

INNEHÅLL

Information nr. 96 – December 2019

- 03 Ordförandens Julhälsning
Mats Johansson
- 04 Klackjärn och kullersten
Bo Friberg minns sin nya Comet på femtiotalet!
- 07 Vincent Owner's Club-träffen i Belgien och Österrike
Många mil med många upplevelser.
- 12 Concentricförgasaren
Börja i rätt ände – börja med flottörnivån
- 14 Rallyt 2019 – Flottsbro camping utanför Stockholm
Finfin träff i fina omgivningar
- 22 Årsmötesprotokoll
Gångna året och planer framåt
- 24 En Black Prince kom tillbaka hem – i nyskick
Jörgen Rutegårds maskin fick en ordentlig genomgång
- 26 En bild från Sviestad på 70-talet
Endast gamla järn på startlinjen – Mats Munklinde om racing av igår
- 28 SVC 50 år! – Missa inte klubbens jubileum 2020!
12-14 juni, norr om Jönköping
- 29 Tips för att åtgärda våra trumbromsar av igår
Peter Sandström går genom åtgärder för förbättring

- 31 Fiffiga verktyg

Första sidans bild: Uppradade utanför hotellet i Houffalize, Belgien – en hel radda med intressanta och vackra hojar vid internationella träffen 2019.

Sista sidans bild: Amerikansk provkörning av en Black Shadow 1952. Kennet Pettersson i Linköping lånade ut ett fint ex av CYCLE.

Ordförandens Julhälsning

På MC-mässan i Stockholm kommer Peter Sandström att ha en Vincent i MCHK-s monter. Jag tycker att vi träffas där och gör planerna för sista rycket innan våren kommer och allt skall vara tiptop till stora 50-års jubileumsträffen i Hökensås den 12-14:e Juni.

Några kommer nästan direkt från Calletouren i Polen till Hökensås. Vi hoppas och arbetar för att det skall bli ett rekordarrangemang med fler Vincentar och deltagare än någonsin tidigare.

Vi vill att alla medlemmar kommer, de som var med från början och tidigare medlemmar, nya medlemmar och Vincentintresserade vänner är också välkomna!

Detaljerna och hur man anmäler sig finns på annan plats i tidningen och på hemsidan.

Vi hoppas fortfarande att vi kanske kan få ett billigt utrymme på Elmia i Jönköping i påsk. Det finns många fina Vincentar inom en Radie av 2000 mil från Jönköping som det står i stadgarna!



Äntligen har det lugnat ner sig med träffar, resor, trädgård, vedklyvning, granbarkborrar. Äntligen kan man ta tag i de roliga grejerna. Jag har beställt ett dubbelnockat frammav som ser ut som original och använder balansarmen. De andra naven är också fina

och bra men jag tänkte att det vore kul att prova den nya sorten. Anders Löfquist håller på att testa olika belägg. Det blir spännande. Vi hoppas att han gör en artikel kanske till nästa nummer. Med inspiration från Torbjörn Nilsson så har jag också tittat på de längre främre stöden som man kan köpa från mikesvincentparts.com.

Det är verkligen tur att Tomten FINNS!

God Jul och Gott Nytt Vincent år önskar Styrelsen genom Mats Johansson

Här kommer ett inskickat brev från medlemmen Bosse Friberg från Nacka. En historia där Bosse minns hur man körde Comet iförd klackjärnsdojor och lägger ner ända till fotpinnarna.

Gör som Bosse. Dela gärna med dig av dina minnen och skicka in ett brev!

Om klackjärn och kullersten

Min son tipsade mig om SVC sajten där jag såg att ni vill komma i kontakt med före detta Vincentägare, och det är precis vad jag är. Så här kommer några rader om min Vincent Comet.



1955 arbetade jag på Philipsons, Bilpalatset, på St. Eriksgatan. Plötsligt en dag så står det tre splittriga nya Vincent Comet på plan 3! De hade följt med på köpet vid en affär bolaget hade gjort och var till salu. En jobbarkompis och jag blev heltända på bågarna och köpte varsin. Det blev mycket åka av bland annat till och från jobbet. Tyvärr så var cykeln väldigt svårstartad och jag var mager och lätt på den tiden och orkade nästan aldrig kicka igång den. Istället fick jag springa igång den och hoppa på i farten. Är det någon därute som har en Vincent med tvärgående repor på tanken så har den varit min!

Bos bästa kompis ger den nästan nya Cometen en ordentlig sving!



Inte en renoverad Comet, utan en mer eller mindre splitt ny!

Klackjörn repade tanken.

Jag körde ofta i lågskor med klackjörn och det nuddade ibland tanken när jag svängde över benet. Därav reporna, som någon kanske undrat över. Inte ens min bästa kompis som var tyngre och starkare än jag kunde kicka igång Cometen. Bifogar bild på detta. Däremot hade jag en stor och kraftig jobbarkompis som utan problem sparkade igång motorn.

På slutet av säsongen så vurrade jag på kullerstenarna på Vanadisplan när jag skulle väja för en spårvagn. Skadade foten, fick inte gå på den och blev sjukskriven. Men det var tråkigt att bara gå och dra hemma så jag bestämde mig för att köra ner till släktingar i Småland. När jag kom till Hölö, några mil söder om Södertälje så stannade motorn. Jag försökte springa igång cykeln ett otal gånger i en liten nerförsbacke men utan resultat.

Det var bara att släpa cykeln genom skogen 3-4 km till närmaste järnvägsstation med skadade foten och så tillbaka till landsvägen igen för att lifta hem.

Drog hojen en mil

Några dagar senare kom bågen till Södra Station och då var det bara till att dra den cirka en mil ut till Nacka där jag bodde. På den tiden var man ju inte rädd för besväret. Och foten, den blev snart bra igen trots all ansträngning, eller kanske tack vare. Vem vet?

Under vintern blev det ju motorreparation och det visade sig att motorn skurit. Reservdelar fanns då inte i Sverige så jag fick beställa från England, vilket var bökigt på den tiden. Jag fick i alla fall mina delar och fick ihop motorn, men sen när säsongen började så skulle jag in i lumpen så jag

sålde motorcykeln. Men jag har ofta tänkt på den efteråt. En härlig landsvägsmaskin. Svårkörd på grusvägar men på asfalten gick det ju att lägga ner den ända till fotpinnarna. Härlig känsla.

Sugen på en twin

Strax efter lumpen så var jag sugen på en Black Lightning som var till salu, men den var lite för sunkig så det blev ingen affär. Nu kan man ju ångra sig att köpet inte blev av. Tänk om den blivit renoverad och omskött tills nu! Ut och dragit med en Black Lightning – det hade varit grejer det! Många trodde att de kört av kedjan men så var det bakhjulet som spann loss på asfalten istället. Black Lightning var ju ikonisk redan då och jag har alltid haft i min skalle att det var en sådan som var till salu.

Skickar med några bilder på

Cometen och på min störtkruka som
finns kvar som ett kärt minne.

Målningen gjorde jag själv. Kvar har jag även den ganska omfattande handboken, som jag är mycket rädd om.

För övrigt så är jag glad att jag har
vurpollonet kvar om man eventuellt
måste dra en repa med rollatorn på
hemmet. Det skall ju vara
kraschhattar på var och en och för
nära nog varje situation nu för tiden.
På min tid körde man också mycket
enbart med typ Vegamössa eller
toppluva.

Bästa hälsningar

Bo Friberg

Tungelsta



Eftersom vi är hjälpsamma i klubben har vi (ja, kanske snarare Calle Sjöblom) tagit reda på lite med om Bos maskin. Bland annat har kopia på besiktningsinstrument spårats.

Är det nån som vet nåt mer om
chassinummer **RC/1/11509/B** ?

*Bo nämner också att det ska finnas en
fortkörningsdom. Mycket intressant!*

Vi får se om det går att få fram något där!

Registreringsmärke B 1797	Kort nr	Tyger Mc	Fabrikat, typ, årsmodell Vincent 1951	Ramar RC/1/11509/B	Motornr
Förvärfv. registr.märke		Motorcykelnr 200	kkr: antal pass: 1	Drivmedel Benzin	
Härigenom intygas, att ovan beskrivna tyger motorcykel på s/n 1912 mm, motorcykelinskrivningen stadgas överensstämmer med den fräga motorcykel, som den 28 maj 1951					
Bilagens vikt: Ann.	kg: max last:	kg: antal pass:	st		
Dubbel	Ramar RC/1/11509/B			Motornr	
Ant. dag	Agens namn,	Motorcykelns	Drivmedel:		
1956 4/8	Friberg B Sigvard Bilmöter Drottninghamnvägen 62 Ektorp Tel: 162457	Nacka	Ar	Inskatt belopp	Bet. Årsm. Avdrän.
			1956	204-	4/8 /180-/
VW se Vw 12	Lönstyrelsen				

Internationella VOC-träffen

Belgien och Österrike

Jörgen Rutegård

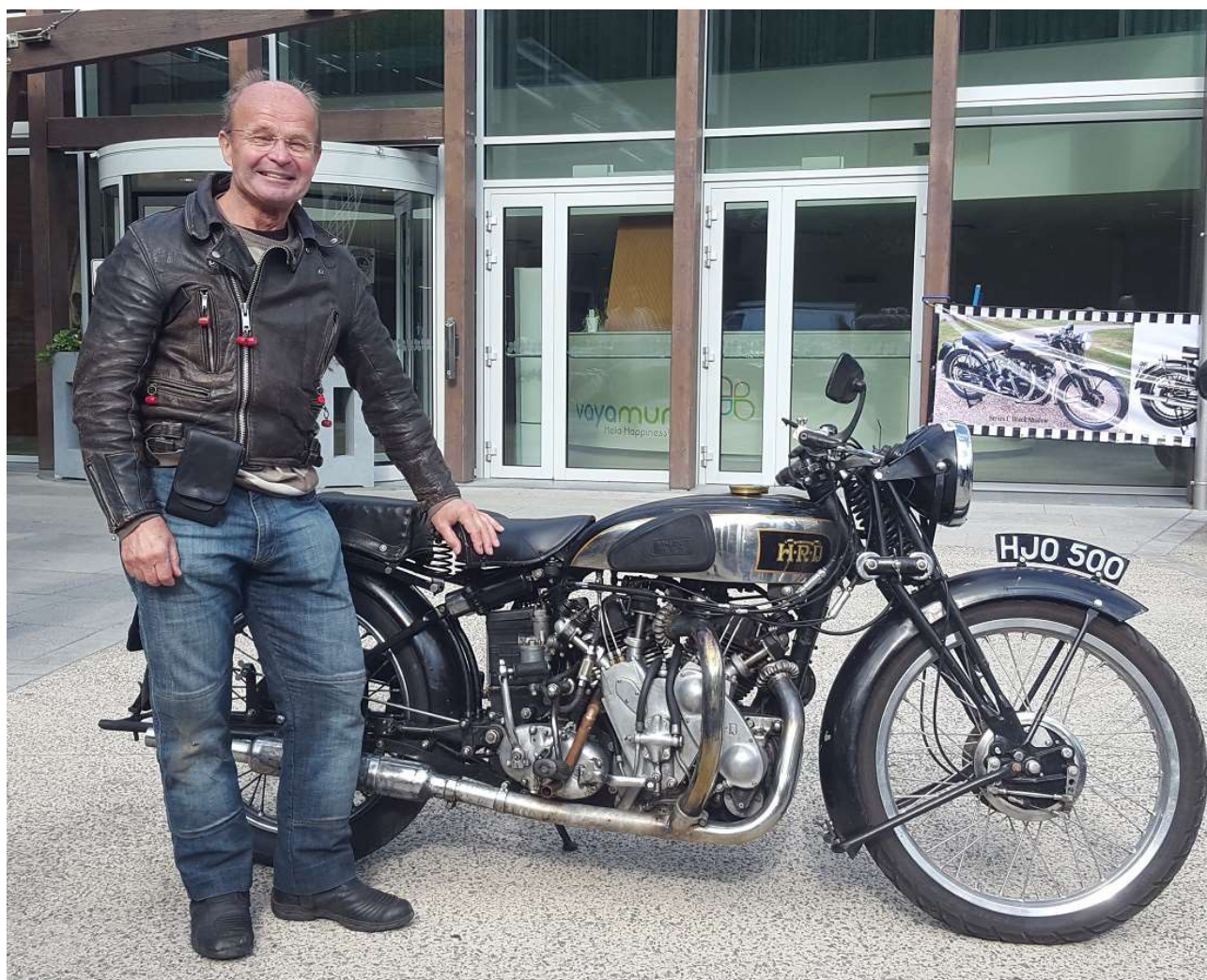
En grupp från Sverige åkte ner till Belgien och staden Houffalize till det internationella Vincentrallyt som i år anordnades av engelsmän och holländare i Vincent Owner's Club.

Kontingenten leddes av Calle Sjöblom på hans trogna Special Shadow med Jan Östnäs, Lennart Petersson, Börje Kollnert, Stefan Lindblom och jag själv på mer moderna hojar.

I två andra grupper anlände Mats Johansson och Johan Ulff på sina Cometer samt Anders Löfqvist och Michael Lewin, USA (Hederssvensk för tillfället), körandes på Anders Comet och Rapide, var för sig.

Den långa resan var ganska fri från drama mer än att Johan förlorade högsta växeln och fick köra i 70 km/h. Mats fick problem med en avgasgänga som fixades vid vägkanten med massor av ståltråd.

I Houffalize ägnades dagarna att snurra omkring i Ardennerna och träffa nya och gamla vänner och prata Vincent och andra ämnen. Uppskattat var de bussresor som anordnats till Trier och till Luxemburg.



Harvey Bowden med sin A-Rapide vid VOC:s internationella rally i Houffalize i Belgien. Med denna har han deltagit i ett rally tvärs över USA!

Harveys filosofi: "Either you ride them or you polish them!"

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Utanför den stora konferensanläggningen i Belgien. Jörgen Rutegård, Peter Redmond, Anders Löfqvist, Angela Redmond och Mats Johansson kopplar av.



Flera snygga Eglibyggen fanns att beskåda. Denna tillhör Paul Coene.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Körde i cirkel

Annars uppskattade vi alla de kurviga och välhållna vägarna, speciellt i Luxemburg.

Vid ett tillfälle körde vi i en cirkel, en del av oss hävdade två varv, på grund av vägomläggningar.

Vi fick också tillfälle att besöka ett privat motorcykelmuseum just innanför franska gränsen.

En imponerande samling av hojar från de gångna 100 åren. Och runt fem-sex Vincent fanns där också.

Vid avslutande middagen, den 6 juni, samlade vi svenskar ihop oss och bjöd på nationalsången i restaurangen! Hotellet och arrangemangen var förstklassiga. Ett stort tack till paret Volkers och de andra arrangörerna.



Alplandskap och kyrkan i Heiligenblut - och Ann-Charlott Rutegård.



En Prince och en Shadow rastar på österrikisk mark.

Vidare till Österrike

Allihopa, utom Mats och Johan som var tvungna att åka hem och jobba, fortsatte därefter mot Wagrain i Österrike. En tvådagars resa genom vackra syd-Tyskland.

När vi kom fram blev vi välkomnade av Micha och Andrea Schartner och medhjälpare som hade jobbat hårt med denna del av Vincentrallyt.

Tack för gästfriheten och för allt nedlagt arbete!

Börjes fru Anna och min Ann-Charlott tog tåget till Wagrain och tillbringade veckan med oss.

Hotellet och maten höll en hög standard och inkluderade garage med plats för 40-50 Vincents. Där spenderades mycken tid för pekande, lyssnande och diskussioner om olika detaljer och modifieringar.

Örnnästet

Utflykten till Dachsteinglaciären var mycket imponerande, med frukost vid soluppgången!

Ett minne för livet!

Samma sak gällde för utflykten till Hitlers Örnnäste nära Berchtesgaden.

Också här i Wagrain tog vi tillfället till utforska alpvägarna i närheten. Att färdas längs Grossglockner Hochalpenstrasse var ett måste. Här såg vi också den tragiskt smältande glaciären vid Franz Johann Höhe.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Staden Heiligenblut på sydsidan var en härlig plats att äta lunchen på.

På måndag efter galamiddagen, styrde vi norrut och åkte genom Tjeckien på små, trevliga vägar.

Östra Tyskland avverkades mest via motorvägar för att spara in lite tid. Det var en varm tripp!

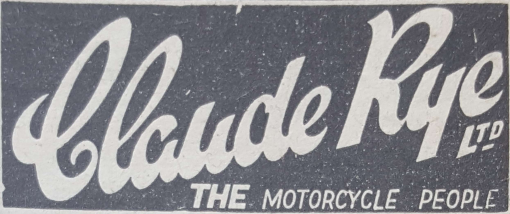
Efter färjefärden från Sassnitz till Trelleborg sade vi "Hej då" och "På återseende" och for sen i mindre grupper i olika riktningar.

730 mil på tre veckor

Jag hade varit ute i tre veckor och avverkat nästan 730 mil när jag nådde hemmet i Örnsköldsvik på torsdagskvällen.

Det hela har varit en mäktig upplevelse för oss, och det var ett jättestort arrangemang av VOC.

Nästa internationella rally på Isle of Man, kanske?



Claude Rye LTD
THE MOTORCYCLE PEOPLE

OVER
750
USED
BARGAINS
ALWAYS IN STOCK



Representing the finest value being offered anywhere to-day
AND ALL BACKED BY OUR GUARANTEE TO GIVE YOU
100% SATISFACTION. You can order by post with complete
confidence, and don't forget WE PAY CARRIAGE.

Deposit		Cash Price
£49 0	'49 B.S.A., 500 c.c. Star Twin, taxed year	£195 0
£62 10	'49 Norton, 500 c.c. "Internl." 4,000 mls.	£249 10
£32 10	'48 Matchless, 350 c.c., Model G3L, pilln. etc.	£129 10
£40 10	'48 Norton, 500 c.c., ES2, crash bars,	£159 10
£28 10	'47 Ariel, 350 c.c., de Luxe, single port...	£112 10
£31 10	'47 B.S.A., 350 c.c., Model B31, pilln., rests	£122 10
£37 10	'49 A.J.S., 500 c.c. Comp. Model, 1 owner...	£149 10
£39 10	'48 B.S.A., 500 c.c., A7 Twin, very clean...	£157 10
£19 10	'46 B.S.A., 250 c.c., Model C10, Tele forks...	£77 10
£60 10	'48 Vincent, 1,000 c.c., Rapide, Series B...	£239 10
£45 10	'48 Triumph, 500 c.c., Tiger 100, Dual seat	£179 10
£22 0	Reg. '46, Triumph, 350 c.c. O.H.V. slv. & ch.	£85 0
£47 0	'49 Norton, 500 c.c., Model ES2, 593 miles	£185 0
£32 10	'48 Ariel, 350 c.c., Model N.G., two port...	£129 10
£34 10	'49 Velocette, 150 c.c., 1 owner, 1,000 miles	£137 10
£46 10	'49 B.S.A., 500 c.c., A7 Springer, 2,900 miles	£182 10
£32 10	'48 Ariel, 350 c.c. De Luxe, crash bars, etc.	£127 10
£28 10	'47 Enfield, 350 c.c. Model G Tele forks, etc.	£112 10

ENFIELD Model G 350 O.H.V. (inc. P.T.)	£152	8	0
ENFIELD Model J2 500 O.H.V. (inc. P.T.)	£171	9	0
SUNBEAM S8 500 c.c. shaft drive (inc. P.T.)	£227	6	8
SUNBEAM S7 500 c.c. shaft drive (inc. P.T.)	£259	1	8
VELOCETTE LE149 Twin, shaft drive (inc. P.T.)	£148	6	9
VINCENT Series C Comet (inc. P.T.)	£241	6	0
VINCENT Series C Rapide Twin (inc. P.T.)	£323	17	0

FULLEST DETAILS OF HIRE PURCHASE
OVER 12, 15, 18 OR 24 MONTHS UPON
APPLICATION WITHOUT OBLIGATION.

£5 DEPOSIT
RESERVES ANY OF THE ABOVE

£60 10	'48 Vincent, 1,000 c.c., Rapide, Series B...	£277 10
£45 10	'48 Triumph, 500 c.c., Tiger 100, Dual seat	£239 10
£22 0	Reg. '46, Triumph, 350 c.c. O.H.V. slv. & ch.	£179 10
£47 0	'49 Norton, 500 c.c., Model ES2, 593 miles	£85 0
£32 10	'48 Ariel, 350 c.c., Model N.G., two port...	£185 0
£34 10	'49 Velocette, 150 c.c., 1 owner, 1,000 miles	£129 10
£46 10	'49 B.S.A., 500 c.c., A7 Springer, 2,900 miles	£137 10
£32 10	'48 Ariel, 350 c.c. De Luxe, crash bars, etc.	£182 10
£28 10	'47 Enfield, 350 c.c. Model G Tele forks, etc.	£127 10
£29 0	'47 Ariel, 350 c.c. Red Hunter, pillion & rests	£112 10
£32 10	'48 B.S.A., 500 c.c., Model B33 spotless con.	£115 0
£34 10	'48 Matchless, 500 c.c., Model G80, pillion	£127 10
£32 10	'47 Ariel, 350 c.c. Red Hunter, single port	£187 10
£28 10	'46 Matchless, 500 c.c., Pillion, taxed, attrac.	£125 0
£69 0	'49 Vincent, 1,000 c.c., Series C, 1,000 miles	£112 10
£37 10	'48 Triumph, 350 c.c., Model 3T, pillion, etc.	£275 0
£32 10	'48 Enfield, 350 c.c., Model G, pillion...	£147 10
£42 0	Reg. '49 Velocette, 350 c.c., Camshaft, pilln.	£129 10
£28 0	'46 Norton, 500 c.c., Model 18, spotless con.	£165 0
£35 0	'49 B.S.A., 500 c.c., B33, Maroon, very clean	£110 0
£45 10	'47 Ariel, 1,000 c.c., Sq. 4, pillion and rests	£140 0
£24 10	'47 Triumph, 350 c.c., 3T Twin, exceep. con.	£179 10
		£137 10

Ibland händer det att man dröjer lite extra när man bläddrar i en gammal motortidning.

I det här fallet är det annonser på begagnade Vincent som fick redaktören att sätta kaffe i fel strupe!

Ur Motorcycle från 1950 saxar vi dessa annonser.

Det lägre priset som anges verkar vara handpenningen. Den som vill kan ju räkna lite på priserna.

1950 stod pundet i cirka 14.50 SEK, enligt en historisk sajt jag hittade.

Justering av bränslenivån på Concentric MK 1

Många har lagt mycket tid på att prova ut en optimal förgasarbestyckning till Concentric för att få en motor som är lättstartad, bra tomgång och bra gasrespons. En viktig detalj i detta glöms ofta bort, nämligen att se till att bränslenivån i flottörhuset är korrekt och lika om man har flera förgasare.

Detta är den första åtgärd man bör göra innan man provar olika munstycken, trottelsval och nålpositioner. Bränslenivån ligger något under insugkanalen i förgasaren. Denna nivåskillnad övervinns av undertrycket i insugkanalen när bränslet sugas in i motorn. En felaktig bränslenivå påverkar förgasarfunktionen i hela arbetsområdet.

Hur gör man då denna justering och kontroll och vad ska nivån vara? I Amals instruktioner anges att nivån ska vara 0,21" +/- 0,040" eller översatt till mm mellan 4,3 och 6,35 mm under överplanet på flottörhusets övre plan (exklusive packning).



Banjoskruv som ersätter bottenskruv

En tillförlitlig metod är att direkt mäta bränslenivån med en utanpåliggande nivåslang som ansluts till flottörhuset via bottenskruv. Antingen borrar man ett för slangens trångt hål i befintlig skruv, plast eller metall, och trycker in slangens så att den tätar ordentligt eller så kan man tillverka en banjoskruv med slanganslutning som ersättning för bottenskruv.

Sedan gör man två nivåritsar på utsidan av flottörhuset som indikerar min- och maxnivå. Slangen leds upp längs flottörhuset så att man direkt kan



Stay-up flottör

avläsa var nivån ligger i förhållande till ritsarna. Enligt min erfarenhet ligger nivån sällan rätt även på en fabriksny förgasare. Jag brukar demontera förgasaren och spänna upp den i ett skruvstycke och fylla flottörhuset med en slang med tratt på toppen. Det är då enkelt att tömma förgasaren på bensin med slangarna i en burk.

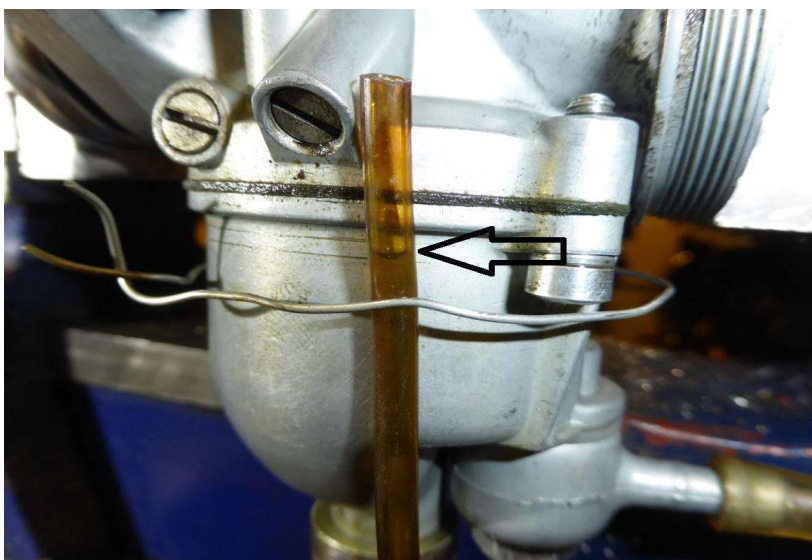
Enligt AMAL kan man justera höjden på flottörnåls säte genom att värma huset och pressa sätet ner om vill höja nivån eller upp om man vill sänka nivån. Detta är en svår och riskfylld operation då man lätt kan skada sätet så att flottörnålen inte tätar. AMAL har insett detta och säljer nu som tillbehör en ny flottör, Stay Up float som säljs som ersättning för standardflottören. Stay Up flottören har en massiv flytkropp i svart plast som tål etanolhaltigt bränsle.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Den har metalltungor som flottörnålen hänger i. Tungorna kan böjas försiktigt upp och ner med en plattång och på så sätt enkelt och snabbt justera bränslenivån. Det fungerar mycket bra. Denna flottör monteras nu i AMALs nya Premier Carb som förutom aluminiumhus och hårdförkromad trottel även har ett utifrån demonterbart tomgångsmunstycke som är lätt att rengöra.



Ett enkelt sätt att fylla och tömma förgasaren vid nivåkontroll.



Mätning görs enklast med förgasaren demonterad så att man kan spänna den i ett skruvstycke och försedd med en kort slang med trätt fylla flottörhuset. Man kan enkelt observera bränslenivån, tömma förgasaren genom slangarna och justera flottören. Det kan behöva flera justeringar innan man är nöjd och det går snabbt på detta vis. När justering är klar kan man behålla nivåslangen när förgasaren är monterad på cykeln och kontrollera nivån med motorn igång för att se att vibrationer inte påverkar bränslenivån vid körning. När allt ser bra ut ersätter man bottenkruven med standardskruven.

Peter Sandström

SVC-träffen i Stockholm 2109

Stockholmsgänget anordnade Vincentträff i Flottsbro med bravur

Johan Ulff



En chansning som gick hem - med marginal. Lite så kan man benämna årets träff för Scandinavian Vincent Club i trakterna av Stockholm.

I år fick man lägga träffen på höstkanten - vilket hade fördelen av helt myggfria kvällar!

Platsen var vackra Flottsbro Camping och Stockholmsgänget hade slitit hårt för att få till alltihop.

Och trots att det var en höstträff kunde många kända ansikten räknas in, också från utlandet. Gill och Ernie Lowinger kom från England, en fleradagars resa, de danska medlemmarna slöt upp liksom tyskarna Thomas Frahm och Ernst Hegeler i sällskap med Michael Kamper.

Och norrifrån kom Jörgen och Ann-Charlott Rutegård på den vackert renoverade Princen, tillsammans med "wing man" Sune Lindberg. Även Skåne var representerat av flera medlemmar. Ja, det går väl inte att räkna upp alla deltagare här, förstås...

Totalt var det cirka 26 Vincentmaskiner som med krom och svart dominerade mellan de röda stugorna som vi bodde i.

De allra flesta kom in på fredagen och även om några råkade ut för olika stopp kunde de ändå ta sig hela vägen med viss hjälp. En del hade följebil och andra fick organisera bärning.

Några fick problem med krånglande tändning och undertecknad tappade till o med bakskärm!

Pilsner, nötter och däcksparkning

Glada över att ha kommit fram, och kanske även lättade, så började alla prata och trivas mellan stugorna. Utrustade med någon pilsner i handen och nötter från klubben, gled man så in på däcksparkningen och kommenterandet av fel som uppstått, och fel som kan uppstå. Plus tips om förbättringar och annat.

Allt fler anlände och efterhand blev det att söka sig ner till restauranten och grillen som förresten hade tillverkats elegant av Kjell Malmström! Heders för det! Alla verkade ha det gemytligt både inne i restauranten och i kvällsljuset på verandadelen.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Aga, Ingrid och Carola på verandan.



Dag Fraser och Lennart Pettersson har hittat ett glas bärnstensfärgat.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Roland Möller med sin renoverade Shadow i morgonljuset.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



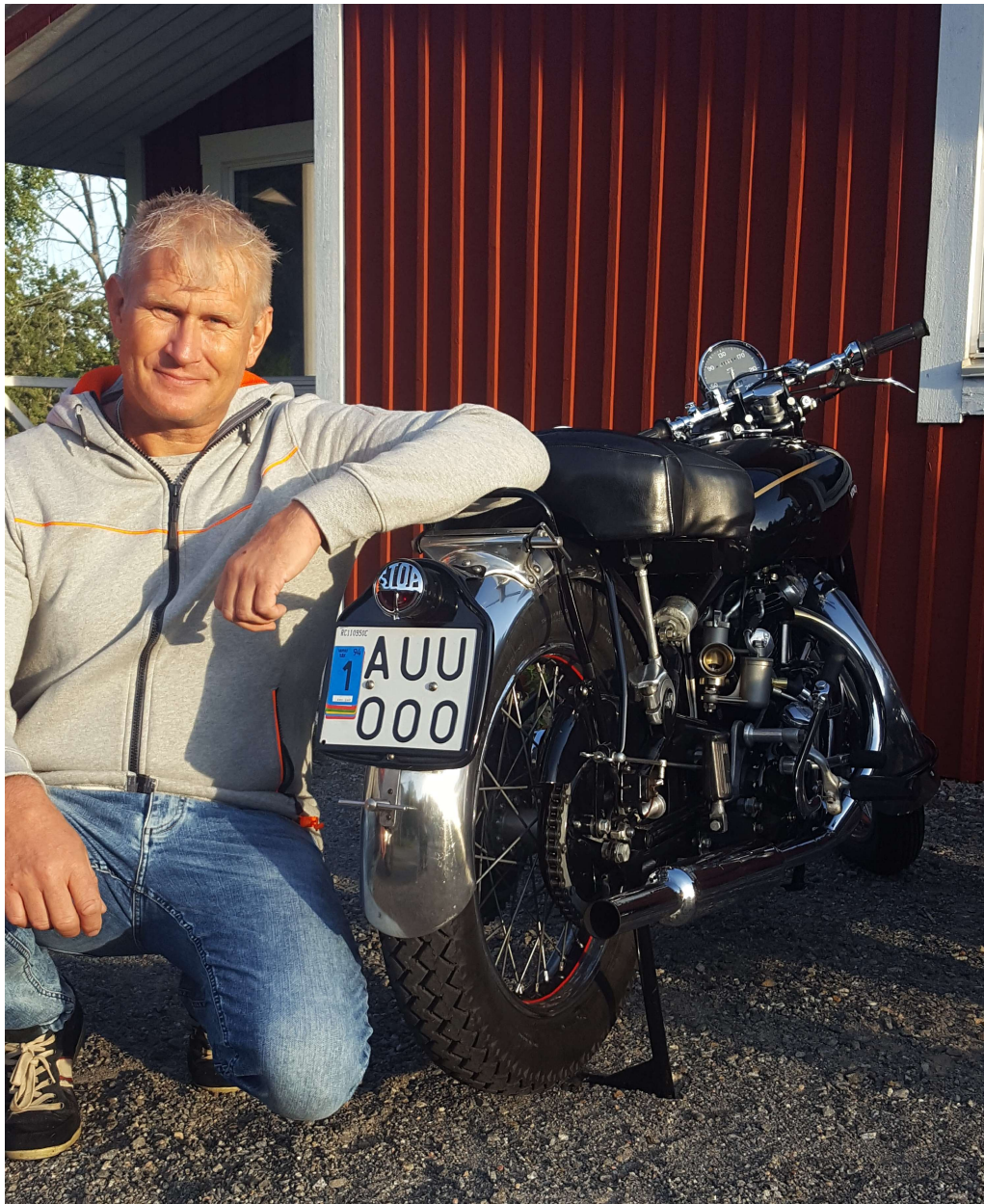
En man med lite extra otur på vägen var Jimmy Clemmensen som först råkade ut för ett allvarligt stopp i Småland. Ett kamdrev hade vridit sig på kamaxeln. Krymppassningen hade gett sig. I Flottsbro fick vi löpande rapporter via Facebook och följde då spännande händelserna. Stämningen pendlade mellan hopp och uppgivenhet. Först demonteringen vid någon vägkant i skogen. Lite senare kom bild på reparerad del (svetsning). Ännu lite senare besked om att nu var kamtiderna inställda och motorn ihop igen. En smärre försening var allt.

Kommer - kommer inte?

Men cirka tre timmar senare kommer besvikelsen. Svetsningen höll inte! Det blir bärgning hem! De andra danskarna kommer att fortsätta medan Jimmy åker hem.

Men skam den som ger sig. Nya besked kom lite senare via Facebook.

Jimmy hade fått fatt på en hyrbil! Och senare på fredagskvällen dök han minsann upp med ett stort smil!



Anders Håkansson från Eskilstuna med sin 1000-kubikare som en gång var en dammig hög delar i en källare.

Lördagen började så med frukost, översyn av hojarna och sen avresa. Först trafikljus och stadstrafik, men det var bara tillfälligt. Snart nog fick hojarna tillfälle att sträcka ut sig längs vindlande vägar under en tiomilssträcka på vackra Södertörn. Vi kom ända ner till vattnet vid Nynäshamn innan vi vände och tog sikte på ett lunchställe. Eldtomta café var helt OK med uteservering och många gäster på två hjul. Både med och utan motor. Smart nog hade de telefonledes fått upplysningar om vilket käk var och en ville ha.

Väl tillbaka på Flottsbro kunde vi konstatera att ytterst få hade blivit borttappade längs vägen! Ett toppenbetyg till arrangörernas planering och konvojkörning! Eller var det så att deltagarnas kunskaper i orientering kommit upp till nivå?



Smart MC-lösning för sjuktransporter

Senare fick vi oss en intressant föreläsning till livs, signerad Jörgen Rutegård.

Han berättade om ett vällovligt projekt för avlägsna byar i Afrika. Där är transport till sjukhus ofta ett problem. Projektet för att underlätta transporter heter Eezer och är helt enkelt en smidig MC-ambulans. Den består av en standard-MC som utrustas med krok, samt en nykonstruerad påhängsvagn för patienten att sitta i. Vagnens chassi tillverkas lokalt och hjul och fjädring är standarddelar. Jörgen poängterade:

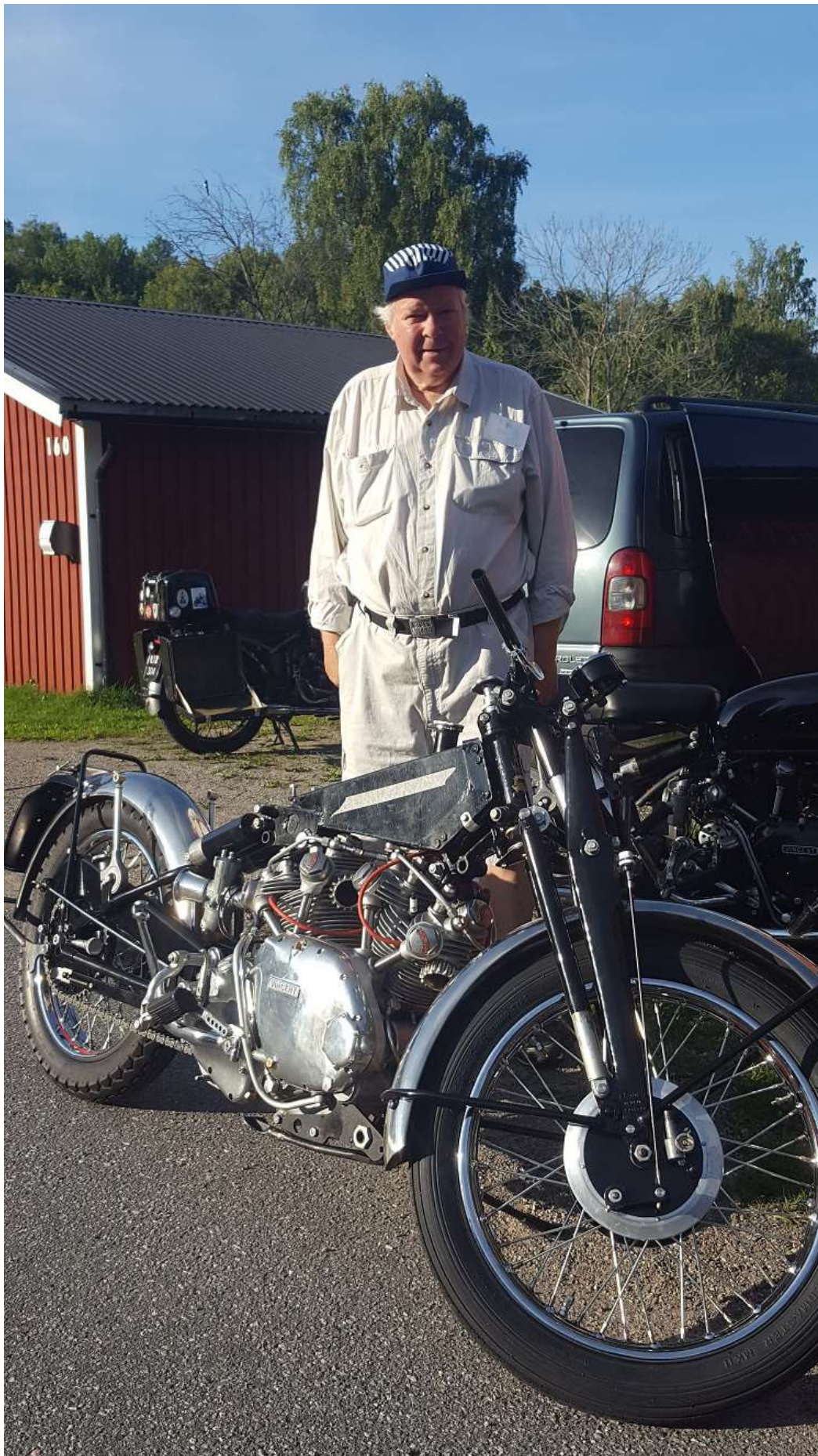
"En viktig sak i sammanhanget är att tillverkningen sker lokalt och att det inte är någon dyr transportlösning utifrån."

Ett utmärkt exempel på att allt inte behöver vara så himla svårt och dyrt.

På klubbens hemsida finns mer att läsa om detta projekt.



SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Torbjörn Nilsson, nästan i givakt vid sin Bodenmaskin. Den studerades av flera intresserade. Verkar ju bara fattas dyna, några rör och en tank och en kick, så är den på gång, eller?

Sprid kunskap om Vincentmärket

Årsmötet efteråt innebar inget större drama.

Den avgående föreningsrevisorn Anders Hygrell kunde ersättas med Anders Löfqvist, så var den saken löst. Vi var överens om behovet av att öka kunskapen om Vincentklubben och om maskinerna i stort. Med ett ökat intresse för märket sjunker risken att maskiner säljs till länder långt borta, där de oftast bara hamnar på museum eller i någons finrum.

Yngste föraren skulle få pris

Ett pris för yngste Vincentåkaren skulle så delas ut. Men Gill Lowinger, sekreterare i Vincent Owners Club, fick lite problem med att uppfylla reglerna kring utdelningen av "Chris Chandler Award". Tallriken skulle gå till den yngste föraren, som samtidigt inte fick vara över 50!



Det gick inte så bra eftersom den yngste föraren var 51! Så den fina tallriken fick istället gå till yngste passageraren. Det blev Erik Johansson, som åkt bakpå pappa Mats' Comet.

Och, det höll vi på att glömma, en Vincentdel från en Stockholmshoj, tappad på asfalten i Tyskland 2018, upphittad av en dansk, kunde efter efterlysning via Facebook äntligen komma tillrätta! Jimmy Clemmensen lämnade över den skruv o mutter till Patrik Olssons bakstöd som ramlade av vid färjeläget i Puttgarden efter Tysklandsträffen förra året! Sensmoralen är att om du åker Vincent kan det vara bra att ytterligare en Vincentåkare åker efter dig!!

Egli-Vincent byggsats

Under däcksparkningen fanns en del att se. Patrik Olsson hade tagit med sig intressanta delar och spritt ut grundbitarna i sin Egli-byggsats på gräsmattan. Torbjörn från Skåne visade upp den så kallade Boden-maskinen, en snart färdigrenoverad Rapide. Och Calles snygga Egli fanns att beundra.

Middagen blev sen men den smakade kanske desto mer. Krögaren hade bestämt sig att köra ett bröllop samma kväll så kanske var det svårt att servera två sällskap samtidigt.

Lördagskvällen blev en ungefärlig repris på fredagen. God mat, festligt umgänge och vackert väder ovanpå det. Svårt att tänka sig bättre lördagskvällar, egentligen.



Den danska patrullen har ställt in kompassen på söder och förbereder hemresan. En glad Lars Hedegaard anför gruppen.

På söndagen hann vi med lite snack och däcksparkande. Sedan verkade det som att deltagarna, nästan motvilligt insåg att, ja det var väl kanske bäst att sikta på hemresa, då.

(Hoppsan! Hur var det här då!?)

Ja, vi kan ju inte undanhålla er denna lilla poäng, även om den visats på klubbens hemsida!

Svensk TV berättar att Tullverket ska öka kontrollen av utresor från Sverige.

TV-inslaget sänds efter träffen i Stockholm, och si, vilka fastnar inte i myndigheternas garn om inte vår danska grupp! Det var vaket av Kenta Karlsson att se detta i TV-soffan och tipsa oss!

Nu gick säkert tullkontrollen smärtfritt och Lars H, Lars K och Niels Martin kunde nog snart fortsätta. (Observera hur tullkvinnan får äran att hålla liv i Lars Hedegaards Comet medan han verkar leta i sina papper!)



PROTOKOLL

fört vid årsmötet 2019-08-31 med Scandinavian
Vincent Club, Flottsbro

§ 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.

Besluts 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 Lennart Petersson och Stig Gustavsson.

§ 6 Fastställande av dagordning

Dagordningen godkändes.

§ 7 Föregående årsmötesprotokoll

Protokollet godkändes.

§ 8 Föredragning och godkännande av verksamhetsberättelse

Verksamhetsberättelsen lästes upp och godkändes.

§ 9 Fastställande av resultat och balansräkning och revisionsberättelse

Jan Stigsén redogjorde för resultat och balansräkning. Resultatet blev minus 2000: - mest beroende på Julgåvor och portokostnader för dessa. I kassan fanns 29 000: -. Tillgångar minus skulder = årets be-
hållning blev 10 000: -. Anders Hygrells läste upp årets revisionsberättelse. Resultat och balansräkning
godkändes. Anders som avböjt omval avtackades för sina goda insatser.

§ 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 Jimmy Clemmensen.

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

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

§ 13 Val av valberedning (för ett år)

Till valberedning valdes Jan Östnäs och Jörgen Rutegård

§ 14 Behandling av styrelsens förslag och inkomna motioner

För att förenkla hanteringen med danska kronor skall Danska medlemmar betala medlemsavgiften till Jimmy för vidarebefordran till kassören i svenska kr. 600:- danska kr överlämnades till Jimmy för årets avgifter.

Beslöts förstora Vincent namnet i loggan på samma sätt som på kepsarna.

Eventuellt delta i MC mässa i Göteborg den 24/1–26/1 och Elmia mässa Jönköping 10–13/4 ev. i samarbete med tex MCHK. Ordförande efterhörde intresset för att delta med utställningsobjekt och att bemanna montern. Intresset var stort. Deltagandet är beroende av att arrangörer är villiga att låta oss medverka gratis eller till en ringa kostnad. Kontakta Folksam, Bilsport, Albinson o Sjöberg om de är intresserade. En presentation av klubben som kan överlämnas till intresserade skall tas fram och en som kan överlämnas till de som vi vill anlita för klubbträffar etc, ansvariga Johan Ulff och Anders Hygrel. Medlemmar har framfört önskemål om att 2023 års VOC International Rally skall bli på Isle Man.

§ 15 Fastställande av medlemsavgift, uppbördstermin samt budget för kommande verksamhetsår
Jan Stigsén presenterade olika budgetförslag. Beslöts att behålla medlemsavgiften oförändrad 250: – och att godkänna budgeten utifrån denna medlemsavgift. Möjlighet för medlemmar att betala frivilliga jubileumsbidrag. Vi är även öppna för att ta in annonser i tidningen. Vi kommer satsa på 50årsjubiléet istället för julgåvor.

§ 16 Kommande träffar

2020 blir ett 50 års jubileum sedan första träffen. Träffen kommer att bli på Hökensås den 12–14/6 på samma ställe som det första mötet. Linköping och Danmark kom upp som möjliga träffplatser för senare möten.

§ 17 Övriga frågor

Möjliga aktiviteter vid Jubileumsträffen diskuterades:

Nevilles Heap och Jindevik

Ernst Helgers Lightning

Kompressormaskinen från Norrköping

Vi skall försöka få med så många som möjligt av de som var med på de första träffarna

En jubileumströja av god kvalitet med mycket tryck

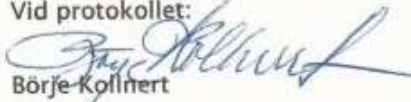
Priser utdelades för förtjänstfulla insatser, priset bestod av en HRD 'Supercharged' Badge:

Jimmy Clemmensen för att med sina långresor visat att man kan ta sig fram med reparationer vid vägkanten. Hasse Almén uppmuntran. Jörgen Rutegård för sin föreläsning och sitt engagemang för ambulanstransporter i Afrika EEZER samt att han med hjälp av klubbmedlemmar fått sin Black Prince i toppskick. Neville Higgins som klubbens främste supercharger inspiratör. Roland Möller för att han nästan kört sin renoverade Black Shadow hela vägen till träffen. Eric Johansson erhöll Chris Chandlers pris för yngsta förare på en Vincent.

§ 18 Avslutning

Därefter förklarades årsmötet avslutat.

Vid protokollet:


Börje Kollnert
Mötessekreterare

Justeras:


Lennart Petersson


Stig Gustavsson

En Black Prince kommer hem

Ungefär 1980 köpte jag min första Vincent, en Rapide Series C. Det blev en Rapide till, innan jag började fundera på en högre och mer komfortabel Vincent. Det måste bli en Series D och en Black Prince!

Dessa är som bekant sällsynta (drygt 100 exemplar tillverkades 1955) och sällan på marknaden, men 1997 dök det upp en i England. Jag köpte den raskt, körde hem den och använde den flitigt varje år, på senare tid dock mest lokalt. Körde bland annat till International Rally på Isle of Man 1999 tillsammans med Neville Higgins. Ni skulle ha sett honom köra The Circuit på sin Prince – där gick det fort!

Tändning och annat började spöka och 2018 transporterades maskinen till Calle Sjöblom i Mölndal för översyn. Initialt gällde det startmotor och BTH-magnet, men som så ofta slutade det med helrenovering



inklusive nytt elsystem, nya blinkers, värmehandtag, Altongenerator, ny oljetank, däck, nya glasfiberdetaljer, ny pakethållare i rostfritt, hellackering m.m.

Ombalansering

Motorn är värd ett särskilt kapitel. Neville, välkänd och världskänd Vincentexpert, tog sig an den, mycket hedersamt för mig, och tog isär den helt. Kammarna var svårt slitna, trots få mil efter föregående översyn. Cylinderfoder och kolvar var däremot OK. Balansfaktorn lades enligt Nevilles rekommendation på 50 %.

Nya kåpor

Calle byggde ny framkåpa, nya handkåpor och dessutom packväskor (Higgins design). Rickman topboxen behölls.

Nåväl, i början av juli 2019 var det dags att hämta motorcykeln. Vi tog bilen ner. Efter besök på Vincentägarnas tisdagslunch och kaffe hos gästfrie Neville gjorde Calle och jag en provtur på tio mil en dag. Därefter startade hemresan på egna hjul.

En Vincent Black Prince återställd till sin forna glans – eller bättre! Jörgen Rutegård till höger med sina hjälpare Calle och Neville.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Hemma igen efter 100 mil, delvis i regn o rusk. Men utan problem. Några veckor senare var det dags för resan till Vincent-träffen i Stockholm.

Det blev nära 100 mil på två dagar inklusive ett besök hos vännerna Kollnerts i Lidköping, delvis i regn och rusk, vilket inte tycktes beröra Princen. Calle följde med till Lidköping som extra säkring, Ann-Charlott körde fölgebil hela vägen och allt förlöpte väl.

I slutet av augusti gick färden till SVCs årsträff i Flottsbro. Väl på plats läckte den främre förgasaren bensin. Efter felsökning visade sig att Monobloc-förgasarens flottör, tillverkad i plast i två delar, hade börjat gå isär och läcka in bensin, och alltså sjönk, inte flöt, i flottörhuset

Lagning med silikon höll till Solna på vägen hemåt. Sen limmade jag med Casco Marin&Teknik-lim (Henry Riedels rekommendation), och det höll ända hem utan problem. Princen går som en klocka på landsvägarna!

Jörgen Rutegård

Sviestad tidigt 70-tal

Minnen från en startlinje

av Mats Munklinde

Foto: Åke Hermansson Borås

Medlem Lennart Pettersson hade ett gammalt foto som har en hel del att berätta för oss.

I startfältet, står en annan av våra medlemmar, Mats Munklinde, på en AJS 7R.

Mats ger oss här en ögonblicksbild av Classic racing på Sviestadsbanan.

”Längst till vänster, nr 6, är Bertil Skantz med en HM-Puch. Håkansson Motor (HM) höll hus i Helsingborg och Håkansson gjorde sig känd som motortrimmare och byggde några racercyklar. Bertil dog den 14 mars 2018, 74 år gammal, av prostatacancer. Han blev aldrig färdig med renoveringen av sin Vincent twin.

Till höger om honom står Bosse Eklund (nr 10), som bor i Stockholm, med sin Velocette Mk VIII, jag tror det är en -48:a. Han var bland dom första som kom till träffarna med en riktig, färdigrenoverad racer. Alltid ordentligt skruvat, aldrig några mankemang, alltid balanserad och kontrollerad körning. En riktig entusiast.

Mänschan bakom mig känner jag inte igen, och inte framhjulet heller. Det skulle kunna vara Roland Fröjd eller Oskar Ekstrand, också saligen hädangången, på NSU Rennmax, men det är bara en gissning.

Bakom Vincenten döljer sig antagligen Olle Norman med sin Norton Manx, men det är också en vag gissning. Manxar fanns det ju redan då några färdiga.

Dröjde 20 år innan jag berättade vad AJS:en kostat

Jag står vid min på den tiden ägandes AJS 7R 1951, som jag köpte 1969 av Tage ”Masken” Andersson i Masthugget för 4 000 kronor, vilket på den tiden var så mycket att det dröjde 20 år innan jag vågade tala om det för någon. Cykeln skickades sprillans ny till Sverige för att köras av Varg-Olle på Hedemora TT, men han körde någon annan mc i tävlingen, och AJS:en hamnade hos Hasse Danielsson, som placerade sig trea i 500-klassen på den.

Hasse Danielsson var crossåkare och tävlade med isjakt, och cykeln blev inte körd efter 1954 utan ställdes undan, helt i originalskick. Numera finns den i Motala-museet sedan några år, eftersom Hasse Danielsson var därifrån.

Jag tror inte bilden är så sen som 1975, utan från 1972-1973 nånting. På den tiden fanns inte Classic Racing eller Årsrace, utan vi som hade gamla cyklar samlades någon gång om året på Sviestadbanan, där bilden är tagen, och körde rundor hela dagen. Ibland fick vi köra lite uppvisningsvarv mellan heaten på någon riktig tävling, bland annat på Anderstorp, Sviestad och Knutstorp.

Jaha, det var lite minnen!

Hälsningar Mats”

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 2020

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Den här härliga svartvita 70-talsbilden har fått lite mer liv genom kommentator Mats Munklinde, för övrigt själv med på bilden med sin AJS 7R. Maskin nr 13 på bilden råkar vara den Rapide som senare kommer i Lennart Petterssons ägo. Här i händerna på Lasse Karlsson, Oskarshamn.

Scandinavian Vincent Club 50 år!

Välkomna till Jubileumsträffen!



Helgen 12 – 14 juni är det dags! Jubileumsträff för Scandinavian Vincent Club.

Platsen blir natursköna Hökensås Camping, strax norr om Jönköping.

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

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

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

Kanske kan vi bli fler Vincenthojar än vid de stora träffarna nere på kontinenten?

I avgiften ingår två nätter i fyrabäddsstuga, två frukost, middag fredag kväll och lördag kväll (förrätt o varmrätt) samt jubileumströjan. Sängkläder och städning ingår. På campingen finns butik, café, pub och minigolfbana och även flera vandringsleder. Vi kör ölförsäljning till självkostnadspris.

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

Avgift. Inte spikad i skrivande stund (dec 2019) men cirka 1950 svenska kronor.

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

Anmälan

Via E-post (i första hand):

Håll utkik på hemsidan vincenthrd.se för alla detaljer. Där hittar du mera exakt avgift och mailadressen till Henry Riedel för anmälan.

Via Telefon:

Telefonnummer till Henry är 0320-211271 eller 072-2256297. Du får svar på frågor om pris och program och kan samtidigt ange storlek på din Jubileumströja.

Sista anmälningsdag 20 april 2020.



Renovering av trumbromsar

Peter Sandström

Våra gamla hojar lider ofta av är dålig bromsverkan, garanterat låsningsfria utan ABS. Bromsarna kan vara underdimensionerade men också dåligt underhållna. Man får försöka göra det bästa av det man har. Jag ska här gå igenom några åtgärder som kan förbättra dina bromsar.

Jag kommer att beröra enbart trumbromsar där backarna har ett fast vridcentrum på bromsskölden och en vridbarnock som pressar backen mot bromstrumman. Den enklaste varianten har en nockaxel som trycker båda backarna mot trumman eller dubbla nockaxlar som var och en trycker en back mot trumman. De dubbelnockade bromsarna ger en bättre bromsverkan då friktionskraften mot den roterande trumman ökar anliggningskraften mot trumman på båda backarna och ger en effektivare broms än den enkelnockade bromsen. De dubbelnockade bromsarna har som regel ett justerbart stag som kopplar samman backarnas rörelser. Det är viktigt att inte ändra denna inställning efter det att bromsbackarnas belägg är justersvarvade enligt texten nedan.

För att få en god bromsverkan krävs några grundläggande egenskaper:

- 1 Bra rena bromsbelägg
- 2 God anliggning mellan backar och trumma
- 3 Minsta möjliga friktion i bromsmekanismen
- 4 Kraftiga bromswirar som inte fjädrar när bromsarna aktiveras.

Bromstrumman

Bromstrumman ska vara ren, cylindrisk utan kast och konicitet, repor, rost olja mm.

Detta kan kontrolleras. Ofta räcker det med en ordentlig rengöring, gärna med avslipning med fin smärgelduk och avtorkning med avfettning. Vidare bör man kontrollera trumman genom att montera hjulet på hjulaxeln i ett skruvstycke med ansatta hjullager. Med en indikatorlocka mot trumman kan man mäta eventuell orundhet och kast, båda ger utslag på indikatorlockan som helst ska stå still när hjulet roteras. Om nålen på indikatorlockan börja hoppa fram och tillbaka mer än någon tiondels millimeter behöver nog trumman justeras med svarvning. Det finns flera alternativ på detta:

- Trumman utgör infästning av ekrar
- Trumman är fri från ekrar men går ej att demontera från navet
- Trumman är fri från ekrar och går att demontera

Om ekrarna sitter fästade i trumman: Då måste hela hjulet upp i en svarv även om trumman går att demontera från hjulet. Om hjulet ekras upp efter svarvning kommer ekerspänningen förmodligen att deformera trumman en aning.

Om trumman sitter ihop med navet: Då spänner man upp navet med trumma komplett och svarvar med navet centrerat på hjullagren.

Om trumman kan demonteras: Då kan den svarvas separat. Vid återmontering på navet måste man kontrollera att trumman inte kastar när hjulet roteras på hjulaxeln.

Efter dessa åtgärder är trummorna klara. Mät nu upp trumdiametern mycket noggrant, helst med ett digitalskjutmått. Notera diametern.

Bromsbackar

Dåliga slitna bromsbelägg kan antingen justersvarvas eller så låter man limma på nya belägg på befintliga bromsbackar, se artikel i MCHK-tidningen nr 4 2017 sid 30. Jag har anlitat Bil- och Industribromsar till mina renoveringar för pålimning av nya belägg i överdimension. Jag använder en annan metod för perfekt anliggning än att slipa backarna separata efter radien på trumman. Det är ingen garanti för perfekt anliggning då backarna är monterade på bromsskölden då man inte tar hänsyn till var backens vridpunkt på skölden sitter. Gör i stället så här.

Montera backarna på bromsskölden med returfjädrar. Lägg ett 1 mm plåtbleck mellan bromsbackarna ochnocken som lyfter backen. Mät sedan ytterdiametern på bromsbackarna tvärs över i båda ändar på beläggen och mitt på. Om beläggen på något mått är detsamma eller mindre än trumdiametern ska nya belägg monteras på backarna. Räkna med att lägga på 2 mm på varje back utöver trumdiametern och beräkna minsta tjocklek på de nya beläggen från det.

Bearbetning av bromsbackar på bromsskölden

Den bästa metoden att trimma in nya bromsbelägg är att svarva beläggen monterade på bromsskölden. Montera de backarna på bromsskölden med 1 mm distansbleck mellan back och bromsnock. Spänn upp bromsskölden i svarven centrerad på axelhålet. Svarva därefter försiktigt ner beläggen till samma diameter som bromstrumman. När du sedan tar bort blecken passar backarna in i trumman med lite spel. Närnockarna lyfter backarna 1 mm ligger beläggen an mot bromstrumman på hela sin yta. Om ytan på beläggen kan bli lite grov efter svarvning och man kan slipa ytan försiktigt med en slipskiva monterad i svarvens stålhållare.



Bromssköld monterad på dorn i svarv för svarvning av belägg till exakt trummans diameter. Bilden visar en dubbelnockad bromssköld. Notera att svarvstålet trycker backen motnocken vid bearbetningen. Om man svarvar en back i andra riktningen kan skärkrafterna i stället tendera att lyfta backen frånnocken. I detta fall får man fixera backen hårdare, till exempel att ersätta fjädrarna med kraftigt najad ståltråd.

Montering av hjulet

Vid montering av hjulet är det viktigt att beläggen centreras exakt mot trumman. Montera hjul med bromssköld utan att dra åt axelmuttern. Justera in bromswiren och dra hårt i bromshandtaget samtidigt som axelmuttern dras fast.

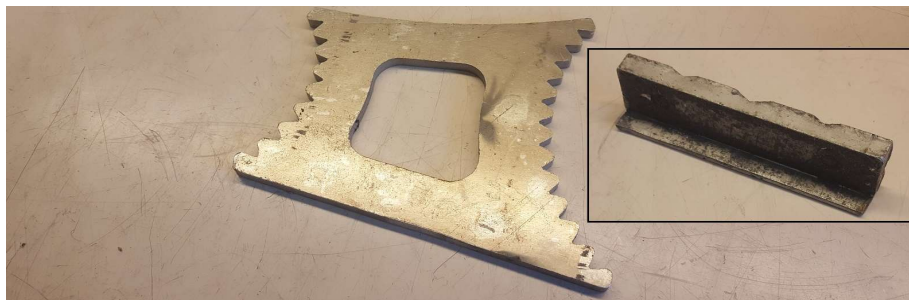
Backarna kommer då att centrera mot trumman. På vissa bromsar har bromssköldens axelhål avsiktligt en liten överdimension mot hjulaxeln för att kunna göra denna lilla slutjustering av bromssköldens position i förhållande till bromstrumman. Om man inte gör detta finns risk att den ena backen träffar trumman lite före den andra vilket minskar bromsverkan samtidigt som fjädringen i bromshandtaget ökar.

Fiffiga verktyg

Jaha? Ett kolvstopp tillverkat av ett rensat gammalt tändstift? Som används med gradskiva för att hitta övre dödpunkt? Det verkar inte vara nåt nytt ...



Nej, idén med bilden är att visa ett färdigt verktyg för att justera tändningen, och som är enkelt att ha med sig på färd. Låt oss säga att du var tvungen till en operation vid vägkanten och måste ställa in tändläget. Med detta kolvstopp gör du det utan att behöva ha med dig en otymplig gradskiva bland verktygen. Justera kolvstoppet hemma i garaget så att kolven stannar på 35 grader, eller vad du nu har som gradtal vid full tändförställning. Vid vägkanten kan du skruva i verktyget och sakta vrida motorn till stopp. Det gör en tändningsinställning till ett rent nöje (nåja, nästan...).



Längst till höger ett eget verktyg för att låsa transmissionen (egentligen en skyddsback i aluminium till nåt skruvstäd). Till vänster ett verktyg från VOC för en 1000cc, som gör samma jobb. Och tål massor med stryk!

Ny medlem sedan sist : Mikael Kyander, Kivik. Välkommen i klubben!!

Dags att betala medlemsavgiften. Avi med betalningsuppgifter bifogas. Om det skulle begäras mindre än 250:- betyder det troligen att Du betalade för mycket förra året.

Viktigt bara att Du betalar senast 31 januari!!

Våra danska medlemmar kan spara in avgiften för utlandsbetalning genom att betala till Jimmy Clemmensens konto, så skickar han vidare i klump. Du hittar hans kontouppgifter på avin.