig, dag kan vara oerhört frustrerande.

Men sen finns det ju en dimension till och det är att motorcyklarna ger oss anledning att träffas och umgås. Behållningen av att träffa andra likasinnade och titta på varandras motorcyklar, prata om renoveringar eller annat och kanske äta nåt ihop, är fullt i klass med en riktigt härlig hojtur.

Vår Vincentklubb har en mycket lång och god tradition av årsmötesträffar runt om i Norden, men de lokala träffarna utanför årsmötet är inte lika vanliga. De lokala träffar som hålls är oftast runt Göteborg vilket är naturligt eftersom det bor många medlemmar i de trakterna och vi har dessutom många initiativrika medlemmar där som anordnar träffar.

Ville ordna träff i Mälardalen

Jag bor i Eskilstuna och har länge tänkt att det borde gå att ordna lokala träffar runt Mälardalen. I somras gjorde jag till slut slag i saken och bestämde mej för att se vilket intresse som fanns för en lokal träff.

Jag började med att ringa några klubbmedlemmar i Mälardalsområdet och fick mycket positiv respons; de skulle försöka komma. Nästa steg var att hitta på en lämplig aktivitet att samlas runt och till slut föll valet på militärmuséet Arsenalen utanför Strängnäs.



Samling vid Arsenalen. Ebba, Per och Lars diskuterar något viktigt medan Mikael, Hasse och Peter ivrigt studerar den fina Norvin-cykeln.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

De har en spännande samling av militärfordon som spänner från Sveriges första pansarvagn fram till stridsvagn S. De kunde även erbjuda guide för grupper upp till 30 personer. Dessutom ligger det muséet cirka 20 minuters trevlig körväg från min familjs sommarställe på landet där det finns gott om plats att parkera och ställa upp partytält och grillar. Jag valde att satsa på en fredag eftermiddag i juli som träffdag, dels med tanke på att många är upptagna på helgerna men även för att det var lätt att få guide på muséet den dagen.

Glesa anmälningar

Jag skrev ihop en inbjudan som Börje hade vänligheten att skicka ut via klubbmailen och sen var det bara att vänta. Och vänta.....och vänta.....Jag fick en anmälan tidigt, men inte mer än så. När datumet för sista anmälan hade passerat hade jag alltså en enda anmälan. I det läget tog jag mej friheten att börja ringa runt och ragga folk som bodde inom ca 10 mils radie från träffplatsen. Många trodde säkert att jag var en oönskad telefonförsäljare och valde att inte svara, vilket är fullt förståeligt. Men jag fick också prata med många trevliga klubbmedlemmar som jag inte tidigare haft kontakt med.



I förgrunden stridsvagn S som bland annat hade fast kanon (den saknar tornet ovanpå) och hade en förare som körde framåt och en som körde bakåt!

Flera stycken var väldigt positiva men kunde inte komma för att datumet inte passade. Slutresultatet blev att vi var nio personer som träffades först i Strängnäs och sedan åkte vidare hem till oss och grillade. Vi hade mycket trevligt och var överens om att försöka fortsätta med den här sortens enkla träffar i Mälardalsområdet. Hellre enkelt än inte alls är en god ledstjärna! Jag tror den svåraste frågan är hur den som vill arrangera nåt ska nå ut med budskapet, vissa kan man nå via mail men långt ifrån alla.

Medurs från vänster ser vi Mona, Kent, Mikael, Per, Ebba, Lars, Peter i keps och Melinda. Kent läser en gammal klubbtidning medan Mikael funderar på varför hans elstart trilskas. Som framgår av bilden är Vincentåkare ansvarsfulla människor (ölen förblev orörd.)



Att ringa runt tar mycket tid och alla vill inte svara på okända telefonnummer. Kanske det bästa är att skicka inbjudan via ett gammaldags brev? Det är ju så ovanligt nu för tiden att det nästan är exklusivt!

Förgyllde den sörmländska landsbygden

På en Vincentträff ska det så klart vara Vincentmotorcyklar, men eftersom min Comet fortfarande är en hög delar så kunde inte jag bidra med det. Det bästa jag kunde erbjuda var min Matchless som är byggd i clubmanstil, så den åkte jag och min dotter Melinda på. Min hustru Mona åkte följebil, praktiskt eftersom vi kunde lägga in skinnställen i den när vi var på muséet. Men visst kom det Vincentar! Det blev tre kanonfina twinnar som förgyllde det sörmländska landskapet med ljud och stil!

Peter S åkte på sin Rapide, en cykel som han skrivit en del trevliga tekniska artiklar om i tidigare klubbtidningar. Mikael A som också figurerat i klubbtidningen kom på sin Shadow, nyligen uppgraderad med elstart. Tyvärr hade inte elstarten riktigt accepterat sin arbetsuppgift så den trilskades, men det var inget problem att lösa genom att springa igång cykeln. Lars L kom på sin Norvin, en mycket fin cykel som också varit med i klubbtidningen och på bilder på hemsidan flera gånger. Per och Ebba L kom på Honda medan Kent K åkte Triumph. Vi hade perfekt väder så partytältet var mer solskydd än regnskydd.

2019 i Stockholm

Nästa år ska årsmötet vara i Stockholmstrakten så det kanske kan vara ett tillfälle att ragga ytterligare intressenter till lokala träffar i Mellansverige. Jag hoppas i alla fall att vi kan få till en tradition av minst en träff per sommar, för som sagt, att umgås med likasinnade är väldigt trevligt. Och kan det finnas ett bättre intresse att samlas runt än världens bästa motorcykel? Jag tror inte det. Vi ses på en träff framöver!

Lars mycket fina Norvin som han haft i många år och bland annat besökt Isle of Man med (se reportage i klubbtidning 73).



I förgrunden Peters Rapide och bakom den Mikael's Black Shadow. Båda konverterade till elstart, men Shadowen hade inte riktigt vant sej vid det än så den föredrog springstart.





En sexcylindring T-Ford hör inte till vanligheterna, direkt. Man anar sex avgasrör och tri-pack förgasare ovanpå. Åskådare är Gerry Fransson, Stig Gustavsson, Jan Östnäs, byggaren Bengt-Olov Andersson och Sivert Bomberg.

Tre plus tre blir en radsexa

Teknikung lokalträff i Småland

Under sommaren / hösten var det rekordmånga lokala träffar. Tidigare års rekord, 1 st träff *, var redan passerat och den 20 oktober avslutades säsongen med en fjärde träff, nu i västra Småland.

Lennart Pettersson och Tomas Johansson ordnade en innehållsrik träff med hela fyra punkter på programmet, tre "hemma-hos-besök" och en lunch. Första anhalten var hos en bekant till Lennart Pettersson, Bengt-Olof Andersson. Han höll i sin välutrustade verkstad på att bygga en 6-cylindrig T-Ford! Grundreceptet var: Tag två motorblock, såga bort en cylinder från bägge och svetsa ihop. Svarva sedan en vevaxel från en massiv 135 kg ståklump. Skruva ihop och provstarta.

Nästa stopp var Lennarts garage, där det fanns en hel del intressant. Lennarts syster Barbro släppte in oss eftersom Lennart agerade ängel med släpvagn och hämtade Anders Löfqvist och dennes Comet, som fått punktering på vägen dit.

Framhjulsbyte

Efter träffen löstes reparationen på enklaste sätt. Man bytte framhjul med Lennarts Comet så att Anders skulle hinna hem innan det blev kallare än kallast. Så snälla kan vi faktiskt vara mot varandra inom klubben. I kolonn åkte vi till Isberg/Höganloft för lunch. De med långt medlemskap och gott minne kände nog igen stugbyn där som platsen för 1974 års Vincentträff.

Sista punkten på programmet var ett studiebesök på Tomas företag Hestra Truck o Maskin AB där vi fick en rundvandring. Vi noterade att många av reservdelarna och oljorna som fanns i det stora lagret, skulle kunna användas även på en MC. Där fanns även en intressant "hobbykällare" med inriktning på engelska MC.

Födelsedagshälsning på distans

Träffen avslutades sedan vid Tomas MC-samling på loftet med fika och tårta. Tanken var att det skulle vara

en födelsedagstårta, men det tilltänkta födelsedagsbarnet (Neville) kunde inte komma. Den primära anledningen till mötet var ju att fira Nevilles 87:e födelsedag. Tårtan smakade ändå och vi sjöng: Ja må han leva.... på distans. För egen del blev det årets sista Norvin-tripp dit och hem.

Text o bild: Jan Stigsén

*) Osäker sanningshalt.

Klubbträff på fortet som vaktade Göteborg



Jerry, födelsedagsbarnet Jan, Jan S, arrangör Calle, Micke, Börje, Lennart och Tomas har inspekterat 24 cm kanonerna som vakat över Göteborgs inlopp. Foto: Johan Ulff

Gammalt och fuktigt, men rikt på intressant historia!

I början av september hölls en visning av Oscar den II:s fort, en historisk försvarsanläggning vid inloppet till Göteborgs hamn. Allmänheten kom, och ett lokalt gäng från Vincentklubben!

Klubbträffen vid fortet ordnades av Calle och ett tiotal medlemmar kom för att bli guidade runt i anläggningen som ligger insprängd i berget och egentligen inte syns värt mycket.

Efter besöket på fortet så fortsatte vi till Mickes verkstad där ett födelsekalas ägde rum!

Oscar den II:s fort byggdes runt förra sekelskiftet och alla utrymmen, såsom elverk, förråd, sovsalar, kök och sjukvårdsrum ligger under mark. Anläggningen, som hade anordningar för både uppvärmning och ventilation, hyste då inte mindre än 250 man.

Med lämplig klädsel och ficklampor vandrade vi i fuktiga korridorer och kikade in i mer eller mindre tömda rum. Bland annat så fanns här Göteborgs första vattenklosetter!

(Vad som räknas som en modernitet, är alltså ett relativt begrepp, kan man säga.)

Inspektion av kanoner

Vi inspekterade de två mäktiga Boforskanonerna på toppen som med sina granater på 24 cm:s diameter skulle hålla fiender borta. Ytterligare två bamsekanoner på cirka 15 cm hörde till anläggningen liksom ett flertal 57 mm kanoner.



Långa och fuktiga gångar fanns det gott om. På den tiden fanns såväl uppvärmning och ventilation som avledning av fukt från bergrummen.

Hungriga och lite trötta kom vi till Mickes ställe i Västra Frölunda där vi fick pizza i sådana mängder att vi knappt orkade nån tårta efteråt. Det var ju faktiskt så att Jan Ö fyllt 75 och en fem meter lång ljusstake av en taklukt hade prytt av Calle med 75 tårtljus!!

Tyvärr gjorde brandlarm och övervakning att vi inte kunde tända dem...

I Mickes verkstad föreläste sedan Neville om hur fyra engelsmän i slutet av 60-talet klarar en treveckors bilresa genom Europa med bara 125 pund på fickan! Restriktioner för utförsel av valuta på den tiden gjorde det lite knepigt, liksom att deras bil, en Singer med automatlåda, bestämde sig för att inte växla ner vilket gjorde att de fick tugga sig över Alperna på högsta växel! Felet försvann dock och de kunde sen ta sig genom Balkan till Grekland där de väluppfostat besökte klassiska sevärdheter såsom Akropolis och andra historiska dragplåster.

Det var säkert en upplevelse, inte minst eftersom det ägde rum vid en tid då semestrarande med bil inte var så vanligt och massturismen ännu inte blivit ett begrepp.

En fiskdamm hade ordnats av Micke och var och en fick ett litet minne med sig hem. Jan Ö fick en Vincentmärkt attiralj för köket.

Flera åkte motorcykel och åtminstone en (Johan U) åkte Vincent.

Neville berättade om en ambitiös bilresa med tre kompisar genom 1960-talets Europa till Grekland.

Regler gjorde att man då inte fick föra ut mer än 25 pund per person, plus 25 extra för bilen. Tältande blev en nödvändighet.

Tomas J kollar in färdvägen.



Tour de alps

Jimmy Clemmensen

Jimmy imponerar på schweizarna – igen



Vincenten og jeg havde tre uger i alperne, de første fem dage var jeg alene undervejs (som jeg plejer) . Turen gik fra København til Langeland (en Ø i Danmark) og derfra til var Hamburg- autozug- Basel. Min plan var at kører fra Basel til motocamp i Frankrig i et stræk. Det gik fint gennem Schweits, jeg kørte motorvej hele vejen til syd for Genève. Herfra var min rute kun landevej resten af turen. Fede veje gennem "enden" af alperne ned til Crest hvor motocamp ligger.



Pakethållaren kan vara en svag länk. Men så är det kanske inte en original Stevenage-produkt?

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Imponerad campingägare som hittat en REAL BIKER och hans bike.

Da jeg ankom til campingpladsen kiggede de andre mc folk, Jo jeg kørte alene og jo med telt og reserve dele, ja kun kick starter. Ejeren af campen pladsen var meget imponeret og han satte sig for at tage billeder af en "real biker" med sorte fingere!! Gode oplevelser og nej, jeg er ikke til motocamp, flinke mennesker, men ingen teknisk interesse (som man jo her nær man kører vincent). Jeg havde planlagt at efter en dag med 500+ km (og 32-35 gr) skulle jeg ikke kører når jeg kom frem til moto camp. Men min bagage bærer var knækket så næste dag kørte jeg til den lokale smed og fik den svejst. Herefter gik turen gennem alperne for at hente min kone i Schweits.



Jeg skiftede magnet midt på trottoaren, den ligger nede til højre i billede. Der kom en forbi der udlejede MC:er og han var meget imponeret at jeg kunne det. Det var ham der tog billede.



Jimmys kone har nu intraett i handlingen ...

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Redaktören låter bilderna tala för sig själva. Det självklara borde framgå av Jimmys fantastiska resebilder – nämligen att det inte finns några som helst gränser för en maskinellt sund Vincentmaskin.

Lennarts olika Vincents

En bild i en MC-tidning, en historia av en bekant, ett rykte om en motorcykel som gick utanpå allt annat – ja, vägarna är olika som leder till drömmen om en Vincent!

För Lennart Pettersson blev det en MC-tidning med en poster med en Egli-Vincent, ett av de första exemplaren i Sverige. Det var runt 1969-70.

- Man var ju tonåring då och när jag fick se den postern med den röda Eglin, det var där intresset startade, säger Lennart, som hade ett starkt MC-intresse redan då.

- Jag gillade utseendet på maskinen. Det var bara så.

Där Lennart växte upp på småländska landsbygden var det lugnt och glest med trafik. Mopedåka var en tidig företeelse och 125:a åkte han i skogen flitigt. Vid 17 år ålder körde han en Harley 750-sidventilare.

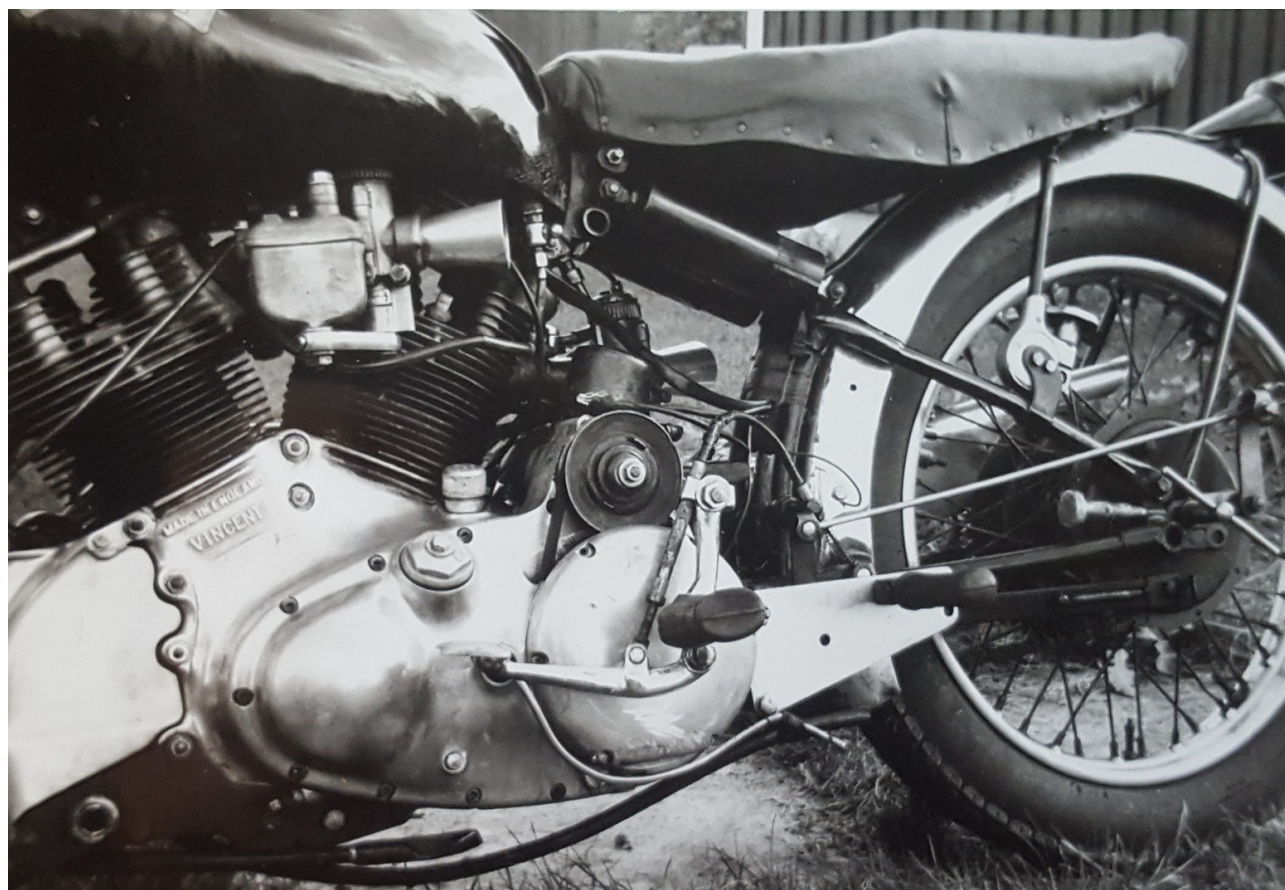
1972 gick VM i Roadracing på Anderstorpbanan i närheten.

Lennart var då medlem i MCHK:s lokalavdelning Finnvedingarna.

Lokalklubben ordnade veteranrally i samband med de stora tävlingarna och nånstans här lärde Lennart känna Lars Karlsson och Roy Sjöberg från Oskarshamn.

På MCHK:s rally 1976 nämnde denne Lars att han hade en Rapide till salu.

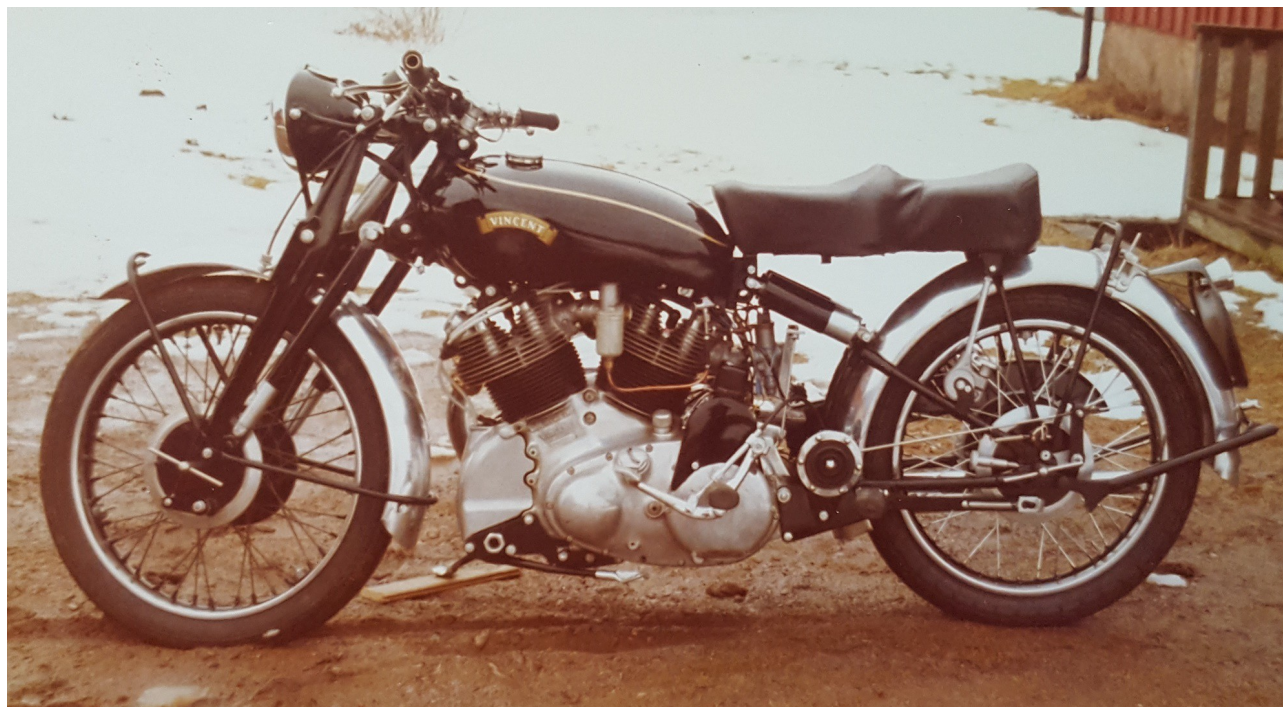
- Så det blev en resa till Oskarshamn med släpkärra i augusti.



Rapiden vid köpet. Lite modifierad bland annat med VW-generator.

-Rapiden var något ombyggd med Triumphdyna, raceförgasare och VW-generator. Generatoren funkade, utom när man gasade på låga växlar eller gjorde omkörningar. I och med att kilremmen löpte runt kopplingskorgen som plattrem så slets den och började slira ifall man drog på lite. Man fick byta den ett par gånger per år.

Lennart fick kontakt med Sören Skoog och hade i sinnet att renovera sin Rapide till original. Nu inskaffades motordelar, korrekta skärmar och en Vincentsadel tillsammans med annat matnyttigt. Lennart satte igång med sin renovering och 1978 kunde han ta den genom besiktningen. Rapiden uppskattade nog att få komma ut, men Lennarts HD blev nu degraderad till andrahoj...



Rapiden i renoverat skick. Generatoren är lite snyggare inbyggd nu.

Köpte på sig mer

- Det blev också så att jag köpte på mig en Comet från Sören som bland annat saknade hjul, men på den tiden fanns det mycket delar på marknaderna.

Tankarna på en Egli låg dock i bakhuvudet och nötte på Lennart. Men det verkade ändå ligga långt borta. Sommaren -82 ringde en kompis som Lennart jobbat ihop med på byggen, Kenneth Olsson från Båraryd. "Vill du köpa mina Vincentdelar? Jag ska lägga av".

Det visade sig vara en himla massa delar som Kenneth hade, bland annat en avsågad 1000 motor, ett styrhuvud, oljetank och instrument, växellåda och några Cometmotorer. På marknader köpte Lennart sedan på sig hjul, bakram, tank och lite till. Av dessa delar skulle det senare bli en Touring-Comet som han fortfarande har kvar.

Och 1000-motorn utan växellåda var ju lämplig för ett Norvinbygge.

Kanske kunde ett Norvinbygge vara lättare att göra verklighet av än en Egli?

Lennart började skaffa delar och hade snart gaffel, tank och hjul.

Flitiga besök till öarna

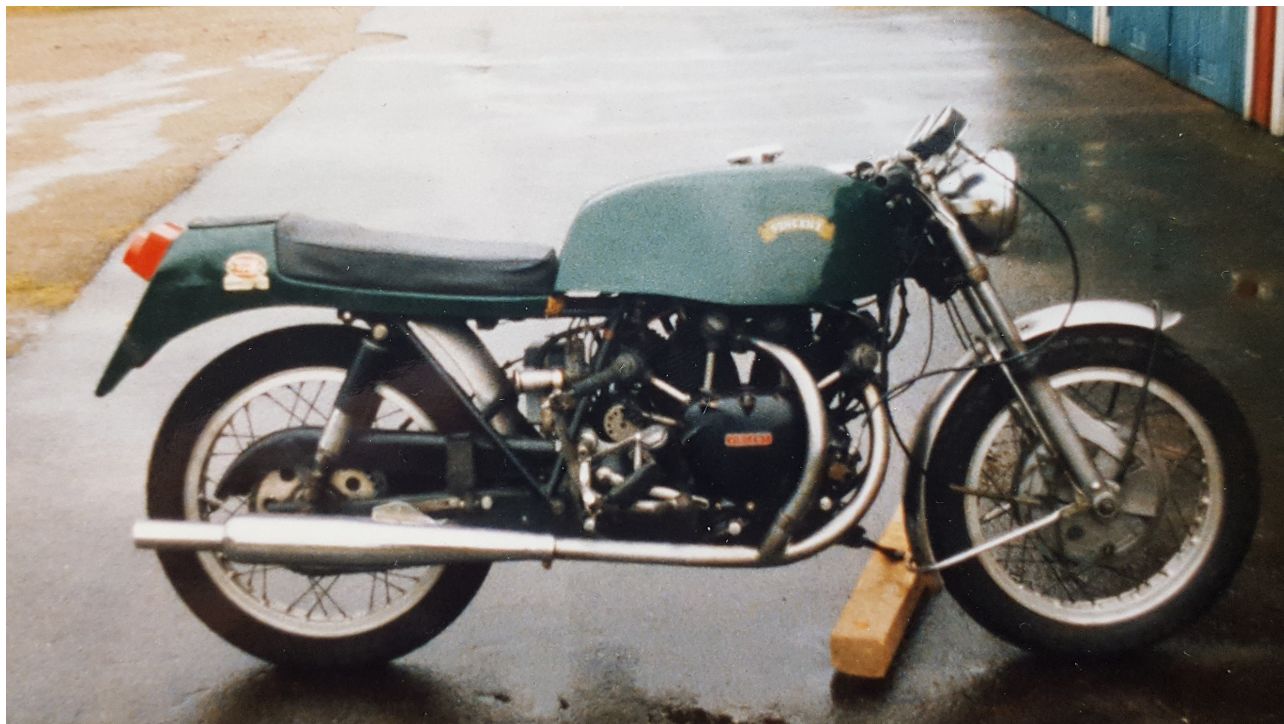
Från 1984 och fram till 2000 var Lennart över till England och Irland minst en gång per år för att besöka rallyn och gå på marknader.

Där passade han på att kolla upp de Eglimaskiner som i alla fall fanns till salu.

- De var blanka och dyra och lät inte så bra maskinellt.

Det dröjde fram till 1987 och ett besök hos Verralls, handlaren i veteranhojar nära Crawley mellan Brighton och London.

Lennart åkte med en kompis, Erling Unosson som hade Reftete Motormuseum och som var på jakt efter flygplansmodeller i skala 1:8 av flygplan från första världskriget.



Eglin hemkommen från England till Småland vid köpet.

De körde en stor van, så det fanns möjlighet att transportera hem en MC, om så skulle bli.

Och hos Verrall's stod faktiskt en Egli! Den var inlämnad för försäljning på kommission.

Lennart lade ett bud på Eglin medan Erling förhandlade om flygplansmodeller.

Det blev affär på både Eglin och flygplanen! Men planen var prioriterade och MC:n kom inte med hem. Den kom hem senare med en transport tillsammans med ett par stationära motorer som Erling köpt på sig.

Norvinbygget säljs

Nu stod Lennart plötsligt med en försvarlig mängd motorcyklar. Norvinbyggets delar byttes bort eller såldes och eftersom landet är litet har exempelvis den 1000-motorn dykt upp i andra sammanhang. Den fick ett liv som drivpaket i Mats Bombergs långgafflade chopperbygge som visades upp på träffen i Blekinge 2015!

Eglin skruvades nu isär och snyggades till. Den var i gott skick maskinellt med undantag för topparna som fick göras i ordning. Den kom ut på gatan 1988 och planen var att köra den något år för att se vad som behövde ändras på.



Eglin i ett testutförande under en sommar, med alu-tank och egentillverkad sadel o skärm.

Det blev dock nästan tio år med Egli-åkande innan det blev nån större åtgärd.

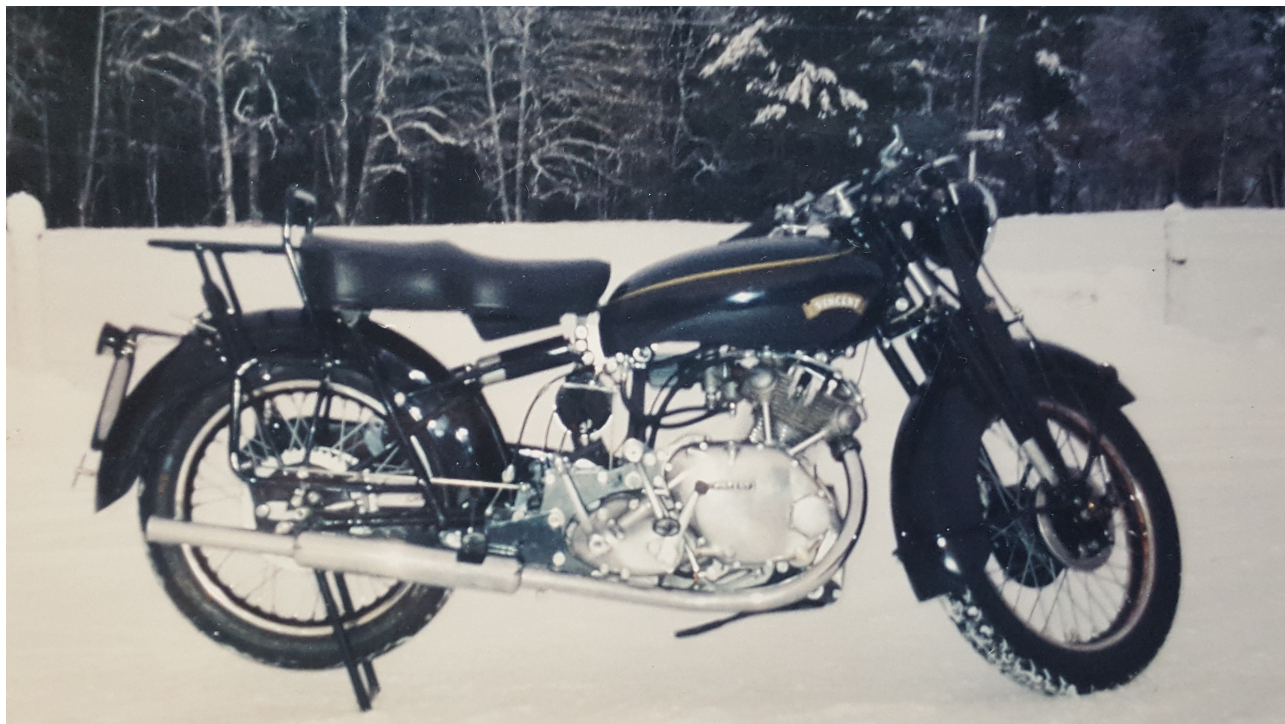
Kring -96-97 plockades den så ner i bitar för motorrenovering och i samma veva renoverade Lennart både sin Comet och sin Rapide.

- Cometen och Rapiden blev klara till 1998, när jag höll i Vincentträffen på High Chaparral.

Med Eglin gick det inte riktigt så smidigt

Under inkörningen sprack en ventiljustering i småbitar.

- Den var troligen felhärdad. Och veckorna efter la glasfibertanken av och jag möttes av en pöl på golvet en dag.



Lennarts Touring-Comet i snöskrud.

Kamspindeln skar

Tyvärr blev det en uppföljning på ventiljusteringen. En kvarbliven kilformad liten rest hade satt sig i Amal-munstycket för oljedosering till kamspindlarna och på väg hem från en fikaträff med MC-kompisar blev det stopp med skuren kamspindel.

- Det skrek till ungefär som vid en grisaslakt!

Det blev att han ställde in den och annat tog uppmärksamheten.

Lennart hade börjat att åka på bana 18 år tidigare och i slutet av 90-talet hade han en BSA Gold Star Clubman.

Hans kompisen körde den på Hedemora TT vid dess 50-årsjubileum -98 och Lennart körde då en fyrventilad Rudge 350 TT-replika som kommit från Reftete Motormuseum.

Lennart har sin skogsmark bredvid sin byggfirma och hur det blev, så var det mycket att göra, både på arbetet och i skogen, så Eglin blev stående.

Eglin på gång igen

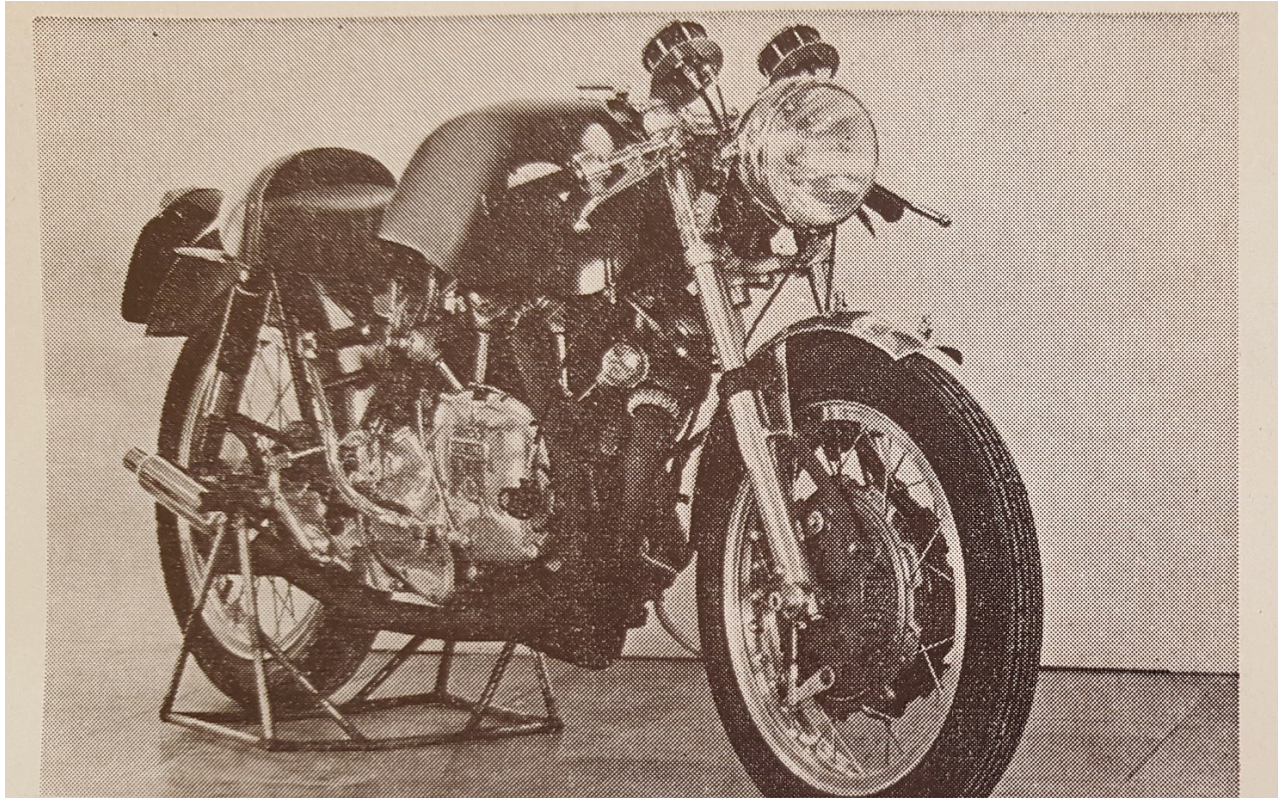
Men nu är det tio år senare.

BSA:n har nu gått över 200 mil på bana. Senast under september 2018 så gick den 25 mil på Anderstorp i samband med 50-årsjubileet där.

Och Eglin är på väg att plockas ihop.

Bättre sent än aldrig. Eller ju förr dess bättre, det beror på hur man ser det.

Klart är att ytterligare en Vincent är på gång ut på svenska vägar efter en tids bortovaro.



Detta, det första exemplar av Egli-Vincent som kommit till Sverige, har köpts av en malmöbo med säker smak ifråga om snabba motorcyklar. Det är den vassaste versionen av den Egli-trimmade Vincentmotorn som sitter i den schweizisktbyggda fackverksramen. GP-förgasare och raka avgaspipor gör att denna motor utvecklar mera i effekt än Vincents förra racermotor i Black-Lightningserien. Tanken är i British Racing Green. Samma slags maskin men med orange tank ställs ut i Stockholm, på Picko's och MC-Nytt's Show den 2—5 april.

Kanske var det här nånstans det började för Lennart. Egli-Vincent i motortidningar som lästes av storögda grabbar med drömmar.

Text och foto: Lennart Pettersson
bearbetning: Johan Ulff

PROTOKOLL

fört vid årsmötet 2018-06-09 med Scandinavian
Vincent Club, Lübeck-Travemünde

§ 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 Jörgen Rutegård och Stefan Lindblom

§ 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. Kalenderåret visade överskott främst pga välvilliga sponsorer av träffen i Västervik och att kostnaden för tidningen minskat. I Anders Hygrells frånvaro läste Henry Riedel upp revisionsberättelsen. 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 Ullf.

§ 12 Val av revisor och revisorssuppleant (för ett år)

Till revisor valdes Anders Hygrell, till revisorssuppleant valdes Henry Riedel.

§ 13 Val av valberedning (för ett år)

Till valberedning valdes Jan Östnäs och Anders Löfqvist

§ 14 Behandling av styrelsens förslag och inkomna motioner

Styrelsen har diskuterat hur vi skall förhålla oss till EUs reform av dataskyddsregler GDPR (General Data Protection Regulation) Föreslogs att kopiera Triumphklubbens integritetspolicy. Vidare beslöts:

Alla närvarande medger att vara med på bild

Ej rätt registreringsnummer på Vincent på hemsidan

Ej fullständigt namn på hemsidan, såvida Vincentinnehavet ej redan är allmänt känt.

Ej synliga mailadresser vid utskick

Val av frivilliga att bidra till tidningen: Anders Löfqvist om lambdasond, trottlar mm. Lennart Petterson, Henry Riedel, Anders Lincoln, Kent Karlsson, Ann-Britt Bertilsson, Olof Österberg, Sista oktober är deadline för nästa tidning.

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

Vid oförändrad avgift om 250:-/år går vi lite plus och har möjlighet att skicka med lite extra. Vid 200:-/år går vi plus minus noll. Beslöts om oförändrad avgift 250:-/år.

§ 16 Kommande träffar

2019 års träff hålls i augusti i Stockholmstrakten, med Patrik Olsson och Stockholmsgänget som värdar.

2020 är ett 50 års jubileum sedan första träffen. Förslaget är att göra ett nytt möte i Hökensås med Henry och Ann-Sofie Riedel som träffvärdar. Gamla medlemmar som var med då skall få en speciell inbjudan.

§ 17 Övriga frågor

Mötet diskuterade hur lätt det är att via registreringsnumren komma åt personuppgifter.

Checklista för årsmöte skall skickas till Patrik Olsson

Informeras om Eskilstuna träff, inbjudan via mail skickas ut.

Klaus-Dieter Sivers skall anordna en lokal träff i norr.

Lobba för att Internationella VOC träffen 2023 skall förläggas till Isle of Man

Förslag för att få nya medlemmar: Skicka ett ex av tidning till icke medlemmar. Jan Stigsén undersöker om vi kan ställa ut på mässor utan större kostnad

Priser utdelades för förtjänstfulla insatser:

Patrik Olsson för att ha kört från Stockholm till Trelleborg i ett sträck med en maskin han startat för första gången natten innan.

Anders Löfqvist för avancerad optimering av förgasare och avgassystem med lambdasond.

Olof Österberg för teknisk assistans vid Jans kopplingshaveri.

Stephane Membré för längsta körsträcka

Michael Burkert och Jimmy Clemmensen som arrangörer. De fick även ett vandringspris som de snabbt beslutade hade vandrat färdigt.

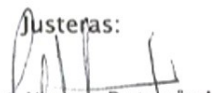
§ 18 Avslutning

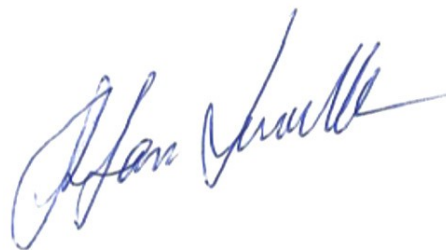
Därefter förklarades årsmötet avslutat.

Vid protokollet:


Börje Kollnert
Mötessekreterare

Justeras:


Jörgen Rutegård



Stefan Lindblom

SVC syns på nätet

På vår hemsida, www.vincenthrd.se, finns en riktig gulds katt med teknisk information. Ett urval av det som under årens lopp publicerats i våra klubbtidningar är samlat på medlemsidorna. Till största delen är det Sören Skoog som vi skall tacka för detta, men även många andra medlemmar har kommit med bidrag. För att komma in på medlemsidorna krävs ett lösenord. Nu är det 195512 som gäller. Lätt att komma ihåg, sista tillverkningsmånaden för Vincent mc. Skulle någon icke-medlem läsa detta så bjuder vi på det. Lösenordet kommer att bytas till våren och det nya står på de medlemskort som då skickas ut. Utöver dessa tekniska tips finns även lite gängtabeller.

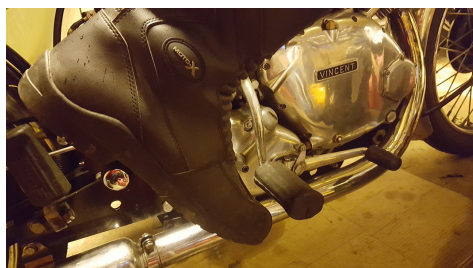


Besöken på vår hemsida ökar för varje år. Senaste året, december 2017 – november 2018, var det 43.540 besök mot 38.006 året innan. 57% från dator och 43% från mobil. Lite kul att kolla från vilka länder man läser på sidan:

Sverige	13.816	Frankrike	1.675	Kina	969
USA	12.564	Ukraina	1.544	Ryssland	407
Danmark	3.761	Storbritannien	1.124	Norge	363
Tyskland	3.624				

Det finns även en SVC-grupp på Facebook som administreras av Göran Jacobsson. Just nu är det bara 25 medlemmar i gruppen, men när vi nu berättar att den finns kanske det ökar. Detta är ett utmärkt sätt att snabbt komma i kontakt med andra t.ex. om man söker resällskap för en åktur eller snabbt behöver ett tekniskt råd. Blir det fler medlemmar i gruppen borde det även fungera bra med köp & sälj. Visserligen är det en sluten grupp, men man kanske ändå skall vara lite försiktig med att berätta vilka dyrbarheter som finns i garaget och att man är bortrest. Tänk på att det man lägger in inte är "arkivbeständigt" då det hela tiden försvinner neråt när nya inlägg kommer in. Det blir hela tiden svårare att hitta bilder till Månadens Bild och Månadens Vincent på hemsidan, så bilder värda att bevara skickas gärna in till Jan Stigsén.

SVC Årsmöte i Stockholmstrakten den 30 augusti – 1 september. Håll utkik på hemsidan för närmare information. Meka, serva, tanka, kicka, kör! Hur svårt ska det vara??



2019



Köpes

Transkåpa till twin T5/3 Även modifierad

Övre gaffellänk FF4 top link.

Jag söker även oskadade gaffelben Girdraulic FF40 L och R.

Har en ny opolerad Registerkåpa twin till salu. Kåpan kan lätt modifieras att passa en 500:a.

Vincentobjekt köpes för att säkra min sysselsättning 2019-2020.

Carl-Magnus Sjöblom

calle_sjoblom@hotmail.com, 070-4545251

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

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

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

Deadline: 31/3 2019

Har någon förresten sett en RFM med nummer RC 11066?

Denna bakre ramdel köptes in av Sören Skoog nån gång på 80-talet i samband med ett byte, men den hör egentligen till den motorcykel som Mikael Amdin har idag. Han efterlyser denna RF och vill ordna ett byte om det är möjligt.

Åssä glöm inte:

- Betala medlemsavgift!
- Vara snäll mot jultomten!
- Markera datum för Vincentträff i **Stockholm 30 aug till 1 sept 2019**.

Rättelse. I förra numrets artikel om gängor, i inledningen, blev det fel gänga på ventiljusteringen. 1/8 BSP ska det vara.