

INNEHÅLL

Information nr. 95 – Våren 2019

03 Ordförandens tur – vår tur

Mats J

04 Kallelse till Årsmöte och Dagordning

Årsmötet hålls som vanligt i samband med Klubbträffen.

05 Vincentresa till Österrike, Sardinien och Korsika

Galna upplevelser, vacker touring och en kreativ bärgning

14 Inställning av förgasare

Del två i en serie om kärt problem

20 Vart tog hennes pappas Vincent Rapide vägen?

Engelska Jennys försök att hitta pappans gamla motorcykel

27 Vincentmotor öppnas för första gången sedan födseln

Danske Jimmy ser över sin B-Rapide från 1948

28 Klubbträff 2019 i Stocholm! Du kommer väl?

Instruktioner om anmälan

30 Mats Mods

Mats J delar med sig av sina Cometmodifieringar

Första sidan: Året är 1954. Någonstans i Skottland. Mr Arthur Winstone på semester med sin Vincent Rapide. (Vilken packning!)

Sista sidan: Anders L på sin Rapide med (förmodligen) nyjusterade förgasare

Ordförandens vårliga tur

Ordförandens Vårtur = Vår tur

När man gör vårens första tur inser man hur lyckligt lottade vi är och man känner tacksamhet över vilken tur vi haft i livet som kan åka Vincent ibland.

Under våren fick jag en fråga från en engelsk dam Jenny Burrows vars far hade ägt en Vincent på 50-60talet. På bara några dagar lyckades jag med hjälp av Calle och Mats M lokalisera ägaren som tackade för kontakten och såg fram emot att bättre lära känna sin Vincents tidiga historia. Möjligen kommer Jenny Burrows och Håkan till träffen i Stockholm.

Pratade med Zid och han saknade den tidiga historien för sin cykel. Vid andra försöket på samma registreringsnummer så hittade de handlingen som vi behövde. Från det att motorcykeln sålts till Sven Eriksson Ingenjör i Karlskoga gick endast 6 månader innan den överfördes till reservregistret. Kanske för att den blivit krockad. Efter 6 månader så registrerades den in igen och kördes i 3 månader innan den i en flygande besiktning fick körförbud. Godkänd besiktning i slutet av oktober och sedan såld till en handlare i mars 1954. Under sina två första år så kördes den under 9 månader. Det hade varit spännande att höra ingenjörens historia om ägandet av motorcykeln. Jag är ju själv ingenjör och kämpar lite ibland men Ingenjören i Karlskoga har nog inte haft det så lätt. Det tog sedan 3,5 år innan handlaren sålde den vidare.

När det gäller diskussionerna runt synlighet för våra motorcyklar så har Börje Kollnert tagit reda på att man kan lägga in en reklamspärr så att

nyförvärvade motorcyklar inte längre syns i registret.

Enligt Börje så är det inte så smidigt utan innebär en del krångel. Kanske kan **man** driva på så att denna rutin blir smidigare.

Under året skall vi samlas mod och planera för vårt kommande 50-års jubileum 2020 där vi vill delta i bil och mc mässor för att synas så mycket för att visa oss, klubben och våra cyklar. Vi hoppas ha roligt och möjligen hitta några nya medlemmar.

Jag har för avsikt att åka till VOC träffen i Belgien... precis innan dottern tar studenten. Jag har förberett med att montera ett fäste på styret för telefonen. Jag har kollat ett tag men när jag såg det vattentäta och touch-tillåtande skyddet som Kjell o Co dessutom har ett stabilt fäste för styret till så var det dags att slå till. I påsk skall jag köra fram och tillbaka till stugan. Det blir drygt 30 mil. Det är nog en bra uppvärmning.

Jan Stigsén och jag skall ordna en lokal träff på James Bond-museet i Nybro. Då kan det bli ytterligare kanske 40 mil. Calle Sjöblom säger att det är noga med förberedelserna. Jag har lackat packväskorna, bytt bensinslangar, filat lite på lamphållaren i strålkastaren för att lampan skall passa i hållaren på rätt sätt. Jag tror att det kommer att bli fin-fint. Den årliga kontrollen som Jan Stigsén lagt ut på hemsidan har jag följt mycket noga och jag bytte luft i däcken på precis rätt dag.

Vi är verkligen mycket lyckligt lottade!

Hälsar Ordförande Mats Johansson

Missa inte anmälan till SVC träffen! Se sid 28!

Kallelse och Dagordning för Årsmöte i SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Plats: Stockholm Tid: Lördagen den 31 Augusti 2019 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
 - 2020 50:e SVC träffen Hökensås Henry Riedel gänget
 - 2021 Göteborgstrakten?
- 17 Övriga frågor
- 18 Mötets avslutande

Österrike, Sardinien och Korsika 2018

eller

Dom där läkarna kan om dom bara vill

Medlemmen Calle berättar här om en resa till två olika VOC-rallyn på kontinenten med många vackra vyer och vägar, konstiga sevärdheter och växellådsproblem nere i Italien.

Jodå, det blev en Europatour även 2018. Ett VOC-rally i Österrike samt ett VOC-rally på Sardinien hägrade. Calle och Börje på Vincent 1000, Jan och Stefan på BMW. Lennart P skulle också varit med oss, men hoppade av och skylldes avhoppet på en nyopererad och gipsad arm samt en skadad handled. Han skulle behövt lite av Lindas fantastiska medicin, men nu går jag händelserna i förväg.

Start fredag 14 september med gemensam körning från hemorten till Ystad för vidare nattfärjning till Świnoujście i Polen. En färjelinje för framförallt lastbilar och deras chaufförer. Färjan var ok men med väldigt begränsat utbud av mat/förtäring.

Lördag 15/9. Vi lämnade Polen ganska omgående och körde sedan i "gamla Östtyskland" med GPS:n inställd på undvikande av motorvägar. Bra väder, men med mycket stark sidvind. Delar av vägnätet går i gamla trädalléer, bland annat med kastanjer. Vår resa sammanföll med den tid på året då kastanjerna tappar sina nötter så det var lite spännande att köra i alléerna, vi fick vara uppmärksamma på vanligt sätt, d.v.s framåt och bakåt, men också uppåt för fallande kastanjer med sina läderartade taggiga kapslar och nedåt för rullande och krossade kastanjer samt på sina ställen kastanjenötröra. Det smäller säkert till ordentligt att få en taggig kastanjekapsel i ansiktet eller någon annanstans på kroppen när man kör i 90-100 km/tim. Övernattning på ett hotell i Dresden.

Söndag 16/9. Lite snurrebutter för att hitta Elbesandsteingebirge som gömt sig denna dag så vi gav upp letandet och åkte till Pilsen i Tjeckien istället.

Måndag 17/9. Körning till Österrike och övernattning på ett väldigt bra familjehotell strax norr om Wagrain.

Tisdag 18/9. Österrikiska mötet började. Samma trevliga gemyt och samma fina boende på Markushof, i Wagrain, som alltid.

Socialisering och mat etc. på kvällen. Cirka 35 deltagare.

Vissa personer, ville utmärka sig och visa sig lite kända genom att trots den kyliga kvällen fjanta omkring i extraprisinköpta Lederhosen från Lidl.



SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Onsdag 19/9. Gemensam utflykt på fina och körvänliga vägar. På eftermiddagen besöktes ett ställe högt upp i ett pass som vi besökte vid det första österrikiska VOC-rallyt 2005. Där finns en skytteförening med skjutbana där man siktar på en spegelbild av måltavlan på vattenytan i en liten sjö eller tjärn och låter kulan studsa/rikoschettera på vattnet för att sedan träffa en måltavla på land. Kräver sin skytt, en snaps, vindstilla väder samt givetvis ett laddat gevär.

Torsdag 20/9. Nytt för det österrikiska rallyt var att det bestod av två delar i väldigt olika regioner av Österrike. Dels i det välmående, puttenuttiga Wagrain dels i det fattigare, mindre välvårdade och sämre underhållna sydöstra Österrike, nära den slovenska gränsen. Hotellet vi låg på, Hotel Schmied nära Arnfels, var fint med bra rum och en stor fin uppvärmd utomhuspool. Hotellet låg i en pytteliten by ute på landsbygden.

Fredag 21/9. Trevlig utflykt bland annat i Slovenien.

Lördag 22/9. Utflykt bland annat till en stor chokladfabrik (Zotter) med provsmakning, samt fika på en väldigt tjusig restaurang/slott med en vidunderlig utsikt över nejden.

Söndag 23/9. Besök på en borg/museum och sedan besök på en helt galen restaurang där ägaren? samlat på allt; kuriosa, bilar, skrivmaskiner, flygplan (en Saab J29 flygande tunna), levande kameler, en fiskebåt á la Bohuslän, militära prylar, till och med en kopia av frihetsgudinnan etc. etc. Jag tror hans ostrukturerade samlingar slog Big Bengt och High Chaparal med många kamellängder. <http://www.pechmanns-alte-oelmuehle.at/>



Jodå, katastrof-Johannes kom till Arnfels mitt i natten när köket var stängt, så han blev utan mat även denna gång. Hans Rapide hade rasat precis innan träffplatsen så det fick bli bärgning hem till München.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Måndag 24/9. Jan och Stefan vände tillbaka till Sverige. De "hoppade över" Sardinienmötet. Hemlängtan och fint väder gjorde att de körde de 120 milen med bara en övernattningsnatt innan färjan Kiel-Gbg. För oss övriga blev det farväl och körning mot hamnen i Livorno där det finns flera färjeförbindelser till Sardinien. Det var Calle, Börje och Charlie från Nya Zeeland som körde i en grupp. Gill (sekreterare i VOC) och Ernie, ett långkörande Vincentpar på varsin Blk Shadow, som de senaste åren bland annat besökt de skandinaviska träffarna, körde tillsammans samt Arthur Farrow och Linda, kända personer i Vincentvärlden. Arthur är bland annat styrelseordförande i VOC Spares. De körde en modern, öppen, väldigt tjugig tvåörrars Bentley. Arthur har en gedigen MC-samling med bland annat en av maskinerna som körde på Monthéry vid Vincentfabrikens rekordförsök 1952, samt en serie A-twin, Egli, Brough Superior o.s.v. Planen var att träffas på ett förutbestämt hotell när cirka 2/3 av distansen mot Livorno var tillryggalagd. Vi hade fint väder, körde på betalmotorvägar med väldigt gles trafik och med säkert 15 m/s i medvind. Alla sju träffades på hotellet. Linda klagade dock på tilltagande väldigt, väldigt



SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

starka ryggsmärtor så hon kunde inte följa med till den gourmetrestaurang vi besökte. Tisdag 25/9. Katastrof. Linda hade blivit så dålig under natten att Arthur fått beställa en ambulanstransport till ett sjukhus. Linda var enligt uppgift totalt utslagen så hon som låg kvar på sjukhuset och Arthur fick lämnas åt sitt öde. Gill och Ernie gjorde oss sällskap och vi körde genom ett vackert och kuperat Toscana ner till färjeläget i Livorno för färjning till Olbia på Sardinien. Vem tror ni uppenbarade sig strax innan bordning av färjan sent på kvällen? Jojomänsan, Linda och Arthur. En läkare hade proppat Linda full med hoppahöggtabletter, så hon var fit for fight igen. Dessa tabletter blev sedan ett gemensamt samtalsämne under rallyt och jag tror att ett tjugotal deltagare nog skrev ner eller memorerade namnen på tableterna respektive den fantastiska läkare som nästintill kunde uppväcka döda. **Dom där läkarna kan om dom bara vill.....**

Onsdag 26/9. Framme med färjan i Olbia tidig morgon för vidare körning de cirka 80 km mot rallyplatsen i närheten av Orosej på öns östkust. Grusigt, ovårdat, skräpigt och helt platt landskap. Men vi kom fram till en utmärkt semesteranläggning/ träffplats där Börjes fru Anna, som flugit ner till Sardinien, dagen innan, mötte oss. Ett 35-tal deltagare hade slutit upp. Blev lite rastlös efter det att jag installerat mig och när övriga skulle gå ner och bada bestämde jag mig för att köra en tur på egen hand. Körde cirka 30 km söderut med samma landskap, grus och skröp som tidigare på dagen men ett väldigt kuperat berglandskap kunde skönjas framför mig. Såg ett gäng MC-åkare med maskiner som verkade vara anpassade för bergskörning så likt "följa John", följde jag efter och hamnade på en fantastisk väg som tog mig upp i ett storslaget nästan alpint landskap. Perfekt asfalt med ett bra grepp. En väg som följde bergssidan med ett otal svängar och utsikter och vyer som nästan gjorde mig matt. Vägen tog mig till toppen av ett pass med ett café/restaurang som var tillhåll för många bikers.



Calles maskin som nu gått 10 000 mil sedan helrenoveringen 2003.

Min Vincent blev väldigt uppmärksam, åtminstone av gänget som saknade knäpuckar och strömlinjeformade ryggskydd. Kom tillbaka till hotellet i lagom tid till middagen men få var intresserade av mina körupplevelser. Det var bara Lindas fantastiska mediciner, hur man skulle få tag i dessa piller och vad den förträfflige läkaren hette som kunde skriva ut sådana här ”**gudagåvor**”, som var samtalsämne denna kväll.

Torsdag 27/9 till tisdag 2/10. Nu blev det mer fart på MC-åkningen i olika konstellationer runt i bergen. Det var verkligen fantastiska bergsvägar. Jo, vi hann med att bada också. På kvällarna var det fina middagar samt samvaro och det gemensamma samtalsämnet under hela mötet. Hur kan man få tag på Lindas fantastiska medicin, och hjälper den mot skoskav också? Det där med skoskav var nog ett påhitt av Calle.

Sammanfattning av rallyt. Cirka 30-35 deltagare, ganska många Vincent. Ju mera puts på maskinerna desto mer krängel utmed vägen. Ett antal av de italienska Vincent-maskinerna var inte vana att köras, bara beses och putsas. De skulle definitivt behövt lite av Lindas fantastiska medicin de också. Min, Börjes, Gill och Ernies maskiner fick en del uppskattning och att köra hela vägen från norra Europa gav oss nästan vikingastatus. Väldigt bra träffanläggning med pooler och fina rum samt en egen playa. Det fanns en liten besvikelse från arrangörerna att inte fler slutit upp, men samtidigt var detta året innan nästa internationella VOC-rally 2019 i Belgien och Österrike. Det märks att vi blir äldre, samtalsämnena har skiftat från motorcyklar, touring, mekning, modifieringar, allehanda resor, roliga upplevelser, tokiga upptåg, den gamla goda tiden och inte minst ”när jag blev erbjuden en äkta Black Lightning för £25 men köpte en gammal Jawa istället”, etc. till



Både Gill och cykeln blev skadade. Båda har dock återhämtat sig enligt senaste rapporterna.

krämpor, inkompetenta läkare som ställer andra diagnoser än sina patienter och finfina mediciner som ohämmat byts, som vore det ett Swap Meet för recept och piller. Efter avslutat rally körde jag och Börje upp till norra Sardinien där övernattning ordnades på ett hotell nära färjan till Korsika. På vägen upp passerade min maskin 10.000 mil vilket förevigades med några fotografier. Maskinen har inte behövt några större ingrepp eller reparationer sedan den totalrenovering som gjordes 2003. Vi fick också ett antal kraftiga regnskurar över oss och fick en förvarning om de regnoväder som kan dra fram över Medelhavet under höstarna. Veckan efter att vi lämnat Sardinien och Korsika kom väldigt kraftiga skyfall med stor förödelse som följde. Gill, Ernie samt Charlie tog en färja från Sardinien till Barcelona. Hade jag och Börje haft kännedom om denna förbindelse hade vi nog också tagit denna båt. Det var efter det att Gill kommit till Spanien som hon blev påkörd och ganska illa skadad. Tänk om hon haft Lindas fantastiska medicin, så mycket lättare livet hade varit för henne.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Onsdag 3/10. Färjning cirka 55 minuter till Korsika som är en fransk ö kanske mest berömd som Napoleons födelseö. Färden gick norrut utmed västra kusten av ön. Här var det otroliga scenerier och knixiga vägar fulla med turistbussar, semesterfarare, cyklister, övrig trafik och vandrare! De delar av ön vi såg andades rikedom och välstånd, som en förlängning av den franska Rivieran. Landskapet kan nästan liknas vid det norska fjordlandskapet när det är som bäst men med en helt annan berggrund som reflekterade solljus och skuggor på ett väldigt vackert sätt. Övernattning i en bergsby där GPS:en hittade ett bra hotell men en öppen restaurang gick inte att finna så det fick bli en varm smörgås som middag.



Bedövande vackra scenerier från vägar som gjorda för MC-åka.

Dagen därpå (torsdag 4/10) fortsatt körning på krokiga vägar med den ena vackra vyn efter den andra. På eftermiddagen korsades ön. Vi kunde inte se att vägen steg så mycket som den gjorde så både Börje och jag trodde att vi hade motorproblem på grund av att cyklarna kändes så orkeslösa. Väl framme i Bastia som är huvudstad på Korsika, hittade vi det förbokade hotellet efter lite körning i trånga gränder, där avgasljudet studsade mellan husen så där **gött** ni vet. Hundar skällde, katter gömde sig och folk blängde. "Är de så fattiga uppe i norra Europa att de måste köra omkring på så här gamla väsniga, smutsiga och oljiga motorcyklar", tycktes människorna tänka. Middag, en längre stadspromenad och så var även denna dag till ända.



Fredag 5/10. Tidig morgon och färjning tillbaka till Livorno och det italienska fastlandet. Körning upp till Sirmione vid södra delen av Gardasjön, där vi lyxat till det med ett fyrstjärnigt hotell (rabatterat med 50%). Precis innan stadsmuren blev Börje efter så jag stannade och möttes av en bekymrad blick. **Växellådan hade rasat!** Bakhjulet låste sig till och från även med neutralen ilagd. Med visst besvär togs cyklarna med sin packning till hotellet innanför stadsmuren. Väl installerade försökte Börje med hjälp av Calle (om det nu är något stöd), att i lugn och ro tänka över situationen. Vi var i Sirmione, bara fyra mil från Verona. Säsongens sista Auto-Zug till Hamburg var bokad sedan tidigare. Kontakt med försäkringsbolagens jourtjänst togs och de lovade stå för åtminstone delar av transporten hem. Börje och jag tänkte igenom vårt läge och kunde konstatera att vi hade en stor portion tur i oturen. Tänk om detta hade hänt uppe i bergen på Sardinien eller Korsika. Om Börje beställer en bärgning från Sirmione till Verona (40 km), åker tåget som tänkt till Hamburg. Tar en bärgning från Hamburg till Kiel (100 km) och sedan färja Kiel-Göteborg så hamnar i alla fall cykeln i Sverige utan alltför stora kostnader eller besvär. Det var fredag kväll och fest i hela staden, så att ordna transport var inte möjligt.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

"Vänta tills i morgon för då kommer den ordinarie receptionisten", sa portieren när vi bad om hjälp. Börje uppskattade varken middagen i den mycket vackra staden eller den lyxiga frukosten, han hade definitivt behövt några av Lindas fantastiska piller.

Lördag 6/10. På morgonen togs kontakt med den vackra kvinnan i hotellreceptionen och Börje bad henne ordna en transport till Verona. Vi såg och hörde henne ringa ett telefonsamtal där hon pratade oavbrutet som en kulspruta utan eldavbrott. Efter avslutat samtal och utan att invänta svar kunde vår **"räddare i nöden"** berätta att transport var ordnad, först med en paketbil från hotellet ut genom stadsporten (bara eldrivna paketbilar är tillåtna innanför stadsporten) sedan en skåpbil med destination Verona. Var beredda kl. 11, för då kommer paketbilen. Hur hon kunde få så mycket information tillbaka under samtalet när hon samtidigt pratade oavbrutet, är för mig en gåta men kvinnor kan ju göra flera saker samtidigt så hon kunde antagligen både prata och lyssna samtidigt.



Allt gick precis som planerat. Prick kl. 11 kom paketbilen.

Börjes mc lastades sedan över till en skåpbil, utanför stadsporten, som sedan körde både Börje och cykeln till stationen i Verona och lastningsplatsen för biltågen.

Söndag 7/10. Framme i Hamburg tidig förmiddag. Tågen som var sunkiga redan för tre år sedan hade gått ner sig ytterligare. Med tanke på priset över 4000 SEK per man och cykel, sträckan Verona – Hamburg (cirka 120-130 mil) är standarden och vagnarnas skick väldigt torftigt. Men det kostar en till två hotellövernattningar + bensin etc. att köra själv, så summan av kardemumman blir nog densamma. Försäkringsbolaget hade ordnat en transport, Hamburg – Kiel. Utanför tågstationen kom en bil med mc-släp och hämtade Börje och hans maskin som sedan kördes till Schwedenkai i Kiel.

Måndag 8/10. På kajen i Göteborg stod Jan Ö och väntade med bil och kärra och så var denna resan ett minne blott. I alla fall för mig men inte Börje som fick ta sig an sin rasade växellåda.

Vädret var fint nästan hela resan. Den körda sträckan cirka 600 mil, kanske 20 mil i duggregn och 10 mil i ordentligt regn. Det var ganska mycket blåst framförallt genom Tyskland och från Österrike till Livorno. Frånsett Börjes haveri gick cyklarna helt klanderfritt. Ingen av oss tog upp verktygen för reparation på hela resan men ventilspelen

kontrollerades en gång vilka befanns helt ok. Tänk vilket besvär vi hade haft varit om Börjes maskin rasat på Sardinien eller Korsika.

Det är beundransvärt hur mycket tid och engagemang arrangörerna lägger ner på dessa möten. Jag är väldigt imponerad och tacksam att ha fått uppleva den gästfrihet och kamratskap som bjudits. Hoppas och är övertygad att alla som följt mig eller oss till rallyn runt om i Europa under årens lopp instämmer. Ett stort tack till Micha Schartner och Wolfgang Zimmer samt Giovanni Cabassi med sitt gäng.

Mat och logi på mötena var som alltid mycket bra. Övernattningarnas standard och kvalitén på förtäringen fram och tillbaka till rallyna bestämmer mest plånboken, men vi brukar inte spåka oss. Idag finns möjligheten att söka boende via GPS eller smartphones vilket gör resande utan förbokat boende betydligt lättare.

Försäkringen betalade

Börjes försäkringsbolag stod för alla extrakostnader han haft på grund av den havererade lådan. När lådan demonterats visade det sig att tre eller fyra drev hade mer eller mindre rensade tänder. Allt beroende på att stålpinnen på selector fork G29AS lossat och låg i botten av lådan. Utan denna fungerar inte camplate som tänkt utan växellådan försökte att få in flera växlar samtidigt. Nya drev och delar är både beställda och levererade men omonterade. (jan 2019)

Jag brukar för ordningens skull påpeka att allt som står skrivet, inte nödvändigtvis behöver vara helt sant och vissa väldigt små överdrifter kan ha insmugit sig i texten.

"Bara människor utan fantasi flyr in i verkligheten"

Januari 2019 Calle

Uppföljning (Börje K)

Mitt växellådsproblem vore lätt att lösa eftersom nya delar finns men misstanken fanns att spindeln som går ner uppifrån vevhuset var glapp i blocket och då måste man dela motorn.

För att bedöma saken kom Göteborgsgänget med Neville i spetsen på besök. På en och en halv timma var det mesta demonterat. Det visade sig att spindelläget inte var bra och när vevhuset var delat var skaftet på veven slitet så lagret satt löst, veven var dessutom dåligt centrerad och shimsad så att den hade slitits mot vevhusets sida.

Trots detta gick Rapiden helt perfekt tills växellådan slog stopp.

Ingen snabb fix alltså. Maskinen har rullat 8000 mil under de 32 år jag haft den och med de senaste årens långfärder har följt att mycket har renoverats och förbättrats.

Jag har hela tiden tänkt att om jag måste plocka ner motorn skall jag renovera cykeln även på utsidan, så så får det bli.

Neville, Gary, Calle, Jan och Stefan var på besök med traditionsenlig tisdagslunch med bruna bönor och fläsk.

Börje

Inställning av förgasare del 2

Här kommer fortsättningen på Anders Löfkvists kamp för att minska förbrukning och samtidigt få ett vettigt motoruppförande och en lättstartad hoj.

Hur använder jag lambda sonden?

Cometen är en lång historia och det är på den som jag har lärt mig mycket om att använda lambdasond så vi börjar med Rapiden.

Jag köpte Rapiden av Micke för 3 år sen. Det är en Argentina-cykel som Micke helrenoverat med hjälp av Neville. Det är så välgjort att man blir tårögd när man skruvar. Jag har nu kört drygt 2500 mil och lärt känna hojen ganska bra och fått den inställd så jag är nöjd.

När den var ny i min ägo gjorde jag ingenting utan bara körde. Jag upptäckte snart att efter 50-100 mil var det tvunget att göra rent främre stiftet, den var ibland lite tjurig att starta varm och vid sådär 130 km/tim var orken slut. Bränsleförbrukningen var snarare över än under 0,6 l/mil. Den drog ingen olja och är härligt låg med kanonbra väghållning.

Micke är en försiktig general och jag är säker på att han hellre låter det gå fett för att vara säker på att motorn inte går för varmt.

Tändningen sköts av en modern BTH och stod på 34°. Jag har inte ändrat den.

Placera sonderna rätt

Jag hade en lambdasond som jag använt till Cometen så nu köpte jag en till likadan och fick tag på ett extra avgassystem som jag svetsade muffar för lambdasonden på.

Calle hade varnat mig för att inte sätta muffarna för nära anslutningen där avgasrören går ihop. Då får man påverka från den andra cylindern på mätvärdet.

Jag studerade nya Ducati hos MC-handlare och där sitter lambdasonderna väldigt nära cylindrarna. Mina sitter ca 200 mm från cylindrarna och jag tycker att jag får bra mätvärden för varje cylinder. Sen ska man ha elektroniklåda och visarinstrument och ett 12 V uttag.

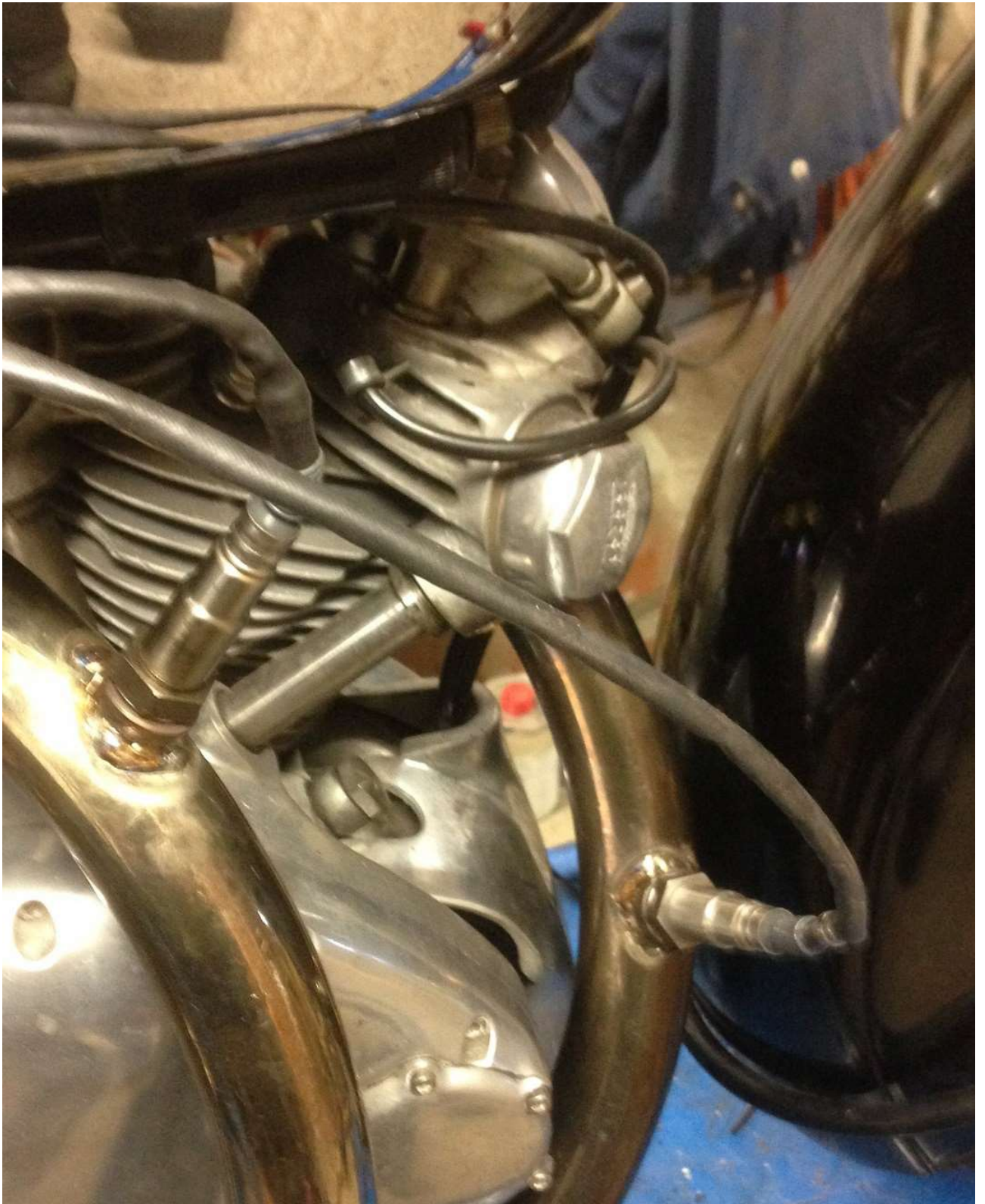
Jag tillverkade en hållare för visarinstrumenten för styret och elektroniklådorna placerar jag i tankväskan. 12 V-uttaget fixade jag när jag gjorde om elsystemet. Jag vet att puritanerna säger att det ska bara vara svarta kablar, men som ingenjör och praktiker ger det mig kalla kårar. Hur felsöker man effektivt när alla elkablar är svarta...

Vad blev lambdavärdena?

Jag kör med färgkodat och eftersom jag använder LED kan jag ha liten kabelarea. Instoppat i svart krympslang blir det smidigt och snyggt.

Vad hände när jag kopplade in lambdasonderna? Jo, den främre cylindern gick så fett att den inte kom in på skalan och den bakre gick på AFR 10-12 över hela området.

Jag har Amal Monobloc som är flänsmonterade vilket betyder att man måste ta av tanken för att ta ut trotteln. Det är helt otänkbart att ta av förgasaren (bultarna är svåråtkomliga). Så här i efterhand kan jag konstatera att det underlättat om jag gjort en liten ersättningstank under utprovningen. Förgasarna kom av en gång i alla fall och blev ultraljudstvättade.



Till slut har jag bytt huvudmunstycke från 280 till 260 på bägge, swoppat nålmunstyckena (fast bägge har samma stämpling), flyttat ner nålen 2 hack på främre och ett hack på bakre, bytt trottlar från 3,5 till 3,5 (!!!) och inte ändrat tomgångsmunstyckena, de är 20 på båda, blandningsskruven står drygt 1 varv på främre och knappt 1 varv på bakre.

Sen har jag rensat ljuddämparen. Den var full med sot och efter mycket envishet lyckades jag få ut hela spiralen. Detta gjorde susen, nu varvar motorn villigt och ljudet är lite högre men acceptabelt. Nu kan man göra en just sprint. Växling vid 70 från ettan och vid drygt 110 från tvåan med full trottlet är som en våt dröm...

Trottlarna är ett kapitel för sig. Jag köpte två nya 3,5. Dessa var lika men hade inte samma mått som de befintliga (som också var stämplade 3,5). De var individer både om man mätte cut out från planskiva eller höjden på trotteln. Märkligt men jag pusslade ihop ett fungerande koncept.

Förbrukningen då?

Ja, den brukar ligga på 0,4-0,45 l/mil. Även om jag anstränger mig (och ligger på ordentligt) kommer jag inte över 0,5 l/mil. Då är det 98-oktan.

AFR är 10-12 vid tomgång och ca 14 vid 100 km/tim på 4:an på bägge cylindrarna. Sen blir det fetare när jag drar på mer.

Om jag skulle köra med 95 blir det lite högre förbrukning.

Nu till Cometen

Den köpte jag för knappt 10 år sen och det tog några år innan jag fick ut den på vägen. Hojen är importerad av Malte Blom och första registreringen var i augusti 1951 i Upplands län. Den har varit i Sverige hela tiden och är lämnad som dellikvid flera gånger mot en twin. I början av SVCs historia var den med på flera träffar ägd av Helge Trygg.

Den var väldigt mycket original och ganska svårstartad och gjorde max 100 km/tim och drog 1,5 l olja på 100 mil. I västra Skåne är det inte långt mellan Vincentägarna och jag fick ovärderlig hjälp i början. Hemma hos Bosse P ställde vi tändningen, hos Mats M gjorde vi om vajrarna. Magneten blev renoverad lokalt i Skåne. Och jag köpte en Alton av Calle så det gick att fortsätta köra även när solen gått ner. Jag pillade en del på förgasaren och hade hyfsad gång även om det inte gick att få till bra tomgång. 2014 körde jag till tyska träffen i Tonenburg tillsammans med Mats M. Jag låg ofta först, han sa att det var omöjligt att tappa bort mig. Det var bara att följa oljeröken...

Internationella träffen 2015 hägrade så nu fick det bli allvar. Topp och cylinder plockades av och Neville dömd: Ny avgasventil, nya styrningar, ny kolv och borring. Nu blev det 8:1. Sen köpte jag elektronisk tändning av Ernst Hegeler och en ny 229 Amal förgasare. Allt var färdigt till våren 2015 och nu gällde det att köra in motorn innan Italienresan. Efter inkörningen satte jag på lambdasond som jag köpt under vintern.

Åter fet blandning

Nu följde jag instruktionerna helt och satte muffen ca 500 mm från avgasventilen. Det passade bra precis bakom växellådan. Där är sonden skyddad. Givetvis gick det ordentligt fett, AFR var som högst 11. Jag höll på hela sommaren och testade och för att den skulle gå på tomgång var jag utanför skalan (<10) och sen AFR 12-13 i marschfart. Förgasaren var bestyckad med huvudmunstycke 190, nålen i näst nedersta hacket, blandningsskruven 1 varv ut och cut out 3,5. Körde till Italienträffen och sommaren 2016 till Pyrenéerna. Bränsleförbrukningen låg på 0,3-0,4 l/mil och den går OK. Men tomgången är ganska dålig och råkar man luta vid ett trafikljus stannar den. Motorn stannar ganska omgående när man ställer hojen på sidostödet.

Jag hade tröttnat på Amal och köpte en värsting Mikuni förgasare, TMX34 med acc-pump på hösten 2016. Tyvärr lyckades jag inte få plats med den. Det måste till lite modifikationer på

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Mikuni VM23-33, Vincent Comet, komp 8:1, elektroniskt tändning 33° i övrigt std							
Huvudmunst.	230	230	190	190	190	190	180
Nålmunst.	159-P4	159-P4	159-P0	159-P0	159-P0	159-P0	159-P0
Nål	6DH4	6DH4	6DH4	6DH4	6DH4	6DH4	6DH4
Trottel	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	2,5
Lågfart	27,5	27,5	27,5	27,5	27,5	27,5	30
Luftskruv	1 ½ varv	¾ varv	¾ varv	¾ varv	1 ½ varv	1 ½ varv	1 varv
Nålläge	mitten	överst	mitten	överst	överst	näst överst	överst
	går fett i hela registret, är under AFR 10 från 1/3 öppning och mer	går på 11-12 vid tomgång och sen 10-11	går fortfarande fett över hela skalan. 11-12 vid mellangas	11 vid tomgång och sen 12-13 vid mellangas och 10-11 vid fullgas	11-12 vid tomgång och 14-15 vid mellangas (70-90 km/tim) och sen ca 11 vid fullgas	omöjlig att starta kall både med och utan choke. När luftskruven skruvas in helt går det att starta. Med kall motor spottar den och stannar när jag öppnar trotteIn. AFR går upp på lean. Med choke går den att starta och går även att öppna trotteIn. Med varm motor och tomgång går det att skruva ut luftskruven många varav utan att motorn stannar.	startar bra utan choke, med choke går det sämre. Går att öppna trotteIn kall om man är lite försiktig (eller om man håller för tratten delvis), efter varmkörning är det inga problem. Går på AFR ca 11 vid tomgång och 13-14 i mellanregistret och ca 12 vid fullgas.

förgasaren och den väntar fortfarande på dem. Jag köpte då en Mikuni WM23-33 också. Den passar och jag justerade in den under sommaren 2017. Det är fler justeringsmöjligheter på

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Mikunin än på 229an och nu hade jag fått rutin och jobbade mer systematiskt. I tabellen ser ni vad jag har ändrat och resultatet.

Detta var statusen var när jag körde ner till tyska träffen i Eifelbergen. Den gick mycket bra när den var varmkörd. Kunde stå och dunka på långsam tomgång på sidostödet hur stadigt som helst.

Förbrukning 0,35 l/min.

	helt öppen ljuddämpare						
Huvudmunst.	180	180	180	180	180	180	
Nålmunst.	159-O8	159-O8	159-O8	159-O8	159-O8	159-O8	
Nål	6DH4	6DH4	6DH4	6DH4	6DH4	6DH2	
Trottel	2,5	2,5	1,5	1,5	1,5	1,5	
Lågfart	32,5	32,5	32,5	30	27,5	27,5	
Luftskruv	1 ½ varv	1 ¾ varv	1 ¾ varv	1 ¾ varv	1 ¾ varv	1 ¾ varv	
Nålläge	mitten (3:e)	näst överst (2:a)	näst överst (2:a)	För fett (2:a)	fortfarande för fett (2:a)	överst	mitten
	lite svårstartad. Går inte att använda choke. Går på AFR 11-12 i stort sätt hela registret	Choke endast när det är riktigt kallt annars blir det för mycket bränsle och den startar inte. Med choke AFR < 10 (inte på skalan). När den är varmkörd, fin tomgång och AFR 10-10,5. Vid 70-80 km/tim på 4an AFR 13,5-14 och vid 90-100 km/tim AFR 13. Fortfäre sjunker AFR till 12. Precis när man lyfter trottelein blir blandningen mager AFR 15-16. När den är kall är detta så besvärligt att den nysar och stannar. Hålla för tratten hjälper.	Detta kurerar dippen när man öppnar trottelein. Tomgång AFR < 10 och AFR < 12 i hela registret			Det börjar närma sig. Men fortfarande fett.	Nu börjar det likna något. Tomgång ligger AFR på 10 och sen 12-14. Bra gång. Kallstart?

Jimmie och jag körde tillsammans hem ifrån Birgel. Cometen hängde med fint. Jimmie hade för vana att tanka ganska ofta, innan 20 mil sen förra tankningen, för att inte riskera att köra tomt. Jag tankade givetvis också även om det bara gick på 5-6-7 liter.

Det var bara när den var kall som det var vrång så det var lite mer att jobba med. Jag pratade med Ernst Hegeler i Tyskland om Cometer i allmänhet och min i synnerhet. Jag upplevde att motorn tappade orken vid 110-120 km/tim. Ernst (och Kruse) var mycket bestämda på att problemet är spiralen i ljuddämparen. Den gör för mycket motstånd och det gör att motorn inte kan andas. Det ska vara fritt genomlopp för att det ska fungera. Sen tyckte de också att fyran är för hög och att det går bättre med omdrevning till lägre utväxling. Men det gäller för racing och jag vill köra bekväm touring så att dreva ner vill jag inte, men detta med att rensa ljuddämparen lockade. Det blev ju lyckad operation på Rapiden.

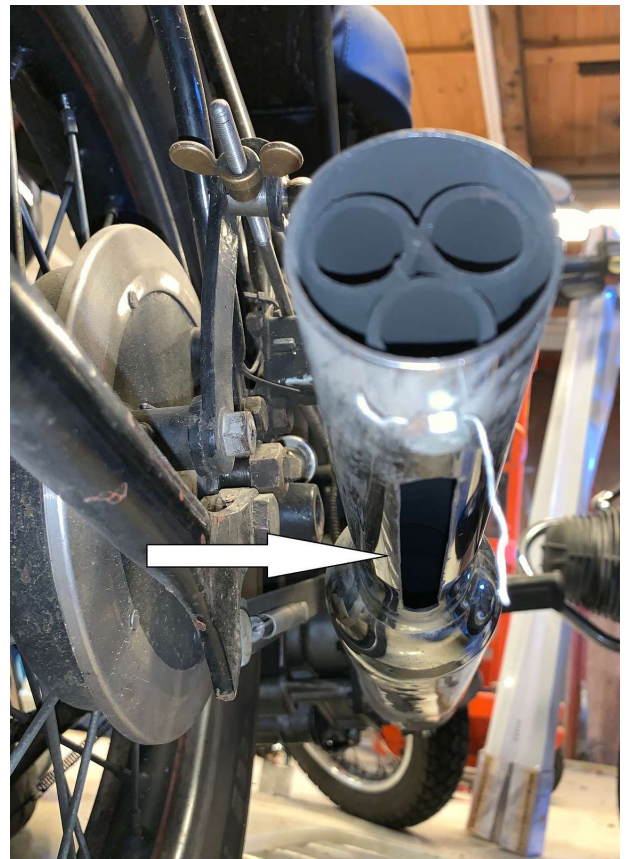
Rensade ljuddämparen

Jag provade med rensad ljuddämpare och det kändes mycket bättre, fast ljudet är i häftigaste laget. Ernst hade varnat mig för ljudet och man kan "dämpa" lite genom att slitsa slutröret på undersidan och sätta något som gör motstånd i röret bakom slitsen. Då går ljudet neråt istället för bakåt.

Nu blev det att börja om igen med förgasarbestyckningen. I tabellen ser ni hur långt jag hann i höstas. Det är lätt att bli lite "besatt" och försöka nå perfektion, men det går inte. Det handlar om att hitta den kompromissen som föraren är nöjd med.



Lambdaingenjören under en provtur



En slits leder av en del av ljudet

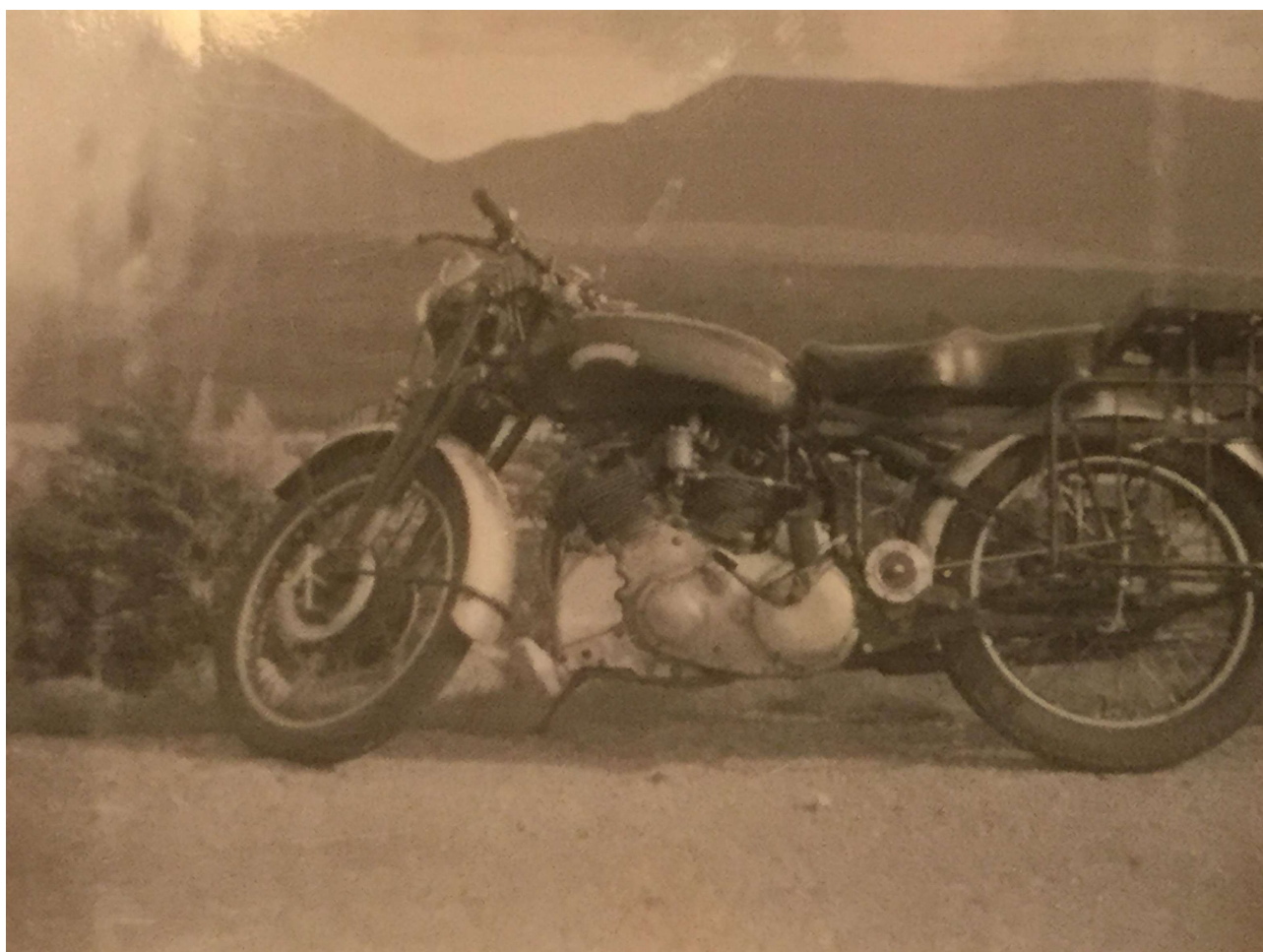
Vart tog den vägen?

Jenny Burrows från England sökte efter sin fars Vincent

Ja, vart tog den vägen, egentligen? Jenny Burrows från Bristol undrade länge var hennes pappa Arthurs älskade Vincent Rapide hade tagit vägen. Han ägde den under delar av 50-talet innan den såldes och lämnade familjen.

Resorna med henne i sidvagnen och pappans berättelser blev till barnsdomsminnen som inte bleknade.

Följ hennes jakt på Rapiden med det engelska numret NHW759.



Since my Dad Arthur Winstone died in 2000 I have tried several times to find out what happened to his Vincent motorcycle but with no luck.

I sent an email to the Vincent Owners Club in the U.K. on the 14th February hoping I would get a reply because when I tried about 10 years earlier I had no response at all.

I was so excited when a reply arrived the very next day. This is what it said:

“ Hello Jennifer

Unfortunately I have no record of NHW 759 in the database. The bike may now be hiding under a different registration or may be overseas and so no longer using NHW 759 registration.“

At this point I thought “ Oh well that’s the end of the trail, perhaps Dad’s bike had been scrapped”, or there was no way I could find it if it had been exported.

I was very sad as I had always felt The Vincent was out there somewhere but I had reached a Dead End and if there was no trace of it in the Vincent Owners Club records there was no one else I could of think to ask.

To my amazement the very next day there was another message from the VOC UK Machine Registrar Simon and this held stunning information!

(Editor/Redaktören: But more about that letter later on!)

In those days when Dad owned the bike I wasn’t old enough to appreciate it although he and Mum had told me that they had taken me for rides on the bike sat in between them when I was only a couple of years old.



Me sat in a Watsonian sidecar aged about 2 in 1958

I haven’t got any pictures of that but I do have one of me sat in a Watsonian sidecar in 1958 when I was about two. I’m the little blonde one sat on the left and you can just make out my Mum Kathleen leaning in behind me.

Early days of NHW759

The story of NHW 759 began on the 10th October 1950 when it was road tested at the Vincent Factory in Stevenage and it was then despatched from the factory on the next day the 11th October. I don’t have any details of the first owner but NHW is a Bristol registration which is where

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

my Parents always lived. Dad definitely owned the bike between 1953 and 1960 when he had to sell it, he always said he wished he could have kept it and often wondered what had become of it.

He loved telling me his motorcycling stories over the years my memories of them are still strong, he owned several different bikes but The Vincent was his favourite by far.

They loved touring Scotland on the Vincent and I have their album full of photos and the postcards that they sent home letting their parents know how the trips were going. Comments such as “ the bike is running as well as ever, never missing a beat “ “ did a 196 mile run from Blackpool to Glasgow today “

On the 1954 trip Mum wrote “ at John O' Groats today 900 miles so far, turning towards home tomorrow “



Mum and Dad toured around Scotland on the Vincent twice in 1954 and 1955 camping in what people today would consider a very small tent.

Dad and Mum were once staying in Fort William and decided to go out for the day to Mallaig, you may have heard of “The Road to the Isles”, a famously picturesque route from Fort William out to the west coast at Mallaig; it’s recognised as one of the “must see roads” in the Scottish Highlands.

Race against the train

The best part of the story starts here!! As they left Fort William a Steam Train was making the same trip, as Dad described it he had a bit of a race with the loco, which was on a fairly straight track while Dad had to negotiate a typical bending switchback Scottish road which crossed over and around the railway line.

He described my Mother hanging on for dear life and people on the train racing from one side of the carriages to the other to watch the mad man on the bike!!! He just beat the train and as it pulled into the station at Mallaig he was treated to a standing ovation from the passengers and most likely a telling off from Mum!



The Vincent loaded up for touring Scotland 1954.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Dad told me how he rebuilt the Rapide and it's engine and how he fitted Black Shadow pistons to increase the power and top speed. The work was done in the upstairs bedroom of my Aunts house because it was winter and he didn't have a garage. When the rebuild was finished he suddenly realised he had to get the Vincent down the stairs. He finally worked out he could slow its decent down the staircase with a rope. That would have been a sight to see! It's a shame they didn't have video cameras in those days.

Helped by the Works in Stevenage

Dad also told me there was some sort of problem with the bike once that he being a pretty good mechanic couldn't fix even though he was more than capable when it came to any type of car, bike or any other mechanical work.

Anyway I can't recall exactly what the fault was but he complained direct to Vincent and they told him to return the bike to the factory and they would investigate the problem.

So Dad rode the Vincent from Bristol to the factory in Stevenage, about 150 miles away on a cold and foggy winter's day long before there were any motorways.

The Vincent factory put him in a hotel for the night paid for by them and their mechanics worked on the bike the following day. They handed the bike back running perfectly and they didn't charge Dad a penny!

Dad said Vincent's considered themselves to be **the Rolls Royce of motorcycles** and didn't like to admit to anyone having problems with their bikes.

(Editor/Redaktören: But what about the exciting letter from The VOC Machine Registrar? Well, just go ahead and read below!!)

" Hi Jenny,

I'm currently sorting through some notebooks from the first VOC Machine Registrar which date back to the early 1970's, so I had a thought and looked up NHW 759 in those books and found the bike against an engine and frame number. I then searched via those numbers and found that the bike was last reported to be in Sweden on 2006 which explains why the UK registration didn't flag up. Unfortunately the then owner is no longer a VOC member so I have no contact details but it looks like the bike has survived. "

The hunt is back on!

WOW! I couldn't believe what I was reading! The hunt was back on!!

I was determined to get on the track of the bike and I thought of GOOGLE!! So I got on the Internet and quickly found the Scandinavian Vincent Owners Club. I sent a message on the 16th February explaining I just wanted to know if the Vinny had survived or not?

I didn't hear anything for about a week so I sent what I thought was a useless reminder in case my original email had got lost.

This time Mats Johansson replied within minutes explaining that he had not seen my first mail because he had been away skiing in Austria.

He said he would check the clubs extensive records and see what he could do to find the bike and that he would get back to me soon. This was on the 24th February only 10 days after I first contacted the U.K. Club, the search was certainly progressing fast.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

When I saw a new email the very next day I was amazed to receive more fantastic news that not only was The Vinny still in Sweden but that my message had been passed on to the current owner and I would almost certainly hear from him soon.

Mats Johansson said he had traced Dad's bike with help from Calle and Mats Munklinde, and obviously everyone wanted to help.

Mats also said, and I quote, " These machines do not die or fade away, as the owners do, but their lives are getting gradually more international as time passes."

I thought this really summed up how I felt about what I had been able to find out so far thanks to the many wonderful people who had responded to my pleas for information!

I felt so excited that my dream to find the Vincent looked possible at last and a couple of hours later I had Name, Address, Email of the Swedish owner and most brilliant of all his Phone Number !!!

Apparently the owner, Håkan R, wanted to hear from me and Mats said that Håkan had been inspired to buy the Vincent by his Father who had owned one in the 1950s around about the same time that my Dad had his!! I couldn't believe that Håkan's story was so similar to mine. When we spoke on the phone Håkan was really pleased to hear from me because he knew nothing about the bike before it arrived in Sweden in 1977. He bought it in 2002 and wanted to know any history and stories I could tell him about Dad's bike.



Always one to tell a good story my Dad said he had to sell the bike to be able to hire a removal van to move from living in St George to our new house in Hanham just outside of Bristol in 1960 when I was nearly 4 years old, so I guess I was a big part of the reason the bike ended up in Sweden. I'm sure my Dad would have kept it if he could.

I still find it hard to believe that the very bike my Mum & Dad travelled around Scotland in 1954 and 1955 is still running and is now being enjoyed and cherished by Håkan in Sweden. I am sure that my Dad would have been amazed and pleased to see that his Vincent had survived and was being kept in such superb condition.

Håkan with the Vincent once owned by Jenny's father Arthur Winstone

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

My husband Mark and I are Triumph Owners, we have a Thunderbird 900 and Thunderbird 1600, not quite up to Vincent standards (I don't think we could afford one!) but we enjoy riding them as much as we can.

Mark's brother has lived near Seattle USA since 1979 and we've been over many times and toured California, the Midwest, the Carolinas and Canada on Harley Davidsons so like my parents, biking must be in my blood.



*Me with my husband Mark
on a road trip from
Bellingham WA
to Sturgis SD, USA, 2012*

I also noticed on your website that the Scandinavian Vincent Group have regular meetings, perhaps we could plan our visit around one of them if we can make it over to Sweden. Searching for Dad's Vincent has been at times frustrating, interesting, exciting but mostly very rewarding and I'm sure my Mum and Dad would have loved the outcome to this story as well.

Finally I must thank Mats, his colleagues and both the UK and Scandinavian Vincent Owners Clubs for their invaluable help in achieving my dream of finding NHW 759 at last.

Jenny Burrows, March 2019

(Edited/justerad: Johan Ulff)

Ny medlem sedan sist är Kurt Persson Risåsgatan 16, lgh 1102, 413 07 Göteborg

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: 31/10 2019

En B-Rapide får nya delar

Min Rapide B fra 1948 var begyndt at give lidt lyde fra motoren. Så jeg tænkte at det var tid til at tjekke bunden af motoren.

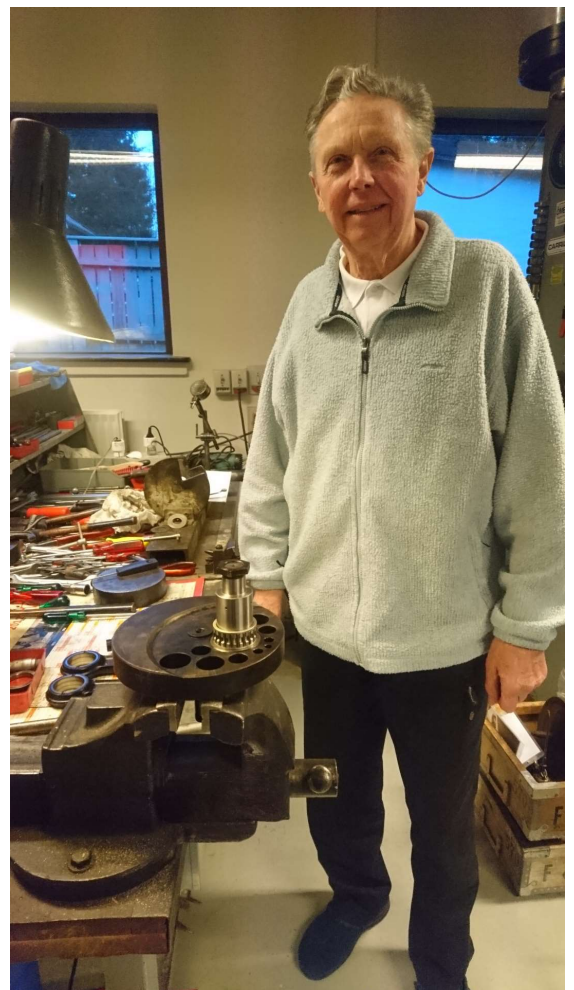
Efter jeg var begyndt at åbne motoren, kunne jeg se at den sandsynligvis ikke havde være åbnet siden den blev bygget på fabrikken! Big end var med løse ruller!
Og de fleste dele er stemplet med reservedels nr.

Den nye Big end fik jeg fra Kurt W. Petersen. Han er cirka 82 år gammel og har kørt professionel speedway samt dansk mester, og sidenhen har han haft sin eje værksted hvor han har fremstillet dele til motorcykler.

Kurt havde selvfølgelig en Big end til Vincent 1.000 ccm på lager som han selv har fremstillet. Jeg har kørt med Kurts Big end i min anden Rapide i 12 år uden problemene. Det tog Kurt 3 dage så kunne jeg hente det hele klar til montering.



Vevaxel till B-Rapide får ett nytt och långt vibrationsfritt liv!



Den gamle speedwayföraren Kurt W. Petersen hade ett komplett vevlager till en Vincent 1000 hemma i sin verkstad!

Klubbträff i Stockholm!



Anmäl dig nu, i alla fall före siste juni!

Vi bor i 4-bädds stugor med wc och dusch. Frukost, sänglinne och handdukar ingår, så även slutstädningen.

Du anmäler Dig genom att **senast 19-06-30** betala anmälningsavgiften. Samtidigt anmäler Du Dig till träffvärderna, Patrik Olsson via mail till patrik.x.olsson@gmail.com. Det går också att ringa Patrik på 0708-926195. Ange även mobilnummer och storlek på eventuell träfftröja (S, M, L, XL, XXL).

Betalning från Sverige:

Anmälningsavgift 1.880:- SEK per person

Hälsinglands Sparbank (fristående bank inom Swedbank)

Clearing nr: 8129-9

Kontonummer: 43 487 452-5

Betalning från utlandet:

Anmälningsavgift 1.880:- SEK

eller 175:- EUR per person

IBAN:

SE6080000812990434874525

BIC (8 tecken): SWEDSESS

BIC (11 tecken): SWEDSESSXXX

Kontohavare: Patrik Olsson

Priset för logi och middag varierar beroende på antalet deltagare, så endast om vi blir tillräckligt många blir det pengar över till en träfftröja.



Preliminärt program:

Fredag

- På kvällen: Grillning och snacks bland stugorna. ...Lämplig dryck finns till självkostnadspris.

Lördag

- Utflykt på fina mc-vägar på Södertörn (området sydost om Flottsbro ner mot kusten / Nynäshamn).

Bil + släpkärra, verktygslåda, slang etc. finns om någon skulle få problem.

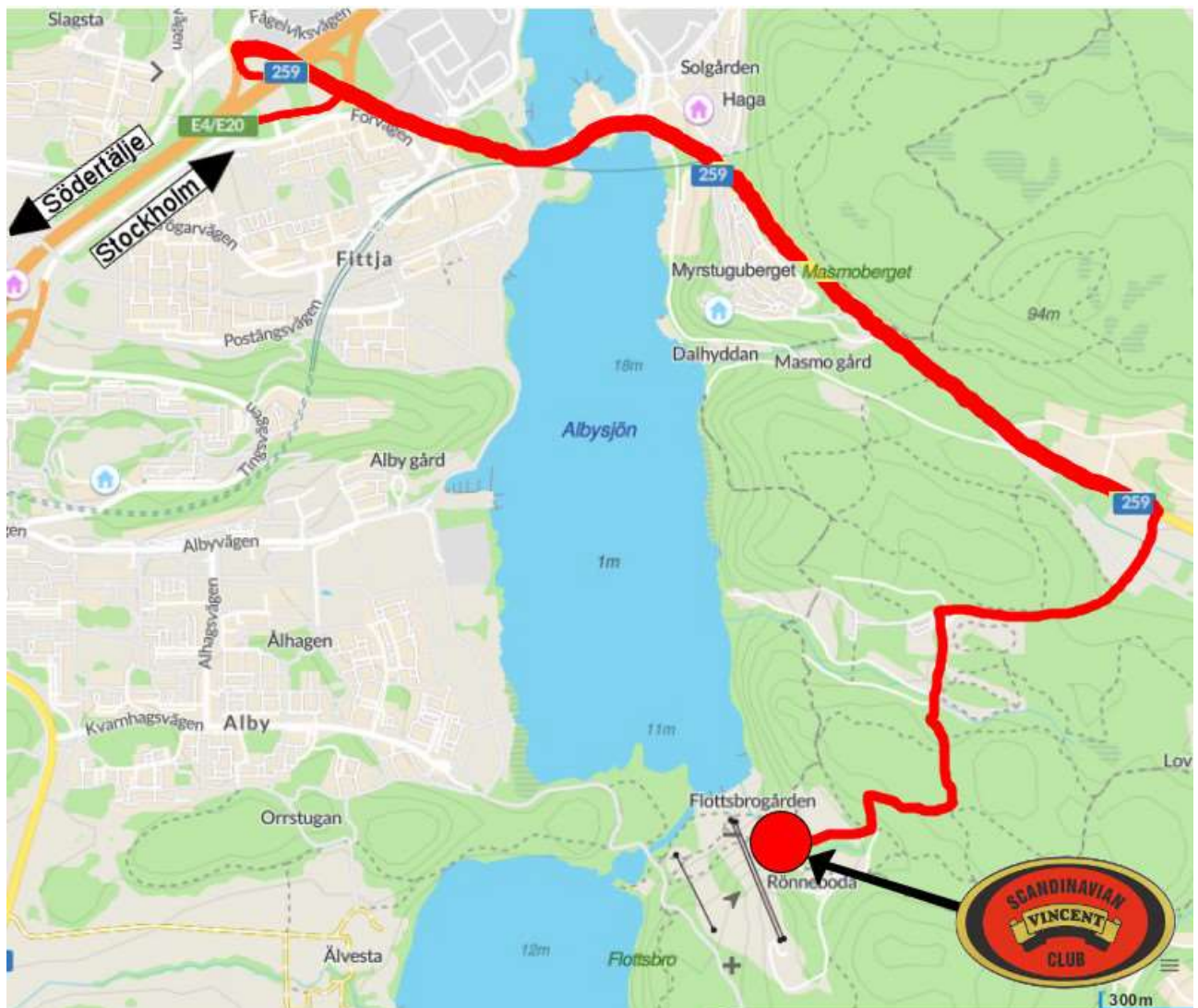
- Stopp på lämpligt fik / matställe för lunch

- 17:00 (cirka) SVC Årsmöte på Vårdshuset

- På kvällen: Middagsbuffé på Vårdshuset. Baren öppen 18 – 01

Söndag

- Efter frukosten, avsked och hemfärd



Mats Mods...

Hr redaktören bad att jag skulle skriva något om de modifieringar som jag gjort på min Comet -52. Syftet med justeringarna har varit lite blandat: praktiskt, bekvämt, fränt, tillförlitlighet. En del har varit bra, andra är lite mindre bra.

Alton 12V generator: En investering som min fru stöttade efter att jag kört framför bilen en kväll.

Stöd av en rostfri vantskruv från Biltema: Det gick ganska lätt men det är nog bättre att följa det tekniska tipset om att använda ett BSA/Triumph/RE stöd o modifiera det.

Störtpinne: Enkelt tillverkad av kraftigaste gängstång som går igenom sidvagnsfästet i styrhuvudet kompletterat med Biltema kupolmuttrar, brickor och sedan lite kromat rör från en VVS butik. Jag svarvade muttrarna så att de fick en kant som passade i röret så att allt är fixerat och stabilt. Ibland är den ivägen så just nu är den inte monterad.

(Red: **Se Information nr 89 från våren 2016**, där finns mer om hur crash baren kan tillverkas. Annars är receptet som följer:

630 mm M16-gängad stång

2 kupolmuttrar och brickor, M16, i rostfritt

2 längder rostfritt VSS-rör från Biltema med ytterdia 22 mm.



En LED-insats för bakljus/skyltljus ger också ett skarpt bromsljus!

Torbjörn Nilsson bearbetade huset och gjorde ringen. Man behöver inte kisa och man kör som Torbjörn sa "tills den pekar rakt upp och lite till".

Rund backspegel för änden på styret som jag fick av Anders Lincoln. (Red:s anm. En variant finns på Biltema. Runda och i svart. Ger en bra och vid sikt bakåt)

(Red:s anm: Om man måste dela motorcykeln vid en reparation, är det enkelt att sätta två sågbockar framför motorcykeln och enkelt rulla fram frambdelen mellan sågbockarna. Vincentens störtpinne kan då vila på sågbockarna och inget mer stöd behövs!)

Ny Amal Concentric 930 förgasare: Har haft flera gamla av samma typ som jag förstått varit mindre bra. Den nya svarar när man ställer skruvarna det gjorde inte någon av de gamla.

Magneten: Följ Zids råd! Byt till Brightspark kondensator och förvånas när cykeln vill tända när du söker kickläget. Det är som natt och dag.

Crosslangar: Man skall använda båda muttrarna så att ventilen ligger still i däck. Annars gnider man av ventilen. ... Jag har provat...

5-tums hastighetsmätare: Bo Ström i Väddö kalibrerade om verket. Han är väldigt bra. Köpte ett hastighetsmätarhus som Sören Skoog låtit gjuta upp.

Transformator för USB uttag fäst bakom plåten för laddrelät monterad på Cometstaget. Det är praktiskt att kunna ladda telefonen när man kör eller använder vägvisningen ...

Antisumpingventil från Maughans. Gör sitt jobb. Det gäller bara att se till att slangarna inte rör sig så att de börjar läcka olja.

Gummistålbrickor på banjobultar och överallt där de passar. Jag köpte på Wurth för de hade högst specifikation av temperatur.

Packbox för vevaxel: för att täta mellan vev och primärtransmission. Berth Svensson i Vimmerby gjorde det på sin Comet i början på 90-talet. Senare kom det tekniska tips på hur det skall göras.

Thorntondämpare var väldigt bra. Jag borde köpt varianten som var lik originalet men coil-overn har gjort sitt jobb fantastiskt de åren jag haft den. Jag har köpt Sandströms fjädrar (se tidigare nummer av denna tidning) och behöver en bättre framdämpare. Det skramlar till i gaffeln när man bara kör över ett brunnslock. Det behöver åtgärdas. Tyvärr har Thornton upphört.

Nyttillverkning? Jag skulle vilja göra en serie med dämpare av den modell som Peter Sandström skrivit om. Det är förmodligen inte det billigaste alternativet men jag tror att det är det absolut bästa man kan få. Kör man Vincent så känns det som en eftergift att inte gå för det allra bästa alternativet. Jag har mottagit mycket goda råd från mindre nogräknade personer med problematiskt stor erfarenhet som säger att man skall inte göra onödigt arbete när det finns bra grejer att köpa.

Med pensionärsarbete, vänner och kontakter så borde det vara möjligt att tillverka en omgång. Peter har generöst delat med sig av alla ritningar och underlag så det borde verkligen vara möjligt och kanske lite kul också.

Era råd och tankar angående detta möjliga initiativ tas tacksamt emot!

Smått o Gott

En gentleman, Göran Håkansson, har lagt upp en hemsida med hundratals och åter hundratals bilder från knuttetiden.

Sköna roliga situationsbilder och även historier om körandet på vägarna och knuttekulturen i stort.

Geografiskt rör det sig om knuttetiden i och runt Örebro och mellansverige.

Men vilket tidsdokument!

Surfa in på mc-minnen.se

Efterlysning av bakram.

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 Amundin har idag. Han efterlyser denna RF och vill ordna ett byte om det är möjligt.

Isracing. Vet du om nån Vincent som gått som Isracingmaskin? Inte för att vi ska börja bygga om våra hojar, men en gentleman i USA, David Bowen, ställde frågan till klubbens nestor, professor Higgins.

"Trying to do some research on Vincent ice racing in your part of the world".

E-mail to bowendj@bigpond.com

Alltså om du har nån information om isracing med Vincent (bild eller annat) så kontakta David Bowen via adressen ovan.

Nytt lösenord för inloggning på medlemssidorna på www.vincenthrd.se 195570