

# INNEHÅLL

## Information nr. 92 – December 2017

- 03 Ordföranden har ordet  
Mats Johansson
- 04 Nästa års träff  
Jimmy Clemmensen  
Lokal träff i Huskvarna  
Johan Ulff
- 05 Årsträffen i Västervik  
Johan Ulff
- 09 Vincents in Scandinavia, del 3  
Neville Higgins
- 16 Resa i regn till Tyska träffen  
Jimmy Clemmensen
- 18 Isle of Man Classic TT 2017  
Börje Kollnert
- 21 Nya medlemmar  
Jan Stigsén
- 22 En Vincent 1000 åter på vägen  
Anders Håkansson
- 24 Egna modifieringar av Comet  
Harald Winqvist
- 26 Koppling från Australien  
Börje Kollnert
- 28 Saknad artikel  
Börje Kollnert
- 29 Protokoll från årsmötet
- 31 Verksamhetsberättelse 2016

---

Första sidans bild: Anders Håkansson på sin nyrenoverade Shadow  
Foto Magnus Kinnå

Sista sidans bild: Vissa råkade ut för regn på vägen till Västervik

# Ordförandens ord



Det första som kommer över mig är en tacksamhet till er som kom på träffen. Det är en del jobb som Dag och jag hade mycket glädje av att göra! Det karakteristiska Vincent ljudet när cyklarna med förare, som man känner igen på långt avstånd, mullrar in och stämningen stiger. Man hälsar, pratar, delar lite bravader och historier. Efterhand fick vi igång både grillen och försäljningen av drycker sedan kom solnedgång, hav, glitter värme helt utan att någon gjorde något. Det var fint tyckte även vi som arrangörer.

I det här utskicket har Torbjörn Nilsson gjort en fantastisk trevlig sponsringsinsats. Vid ett besök hos J.R. Svensson i Osby så fick han låna ett originalexemplar av Malte Blohms smörjinstruktion. Torbjörn har sedan tryckt upp ett exemplar till var och en av oss alla, att ha med i verktygslådan. Stort tack till JR och Torbjörn. Under många år har det efterfrågats en matrikel och i detta nummer är ambitionen att vi skall få med även en sådan.

Under hösten ordnade Jan en träff på Husqvarna museet och vi var ett 20-tal som tog oss dit. Mikael Ridderstad var hjälte genom att han var den ende som körde Vincent till träffen.

Vi sålde också de sista träfffröjorna till hugade spekulanter och givmilda sponsorer.

De "nästan frivilliga artikelförfattarna" från årsmötet hoppas jag får plats i både detta och nästa nummer. Vi har fått några nya medlemmar och vi skall försöka presentera några av dem.

För egen del har sidovagn känts lite spännande. Provade för några år sedan en Gold Wing med modern typ av Earles gaffel och allt. Under sommaren har jag fått låna en fin Steib LS200 av Roland Magnusson. Har gjort två nya fästen och justerat in för att den skall svänga lika åt båda håll. Utan sidovagn kan man svänga bara genom att vicka på rumpan med sidovagn så får man ta i på ett helt annat sätt men mysfaktorn ökar med sidovagn. Efter att ha krånglat lite med Concentric 930 från Tradera med dåliga gängor så köpte jag en helt ny från Burlen. Jag har använt 220 huvudmunstycke och tycker att den fungerat bra. Nya gummiband till sidovagnen är på väg hem och sedan skall jag få magnetiseringen kontrollerad för jag tycker det går åt mycket fart på kicken för att det skall bli någon gnista ...

Livet e underbart!



Preliminär info. Mere Info følger (se hemsidan och i nästa tidning).

### **Skandinavien Vincent Club træf 2018**

bliver holdt i det smukke nordtyske landskab. Træffet holdes sammen med den nordvest tyske afdeling af VOC.

Dato: 8-10 juni 2018

Prise: 175 Euro

Adresse: Wedenberg 2-4, 23570 Lübeck-Travemünde, Tyskland.



I oktober ordnades en lokalträff på Huskvarna Fabriksmuseum dit ett tjugotal medlemmar kommit. Snålblåsten till trots hade Mikael R tagit sin Comet till träffen och Börje K kom på en modernare hoj. Bra där!

En guide berättade om företagets 400-åriga historia och dess breda produktion av allt från vapen och fordon till hushållsartiklar.

Så som gissat så var det avdelningen med motorcyklar som tilldrog sig mest intresse bland de manliga deltagarna i alla fall.

Träffen fortsatte sedan med söndagsmiddag på restaurang Ölbryggeriet.



# Lyckad årsträff i Västervik

Mysig stugby, god mat och många trevliga vänner och nya bekantskaper. Så såg årets träff i Scandinavian Vincent Club ut för de flesta.

Cirka 65 deltagare hade kommit och en del av dem hade varit med på den "Förtur" som anordnades dagarna innan.

Vi slapp regn i några större mängder i Västervik och grillning, poängpromenader och utflykt till både motocross- och mopedmuseer, höll humöret på topp.



Årets värdar, Dag och Mats, hade fått till en fin organisation, och diskussioner och historieberättande och däcksparkande höll på till långt efter tolvslaget båda kvällarna. Hjullager, gasvagnar, kick och olika tändsystem och någon kamaxel hörde till det som fallerade på väg till träffen. Men hem kom alla efteråt ändå.

Majoriteten av de 65 deltagarna, de flesta på Vincent, hade anlänt på fredagen och det utländska inslaget var återigen markant med deltagare från Irland, England, Tyskland och Danmark. Både originalhojar i olika storlekar samt specialbyggen fyllde gräsmattorna mellan de röda stugorna som låg vackert alldeles vid vattnet.

En rolig och mycket fyndig quiz-promenad, signerad föreningens kassör, tog sedan vid runt på Korpaholmarna som kantade kustlinjen. Tävlingen bjöd ett ganska hårt motstånd och vinnande lagledare blev till slut Anna Kollnert med laget Lightning. Ja, med ett sådant namn kan man ju knappast misslyckas!

### Grill och gemytlig samvaro

En omfattande grilloperation inleddes och Dag Fraser agerade Grill master med den äran. Som vanligt vidtog däcksparkning och historieberättande vid borden intill sent på kvällen. Diverse övningar i hur man startar en twin genomfördes, med blandade resultat.

Frukost nästa dag genomfördes genom en intelligent utminuterig av livsmedel via individuella plastpåsar och var och en gjorde sin egen variant hemma i stugan.

För att råda bot på deltagarnas något varierande kunskaper i orientering, genomförde sedan ordförande Mats en klagörande ordergivning före lördagens avfärd mot Vimmerby. Det gäller att minska risken för att deltagarna skulle återfinnas slumpmässigt spridda i landskapet!



Mats J har ordergivning och ger instruktioner för att antalet borttappade medlemmar på väg till Vimmerby skulle hållas så lågt som möjligt.

### Moto cross utan motstycke

Det gick ganska bra och trots någon regnskur och något fuktrelaterat stopp och en brusten dansk gasvajer, kom vi fram via småvägar till ett museum där inte mycket saknades vad gäller svensk motocross och dess historia. En guide med väldigt brett kunnande berättade allt som var värt att veta. Och lite till.

Lunchen bestod av smaskig smörgåstårta med allehanda godsaker. Perfekt för svultna åkare.



På trevliga vägar nådde vi sen Hjorteds mopedmuseum som trots att det låg nästan gömt i skogen var väldigt omfattande.

Fina vägar tog oss sen fram till E22 och åter till campingen.

Dag F kollar på Hjorteds mopedmuseum som var omfattande trots att det låg långt från de stora vägarna.



## "Helt ensam på vägen"

Nån deltagare från utlandet sammanfattade.

"Det är så annorlunda. Jag kollar framåt - inga bilar. Jag tittar bakåt - fortfarande tomt. Man är helt solo på vägen. Så ovanligt."

Sådant tänker kanske vi nordbor inte själva på.

Vid årsmötet som följde framme vid Lysingsbadet inträffade inga större överraskningar.

Calle S uppmärksammades för sina initiativ med touringarrangemang före den egentliga träffen.

Per Larsson fick en plakett för att han gjort en modell av den Vincent som han sålde för 17 år sedan.

"Saknaden efter min Shadow blir större för varje år. För att få ordning på livet beslutade jag mej slutligen för att bygga en ny FCH036 av vad garage och hem kunde erbjuda i form av nödiga delar.

En äkta Ballograf fick sätta livet till bland annat."

Och sedan fick Henry R till slut den klocka för lång o trogen kassörstjänst som utlovats förra året. Då, i Helsingborg, fick han nöja sig med en bild av en klocka...

Att träfforganisatorerna prisades var ingen nyhet men nästa pris var lite mer speciellt. Det förärades Angela Redmond som suttit bakpå makens Comet ända från Irland vilket är en resa på tre dagar.

"För uthållighet och tålamod utöver det vanliga", var motiveringen.

Ja, vem kan säga emot det? Och sen skulle de ju hem också...



Angela Redmond fick pris för sin uthållighet när hon satt bakpå makens Comet på tredagarsresan ända från Irland. Här flankerad av sin Peter.



Per Larsson hade tillverkat en modell av den Shadow som han en gång ägde. Detta renderade i en prisplakett att hänga i hans verkstad.

## Nästa träff i Nordtyskland

Michael B från Tyskland lanserade idén om en träff med dansk-tysk organisation någonstans i Nordtyskland, vilket nu börjar ta form. På hemsidan <http://www.vincenthrd.se> finns fler aktuella detaljer om anmälan och datum.

Ett stenkast bort låg restauranten där vi fick spännande god Spanieninspirerad mat med en variation som var svårslagen. Dessutom en vacker plats med en ännu vackrare utsikt över vattnet från altanen på andra våningen.

Mätta och belåtna trampade vi sedan "hem" och fortsatte med umgänget utomhus, inte värst avskräckta av ett lätt kvällsregn.

### **Underhåll före hemresa**

Söndag. En stilla morgon vid solig strand. Sjön låg i lugn och bara spridda måsfåglar störde morgontystnaden. Ur stugorna började deltagare dyka upp. Vattnet lockade i alla fall en badare som kanske var mer van vid Irländska sjön!

I smågrupper, eller en och en, påbörjades så hemresorna.

Dag och Mats hade fullt sjå med att samla ihop material från träffen. En gasvajer bråkade igen och en dansk Ducati fick sin punktering åtgärdad.

Ryktet gick sen att en norrlänning, Bosse, sträckkört hem på åtta timmar. Strongt gjort! (Visserligen inte på en Vincent)



Jimmy C fick lite problem med en trilskande gasvajer men den reparerades med en fiffig gasol-driven lödpenna som hjälp. Mikael A assisterar.



Stockholmsmedlemmen Boak har måhända grått hår, men det står ändå RACING på ryggen...

Till denna träff hade följande sponsorer gett oss bidrag, vilket säkert hjälpte till att göra den så lyckad som den blev.

**Higgins Vincent Pro SuperCharged racing**

**BE Bygg i Norrköping**

**Ryds Glas Åby**

**Rutegård Läkarhjälp**

**Kimramåla Skogsförvaltning**



# Vincents in Scandinavia, del 3

I sista delen av följetongen Vincents in Scandinavia, berättar Neville om tävlandet med sin racer Jindivik, om Internationella Vincentträffen på Isle of Man samt om hur Jindivik luftades mitt i den halländska landsbygden en solig lördag liksom några reflektioner över klubbens framtid.

Min turbomatade dragster, Jindivik, konstruerades och byggdes under 1962 och -63 och deltog i tävlingar första gången vid Podington juli 1963. Det gick väldigt bra tills mitten av The drag festivalserien -64. Jag fick ett växlingsproblem som gjorde att högsta växeln hoppade ur mitt i racet med en fruktansvärd övervarvning som följde. Detta förstörde vevaxeln, Shorrockkompressorn och lagringen i vevhuset. Efter omfattande reparation och ny vevaxel så blev det fler problem som fortsatte ända till säsongen 1967. Det stod då klart att vevhushalvorna hade blivit såpass skadade att de fortsatte att spricka efter de alltmer omfattande reparationerna.

Jag lyckades hitta ett par vevhushalvor men i samband med att jag byggde om min Rapier med V8-installation så hände ingenting tills 1997 i Sverige.

**LOCAL MAN BEATS BRITAIN'S TOP SPRINTER**

**MOTORING by D. B. Lodwick**

NEVILLE HIGGINS, a Gloucester man who works in Coventry, well and truly upset the form book on Saturday at the Midland Motor Cycle Racing Club's sprint meeting at Church Lawford, by beating Britain's leading sprint man, George Brown, and his famous "Nero" Vincent.

George Brown gave "Nero"—his very much modified Vincent 1,000—a really hard caning along the 440yd. sprint run and recorded a time of 11.90sec., which everyone thought would be the fastest time of the day. Then Neville Higgins came to the line with his 998 c.c. Vincent and put up a time of 11.83sec., with very little apparent effort, with his immaculately prepared machine, on which he has lavished innumerable hours of time and more money than he cares to count.

All eyes were on Brown for the second run, but a rather faltering start ruined his chances of regaining supremacy and the best time he could put up was 12.72sec. Higgins shot away from the starting line with great verve and recorded a second run of 11.97sec., which proved quite clearly that he had definitely got the edge over the famous "Nero."

Although defeated in the large machine class, George Brown scooped up the 250 and 350 classes with his ultra-rapid Ariel Arrow special. He won the 250 c.c. event by no less than five seconds from Coventry rider, Reg Phillips, 250 Triumph, and in the 350 run, he was considerably faster than any other riders.

The "Vitesse" is easily recognised from other Herald models, by its now frontal styling and Chinese fashion headlamp layout, which will undoubtedly arouse some criticism.

The rather boxy and angular frontal appearance of the 1200 Herald has given way to a nicely contoured design, with recessed bonnet and raised side panels which, viewed from the driving position, are most attractive.

and on the "Vitesse," the blend of old and new has been most skilfully and effectively achieved.

The interior of the model is luxurious with heavy pile carpets well upholstered seats, with a wide range of adjustment and solid looking polished wood fascia and sill trims.

Extensive use has been made of bright anodised aluminium for the radiator grille, tread strips at the bumper and the bumpers.

COVENTRY

Här hamnar George Brown i blåsväder, slagen av "Local man" Higgins. (Coventry Evening Telegraph april 1962).

## Olaga hot vid middag

Vid VOC:s årliga middag 1997 i England blev jag inmotad i ett hörn av två biffiga, skäggiga män som med övertygande kroppsspråk sa åt mig att mitt liv skulle vara i fara ifall jag inte lydte dem! Dessa män var Andy Everett och Ian Savage och de kunde berätta att det skulle bli ett Internationellt Vincent Rally på Isle of Man om två år och, DÅ ÄR DET BÄST ATT DU FIXAR TILL JINDIVIK OCH KÖR "RAMSEY SPRINT"-RACET – ANNARS!!



Jag svalde min middag så hastigt att jag fick ont i magen och skyndade sedan tillbaka till Sverige för att sätta igång. Eftersom jag ändå skulle behöva använda kärra för att få över Jindivik till England tänkte jag att det var väl lika bra att försöka ta med The Heap och Princen också. De följande ett och ett halvt åren av arbete var nog den stressigaste perioden i mitt liv.

Först var jag tvungen att ta isär min nya 1150cc dragstermotor för att låna vevaxeln, och sen renovera Jindivikmotorn med de nya vevhushalvorna.

The Heap och Princen behövde båda renoveras också och i slutänden fick jag nätt och jämnt tid att fylla olja och göra en provstart innan avresan till hamnen.

Först lastades racerhojarna, och Princen, med vindrutan borta, fick backas in mellan dem för att det skulle gå.

På färjan över mötte jag Jörgen Rutegård och vi gjorde resan till IoM tillsammans.

### **Yngre förmågor blev förvånade**

Både Jindivik och The Heap gjorde bra ifrån sig vid Ramsey och Ian Savage berättade att två killar från Ramseyklubben som körde moderna drag bikes och hade assisterat Ian frågade vem den där långa gråhåriga snubben var som körde kompressor-Vincent? Och hur gammal var han egentligen?

Ian svarade att: "Oh, det är Neville Higgins - han är 68."

"Hm, vi trodde nog att han skulle slå av på gasen när han fick sitt kast halvvägs längs stripen, men han bara höll fullt!"

"Ifall han är så snabb vid 68 års ålder, hur var det när han var 20?"

"Då var han lite snabbare ändå", hade Ian svarat.

Vilket inte var helt sant, för jag började med racing när jag var 29!

Tidigt 2005 berättade Göteborgsgänget att Allt om MC skulle hålla i ett drag race för vägchojar på Säve flygfält i Göteborg, kallat "A day on the strip".

Jag ringde för att höra ifall jag kunde ställa upp och köra kvartsmilen med Jindivik, men de sa att det fanns ingen klass för racehojar. Men efter lite diskuterande kom vi fram till att jag kunde göra några demo-repor under lunchuppehållet.

### **Demo-repa på 11,3**

Jag fick faktiskt göra tre repor till allas förtjusning och jag blev intervjuad av speakern på startlinjen inför publik. Mina 35 år gamla däck greppade dåligt och kopplingen slirade på högsta växeln, så den bästa tiden blev bara 11,3 sekunder och 214 km/tim i toppfart.

Nästa onsdag kom två fotografer hem till mig och vi rullade ut hojarna och de spenderade en halv dag på att ta foton och ställa frågor. Två dagar senare ringde en av deras reportrar och vi pratade i en timme.

Detta blev fyra sidor i Allt om MC nr 2, 2005 med rubriken "Professor Higgins rekommenderar: En Vincent för varje tillfälle".

Ett par månader senare hade tidningen Nostalgia ett liknande reportage på fyra sidor.



Neville i starten med Jindivik. Observera hur framfjädringen dras isär.

### **Sommaridyllen slås i bitar**

Sedan dess har Jindivik luftats bara en gång. Det var vid skandinaviska rallyt 2006 i Varberg.

Göteborgsgänget hade fått på sig att arrangera det årets träff och Calle hade hittat ett vandrarhem i Varberg: Eja-Märtas gård och en vän till honom ordnade med catering-mat som var tiptop!

För att transportera grejer till träffen ställde jag upp med bil och släp som också kunde fungera som hjälp i händelse av något haveri. Calle föreslog då att vi skulle ta med Jindivik på släpet och jag slog tillbaka med att vi kunde ta med hans Victor som nästa var klar!

Hojarna drog till sig en hel del intresse vid träffen och när vi var ute på Lördagsutflykten blev jag omringad av vänliga men bestämda danskar som tyckte att, nu skulle vi åka tillbaka - och jag skulle starta Jindivik för dem! Det verkade inte finnas något val, så vi gjorde just detta!

Eja-Märtas Gård ligger ett par kilometer utanför Varberg, mitt i den idylliska landsbygden vid en liten smal 30-väg som kantas av små sommarstugor



Grannarna i den lantliga sommaridyllen hade en del synpunkter på vad och hur det kördes





Hastighetsbegränsningen gällde inte provkörningar ...

### Värmde upp med mjuka stift

Flera av oss ställde tjänstvilligt upp för att skjuta på och jag värmdde upp hojen genom några lugna repor innan jag bytte till hårda stift. Detta väckte definitivt upp omgivningen som lugnt satt med sina kaffekoppar i trädgården! Efteråt sa de att kaffekopparna nästan hade dansat omkring på borden! Jag tog på hjälm och handskar och gjorde sen en ordentlig repa så danskarna fick höra ordentligt, och fick sen släppa förbi en bil och några skrämde cyklister innan jag gjorde två starter med hjulspinn framför Eja-Märtas!

Sen packade vi ihop grejorna och ledde Jindivik till baksidan igen utom synhåll, ifall lokalbefolkningen gjorde uppror eller Gestapo ryckte ut. Efter träffen sa Calle att danskarna inte snackat om något annat under hela kvällen och Lars Rydberg sa med sin typiska lugna röst att "när du gjorde den där starten med Jindivik, så axade den inte" - (och jag kände mig lite besviken för jag tyckte nog att den gick rätt bra...) "Nej, den bara - försvann!!"

Jag kände mig genast lite bättre igen.



Breddad och förstärkt Nortonkoppling. Endast en av alla speciella detaljer på Jindivik.

### **Aktiva medlemmar**

1999 fick klubben två nya medlemmar som har bidragit stort med sitt trevliga sätt och sina nya idéer. Micke G, som hade köpt en Comet med sidvagn, och Calle S som med ljus och lykta sökte en Comet. I slutet av oktober samma år höll Micke i klubbens första vinterträff. Micke, som är delägare i ett mindre företag, hade delat på sitt ekipage och tagit med Comet till sin verkstad för oss att studera. Vi var elva som hade dykt upp och vi hade väldigt trevligt. Vid nästa träff i mars så demonstrerade Micke företagets färdigheter genom att trycka upp en T-shirt till var och en av oss, där motivet var en sprängskiss på en Vincent twinmotor!

Calle hittade efterhand en Comet och senare en twin och går numera under benämningen "klubbens idéspruta" vad gäller teknikfrågor.

Båda har innehaft plats i styrelsen och bidrar idag förtjänstfullt till klubben.

Efter T-shirt-träffen så tog Micke ur Cometmotorn och, i ett anfall av djärvhet, demonterade han topplocket för att göra en kontroll. Han bad mig komma och titta på det och när jag såg att "Du borde nog ta isär hela motorn och fixa till den helt och hållet", så såg han alldeles chockad ut, vilket var nästan lite roligt att se. Vi gjorde jobbet ihop och Micke gjorde en rejäl låda för att packa och skicka vevpartiet till Maughan's för att få nya axlar och nytt vevlager. Sedan, när vevpartiet kom tillbaka, satte vi ihop motorn tillsammans.

### **Problem på packväskfronten**

I mitten på 90-talet hade jag tillverkat ett par strömlinjeformade packväskor i glasfiber till min Prince och när fick Dick Sherwin syn på dessa under ett besök (han flög till Göteborg ganska ofta), så ville han prompt ha ett par till sin Vincent Knight. Men mina formar hade bara varit tillfälliga konstruktioner och lösningen blev att Dick frågade Phil Primmer om denne kunde göra ett par packväskor åt honom och några personer till. Primmer skulle då låna mina väskor att tillverka nya formar av.

På vägen till International rallyt 1999 så passade jag på att lämna av packväskorna till Primmer i Cambridge.

Jag föreslog att han gav mig en summa för varje par väskor som han kunde sälja, men då tittade han häpet på mig och sa "Jag kan tillverka ett extra par till dig, så kan du göra vad du vill med dem." Phil tillverkade ett antal varianter av packväskorna, inklusive en typ för Serie D, öppna modellen. Det tog några år innan jag fick tillbaka mina väskor. Phil hade då mattat ner dem så jag fick lägga ner några dagars jobb plus 20 pund på att lägga på guldrand och få dem klarlackade igen.

### **Vincent Victor replica**

I början av 2000 tog sig Calle S och Roland C i Uddevalla för med att bygga var sin Vincent Victor replica genom att använda Cometdelar som de hade liggande. De visste att vår vän Primmer hade formar till glasfiberkåpor mm, så de beställde två hela set med tanken att de själva skulle tillverka den rörram som krävdes. Som modell användes dels min inklädda Prince och dels Poul Jörgensens i Danmark och noggrann uppmätning verkställdes nu så att Roland C kunde tillverka en rörram i rostfritt som nu var anpassad för Vincent Comet. Byggherrarna hörde sig för hur det gick med beställningen av glasfiberdelarna, men det var trögt. När jag så skulle åka över för att närvara vid en årlig Vincentmiddag i England så bad de mig att påminna Primmer om beställningarna ifall jag träffade honom.



Vid middagen upplyste jag honom om att Victorprojekten hade kommit en mycket lång väg och byggarna väntade nu bara på sina glasfiberdelar.

Bara fyra veckor senare anlände en stor låda med två kompletta nygjutna set för Serie D.

Detta förstärkte kraftigt mitt rykte hos leverantörer av Vincentdelar som fogde och allmän indrivare av beställningar, och mina tjänster efterfrågas nu flitigt när grejor inte kommer som utlovat!

### **Shabby Shadow**

Under 1999 blev jag ägare till en ganska risig D Shadow från Skåne, och körde den under ett par år; den gick under namnet Shabby Shadow. Sedan gjorde jag en genomgripande reovering av den som blev klar 2005. Då slog det mig plötsligt att ett par av Hr Primmers packväskor skulle passa fint till denna touringhoj. Jag ringde honom och upplyste honom om att nu vore ett prima tillfälle för honom att uppfylla sitt löfte sex år tidigare. Det var inte så att han jublade i telefonen direkt och inget hände heller efter detta. Andras packväskor från Phil var nog fina men jag tyckte att de var lite tjocka i materialet och tunga.

Så jag ringde igen med något ökad enträgenhet, och bad honom att göra mina med ett lager mindre glasfiber, vilket han också gjorde. Dessa blev lätta och men fortfarande starka och han hade nu fått ytterligare en nöjd kund. Det var dock inte slut med detta utan han klagade nu över att transporten hade kostat honom en stöt med pengar. Jag ersatte honom för detta, varpå han meddelade att också förpackningen hade kostat. Han fick då ersättning också för detta. Jag hörde inget tack, men han hade åtminstone inget mer att klaga på!

### **Långresor med packväskorna**

Jag satte igång och tillverkade en smidig men stark ram för väskorna med samma typ av dold fastsättning som jag hade på min Prince. Det har fungerat utmärkt även under långa resor i Norge på dåliga vägar.



Neville och Shabby Shadow på resa någonstans i Norge.

Vår idespruta, Calle, som också är en god organisatör, har tagit på sig att genomföra gruppresor, ofta i Norge, som en inledning till våra SVC-träffar. Upplägget är sådant att vi träffas och gör en trevlig, intressant resa tillsammans innan själva träffen. Det började med att gruppmedlemmarna i Göteborgsområdet kom samman för att åka ihop till SVC-träffen och nu kommer ofta nordtyskarna upp för att slå följe.

Göteborg är en bra utgångspunkt; det finns en daglig (natt)-färja från Kiel till Göteborg som anländer på morgonkvisten.

Även VOC-medlemmar från England, Skottland, Holland, Belgien och Frankrike har deltagit i Calles utflykter.

Gruppresorna är alltid väl planerade och Calle känner till bästa utsiktsplatserna och fikaställena att stanna till på.

### **Ökat intresse för träffarna**

Franske Vincentföraren Stephane Membre körde 2009 sin Godet-Egli-Vincent ända från Frankrike för att delta i SVC:s träff i Dalarna och för att få vara med på Calles extratur efter träffen. Vi åkte då till Värmland och Långbergets Sporthotell. Första kvällen åkte vi på älgafari, speciellt anordnat med de tyska gästerna i åtanke. Stephane gillade våra övningar såpass att han numer är en ofta sedd gäst på våra träffar.

Våra täta kontakter med Vincentvänner i Nordtyskland har fört med sig att flera av våra medlemmar har besökt de tyska Vincentträffarna där vi är mycket välkomna, och 2008 åkte en grupp ända till den österrikiska träffen i Wagrain.

Detta gav mersmak och under flera tillfällen har några medlemmar åkt i grupp ända ner till de österrikiska och italienska träffarna som de besökt i följd.

Tyske konstruktören Ernst Hegeler, som tillhör den nordtyska klubben, nyttillverkar många delar till Vincent. Med Rolf Minkenberg som tolk har jag kunnat bidra med råd kring konstruktionsfrågor och Hegeler har till och med försett mig med delar för test och utvärdering. Jag har hans flerskiviga torrkoppling på min Shabby Shadow, vilket fungerar utmärkt.

Sammanfattningsvis kan man säga att Skandinaviska Vincentklubben, trots frånfallet av flera äldre medlemmar verkar "still going strong" och tendensen just nu är en ökning av medlemsantalet istället för minskning. De Vincentmaskiner det är fråga om, har nästan alla sålts till yngre, som redan varit medlemmar eller blivit det. I flera fall är de även medlemmar i VOC.

Detta bådär gott för framtiden för Vincents i Skandinavien.

Parts of this article was previously published in David Wright's new book VINCENT MOTORCYCLES SINCE 1955 and is copyright to the Vincent HRD Owners Club.

It is reproduced here with their permission.



# Tyske VOC Rally 2017 av Jimmy Clemmensen

Jeg havde besluttet at tage til det tyske VOC rally, og ville gerne køre alene derned. Først skulle jeg lige have pakket mit værktøj der var selvfølgelig en reservation med (øl) hvis det utænkelige skulle ske at jeg gik i stå og ikke kunne reparere Vincenten!

Kørte fra København over Fyn derefter mod Glückstadt, det regnede og stormede helt vild fra København til Glückstadt. Efter at have krydset Elben med færgen, som næsten ikke kunne lægge til på grund af stormen, holdt det op med at regne. Min første overnatning blev lige syd for Hamburg i telt selvfølgelig!. Jeg var den eneste der teltede på campingpladsen!?



Jimmy var den eneste der teltede på campingpladsen.

Næste dag kørte jeg videre mod Kassel gennem det smukke Tyskland. Fandt en dejlig Campingplads ved floden Fulda, og jeg var igen den eneste der teltede?? Ved ikke hvorfor det var jo dejligt vejr! Efter at jeg havde nydt en øl opdagede jeg at det bagerste luftfilter var væk. Jeg besluttede at køre forbi en Luis MC shop for at købe et nyt luftfilter næsteday i Kassel.



I Fulda, igen den eneste der teltede.





Sidste tour frem til træffet gik fra Guxhagen (syd for Kassel) til Stadtkyll hvor træffet var. Det blev en hyggelig weekend med andre Vincententusiaster og, jo "the Swedish mafia was there"! Men også Voc medlemmer fra andre verdens dele New Zealand og USA. De var blandt andet kommet til træffet ligesom julemanden gør i en kane?! De to herre skulle videre til et træf i Spanien ved ikke om de også kørte der hen i kane.



Jimmys værktøj



Two gentlemen New Zealand & USA



# Isle of Man Classic TT 2017

Börje K konstaterar att han inte varit på Isle of Man och kände att det var dags att bocka av detta. Och varför inte under Classic TT på tidig höst som är en variant av de vanliga TT-loppen som typiskt går under tidig sommar.

Årets långtur på Vincent gick till Isle of Man plus en extra vecka i England och för att besöka årets Tyska Vincent-rallyt. Från början hade jag ingen att åka med och bokade mig därför för en gruppresa med SMC Sveriges Motorcyklister. Eftersom det är rätt svårt att själv kunna boka alla färjebiljetter och boende kändes detta som ett bra alternativ. Från början hade jag tänkt att i värsta fall åka modernt eftersom jag inte ville vara ensam på veteranhoj. Men senare anslöt sig Carl Magnus Sjöblom och Stefan Lindblom och då var det självklart att åka Vincent. Det var också då som förslaget om en extra vecka kom upp.



På väg till Isle of Man

Vi var 16 stycken i gruppen. Det väckte viss uppståndelse när vi kom med våra Vincentar och det fanns säkert de som undrade hur vi skulle hänga med på våra gamla cyklar. Vad jag så vet så var alla omvände innan resan var slut och kanske smått imponerade. På väg till Isle of Man De flesta deltagarna var mogna män som hade referenser till äldre cyklar. En deltagare Cay Bjurquist hade haft en Black Shadow i 40 år och var med och startade klubben. Hans maskin prydde omslaget till MC-Nytt Augusti 1973, där startade drömmen om Vincent för många av oss.

## Färjetid att passa

Resan gick med färja Göteborg - Kiel, 65 mil motorväg genom Tyskland och Holland, Färja Hook van Holland - Harwich, 40 mil motorväg till Liverpool, färja Liverpool - Douglas, Isle of Man. Själva motorvägskörningen är ganska jobbig för både förare och maskiner även om man åker Vincent.



Speciellt när man har en färjetid att passa. Då får inget tidsödande inträffa. Det är svårt att åka igen tid som man kan göra med en modern maskin. Vi åkte i små grupper om 2 - 4 personer. Vi fick med en långtradarchaufför på en modern Triumph Bonneville som själv hade gamla engelska cyklar. Han körde jättebra och låg bakom och blinkade när vi skulle köra om långtradare.



Vem vill inte åka hit

Väl framme bodde vi inackorderade i ett privat hus typ Bed and Breakfast, centralt i Douglas. Helt över förväntan! Vi kunde gå till starten/depån och vi gick mycket de första dagarna.

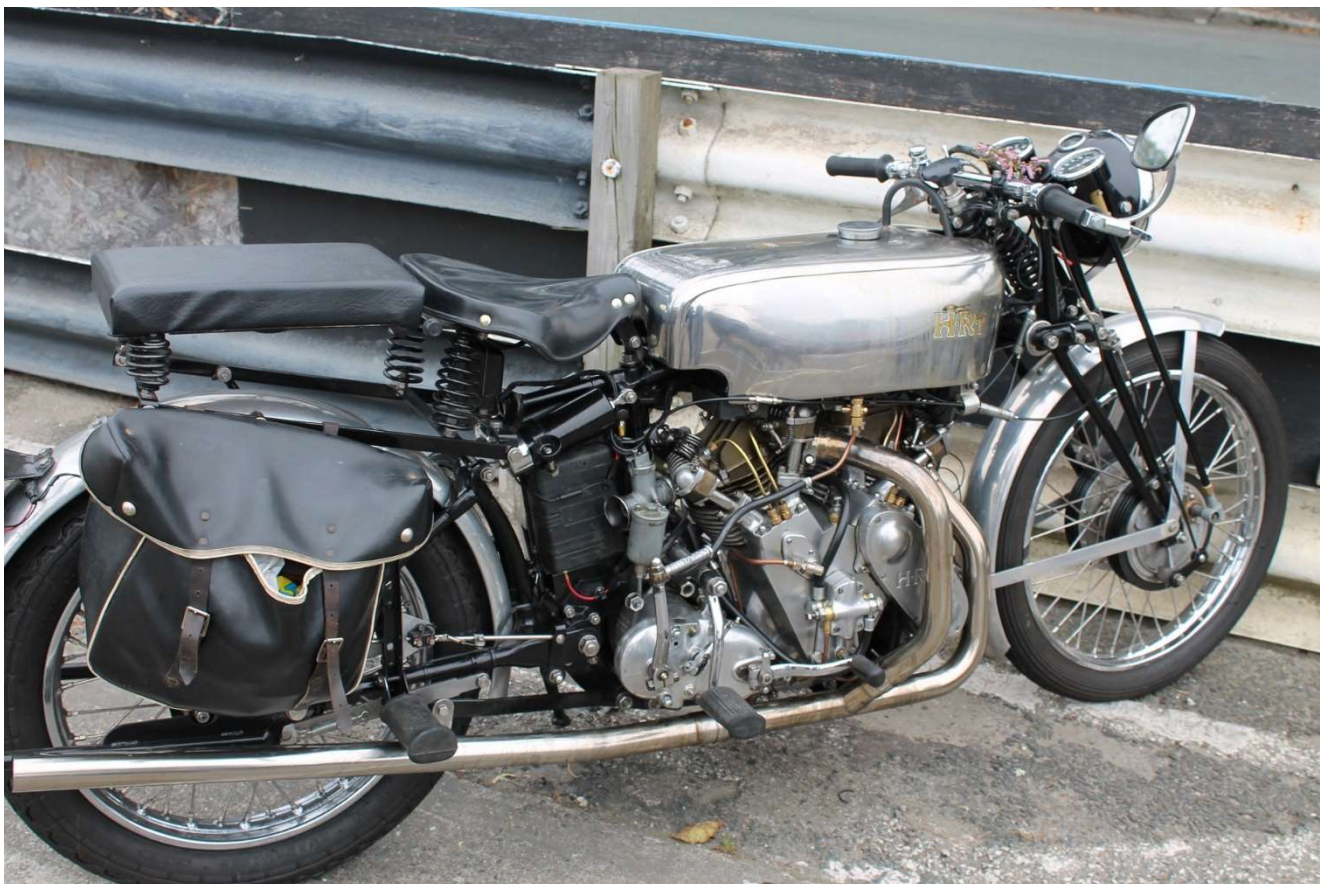
### **MV Agusta**

Alla har kanske sett på TV eller film hur oerhört fort man kör på tävlingarna. I verkligheten är det ännu värre (eller bättre). Det första intrycket och även det största var när fyrcylindriga MV Agusta accade från starten och nerför Bray Hill som är en nedförsbacke med dålig beläggning. Otroligt ljud och hastighet! Dessa följdes av encylindriga Norton och även några Vincent Grey Flash med mera. Dessa låter också mycket fint men på ett annat sätt.



Egli Godet Grey Flash i depån

Tävlingarna såg vi från olika platser, det var både moderna och klassiska maskiner. Sedan var det fritt att besöka depån. Vi besökte även ett antal MC-museer och sevärdheter. På söndagen gjorde vi en utflykt till Festival of Jurby som är ett gammalt flygfält, där man uppvisningskörde med MC och hade marknad och utställning. Det är ju inte varje dag man ser och hör fyrcylindriga Gilera och sexcylindriga Honda. Ön är i sig väldigt vacker, det är en gammal semesterort med många fina orter utmed kusterna.



A-Rapide - observera den avfjädrade bönpallen

### **Fyra varv**

Vi körde tävlingsbanan fyra varv, den är cirka 6 mil lång. Det var naturligtvis häftigt men det var i vanlig trafik med lastbilar, trafikljus, hastighetsbegränsningar och under överinseende av polis så det gick inte fort. Möjligen kunde man dra på lite över bergen men då missade man en fantastisk utsikt!

Det fanns många fina cyklar på ön inte minst ett stort antal Vincent! Vi besökte en Vincentträff, där var det 15 stycken men det var långt ifrån alla. En vit Comet hade problem med ett fruktansvärt oljud från motorn. Vi såg redan när vi kom att det var några som stod och rev i maskinen. När den senare rullades fram och startades samlades de flesta runt maskinen med oljudet. Inget drar som när någon annan har problem.





Skramlande Comet undersöks på Vincentträff på Isle of Man. Klokt med lite Loctite?

### Svensk hjälp

Calle blev stor hjälte och fick expertstatus för han var den ende som kunde tala om vad felet var. Calle frågade ägaren vad han hade gjort senast med cykeln och det var att montera en Alton generator. Nästa fråga var om han hade Loctitat skruven som håller drevet och svaret var nej. Calle visste att den lossar på Cometen om man inte gör detta. Sagt och gjort. Timingkåpan plockades av och man fann lös skruv, bricka och drev som hade vandrat runt. Stor tur att det inte hade orsakat tvärstopp och stort haveri. Allt monterades igen och i brist på Loctite stukade Calle gängan lätt med en tång. Maskinen gick tyst och fint och ägaren var både lycklig och tacksam. När de andra åkte vidare hem körde vi vidare fyra dagar i England och fyra dagar i Holland, Belgien, Luxemburg och Tyskland. Då hade vi mer tid och körde efter GPS med undvikande av motorväg vilket faktiskt gick riktigt bra men det är en annan historia. Totalt körde vi 450 mil utan några som helst problem och bara tio mil i regn. (Ok en framhjulspunktering)

---

## Nya medlemmar sedan sist

Sedan förra tidningen har vi fått följande nya medlemmar. Vi hälsar dem välkomna i gemenskapen.

Kent Liljegren, Sigtuna  
Greger Åsard Bringsäter, Malmö  
Per Törnblom, Piteå

Mårten Thuresson, Växjö  
Bengt Åke Jackas, Järvsö

### **www.vincenthrd.se**

Ibland kan det hända att någon har svårt att logga in på hemsidans medlemsidor. Lösenordet står på medlemskortet och för närvarande är det 998499. Lätt att komma ihåg, slagvolymen på twin och Comet. Observera att det kommer att bytas till våren i samband med att nästa tidning kommer ut med nya medlemskort (till de som kommit ihåg att betala medlemsavgiften).



# En Vincent 1000 åter på vägen

Nyblivne medlemmen Anders berättar om hur han hållit utkik efter en Vincent, hel eller i delar under många år. I höstas fick han nys om en 1000cc i delar och gjorde slag i saken.

Jag fick ett telefonsamtal från Vincentbladets redaktör med önskemål om att berätta lite om mig och en känd gammal klubbmotorcykel som jag har renoverat under förra vintern.

Mina Vincentbegär började tidigt här i livet då släktens enda riktigt tunga mc var en Vincent som min kusin Willy köpte 1969 och fortfarande kör, jag gjorde några tappra försök att få tag på en Vincent i början av 2000-talet men utan framgång och då var jag även klubbmedlem under något år.

2005 blev jag uppringd och erbjuden att köpa en fin Rapide men övertagande av rörelse samt dotters födelse samma månad gjorde detta omöjligt. Den köptes och ägs av en kamrat samt klubbmedlem så den hamnade i de bästa händer.

## Hade flera på gång

Letandet låg nere under ett antal år men skulle något erbjudas så var jag lite mer beredd, jag var med på en försäljning av en 1000cc från norra Sverige där det inte blev affär, jag var även intresserad av Sören Skoogs 1000cc men det blev inget köp.

Hösten 2016 tog jag kontakt med Mats i klubben och förklarade mina avsikter och fick tips om Kents i Nykvarn 1000cc. Jag kontaktade Kent, förklarade mina tankar och önskemål och fick chans att komma och titta på cykeln.

Den hade stått tudelad länge men var ett fint renoveringsobjekt och jag bestämde mig att får vi till detta så ville jag köpa den. Sedermera blev det affär och tid bestämdes för hämtning av MC:n.



Vincenten som den var vid köpet.

## Ska köras och användas

Vincenten som har en brokig bakgrund har bakram från Comet och en motor som har ägts av Janne G i Norrtälje. Den har delar som sett både Sydamerika samt England och är att anse som en gatukorsning (non matching, precis som nya husse). Då jag inte promenerade på jordskorpan 1950 eller skulle ha haft råd att titta på en orörd matching numbers cykel, så är det inte något jag riktigt

värdesätter eller söker. För mig är detta en cykel att åka på, inte att betrakta på avstånd eller ersätta Aktiesparandet med ...

I januari demonterades motorcykeln och inventerades och projektet tog fart. Hjul och bromsar renoverades samt shimsades, detektivarbete efter saknade delar inleddes. Motorn, som var i gott skick demonterades, och numera är det Shadowdelar i, såsom kammar, förgasare, och annat. Den lackerades, fick sadeln lite modifierad, ny lykta samt mer motorarbete med svarvning av kickbussningar, modifiering av tätningar till lameller m.m.

Den har Lucas magnet och en Alton generator. Ganska mycket delar är utbytta nu med anledning av att eftermarknadsprodukterna på 80 talet nog inte alltid var de bästa och de har nu ersatts av bättre begagnade originaldelar eller nya med bättre passform. Något som krävde mycket arbete var alla gängor, givetvis hade passande verktyg införskaffats samt vanligaste tappar och snitt.

### **Värdesätter originaldelar**

Något jag gärna gör under mina renoveringar är att jag värdesätter en 75-procentig begagnad originaldel högre än en ny replika-del när det finns en valmöjlighet. Mina cyklar, och även denna, är och skall vara en komplett upplevelse i allt från och lära sig tekniken till att få avnjuta den på vägarna (100 mil än så länge). Några av mina övriga renoveringar finns på bild i majnumret av MC-Veteranen.

Jag har haft förmånen att få tillgång till Stockholmsgrabbarnas Willy, Boak och Kents enorma kunskap och erfarenhet under deras alias "inofficiella tekniska panelen".

Tack för detta!

Det har sparat mig många dyrköpta erfarenheter/minor.

### **Ytterligare justeringar**

Jag hade Vincenten ihopsatt och startad till träffen i Västervik i somras men den var ännu inte utprovad då. Hade jag åkt med på utflykten då hade jag fått stopp! Jag hade fått en bränsleslangshylsa att ligga emot inspektionsmuttern på bakre cylindern så bensinen kokade av värmen med uppsvälld slang som följd. Under sommaren har jag fått arbeta med kickmekanismen som renoverades samt uppgraderades lite). Ombyggnad av en läckande samt sliten ventillyftare samt ytterligare isolering/tätning av tändkablar efter åkning i ösregn.

Det jag inte har gjort ännu är att se över fjädring. Jag upplever det inte som akut så det får bli något annat år, i övrigt tycker jag att det är en fin cykel att använda och den har växt i mina ögon.

Kul att få vara med i detta gäng också!



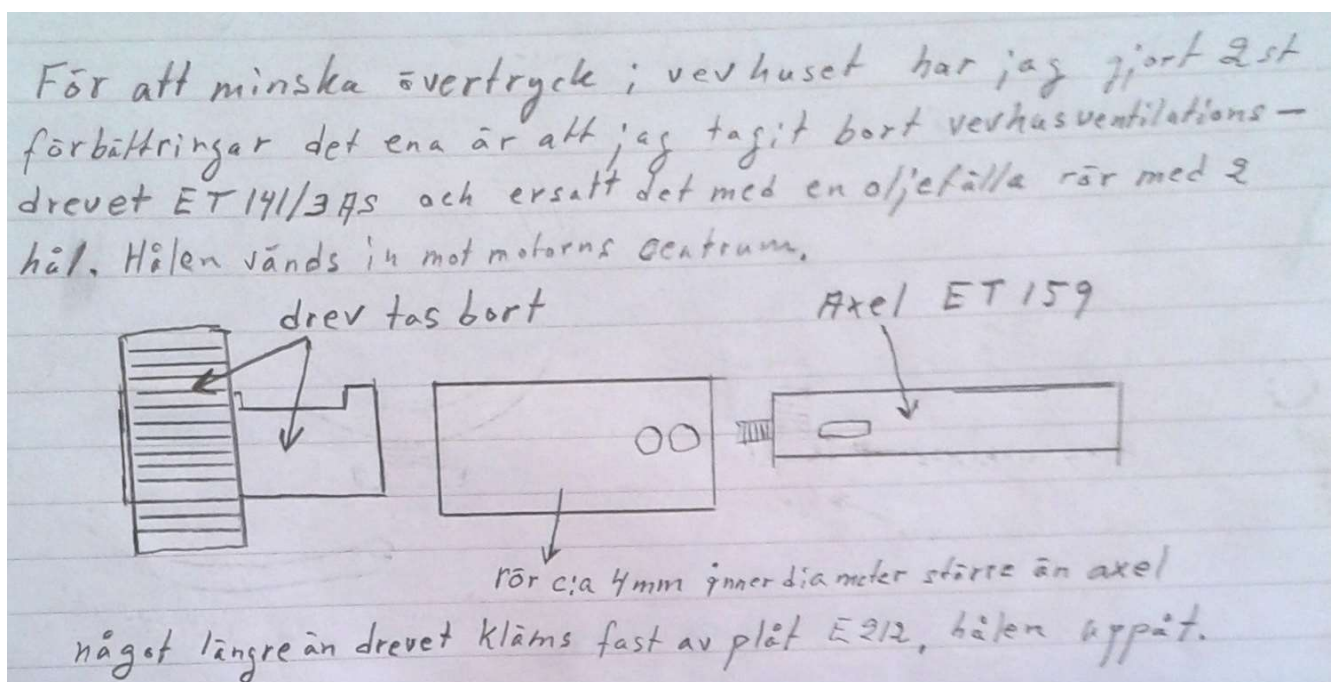
# Egna modifieringar av Comet -51

Medlemmen Harald W tipsar här om förbättringar av sin Vincent Comet 1951 som gäller vevhusventilation, kedjesmörjning och val av tändstift. Tipsen ska ses just som tips och kommer från Harald som använt dem på sin Comet och som vanligt existerar flera olika åsikter om vad som fungerar bäst för var och en.

Jag och många andra har haft problem med att trycket i vevhuset pressar ut olja till primärtransmissionen och andra ställen. På min cykel har jag gjort tre modifieringar som fungerat bra och minskat problemen. Jag borrade ett 6mm hål rakt in i vevhuset strax bakom kedjedrevet i samma höjd som kedjan. Borrningen utfördes utan att dela motorn. Det har fungerat utmärkt, olja från vevhuset strömmar fram och tillbaka. Oljenivån är alltid densamma i transmissionen så att kedjan precis doppar i olja.

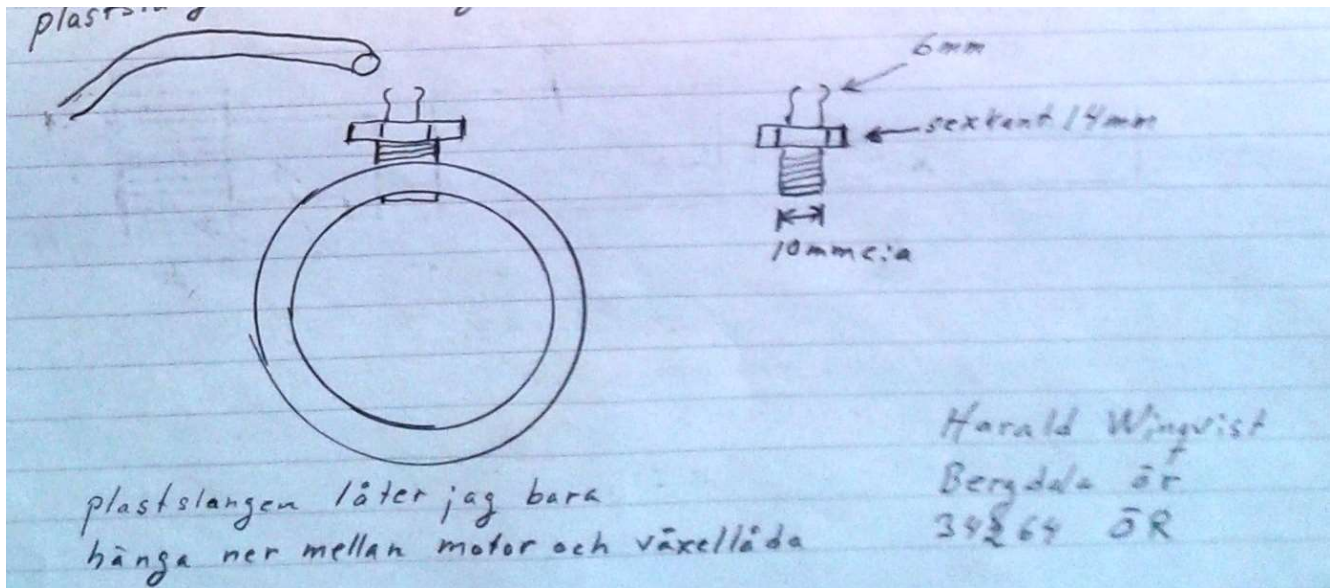
## Oljefälla

För att minska övertrycket i vevhuset har jag gjort två ytterligare förbättringar. Det ena är att jag tagit bort drevet ET141/3AS och ersatt det med en oljefälla i form av ett rör med 2 hål. Hålen på rörbiten skall vara inåt närmast vevhuset och vändas uppåt. Röret har en innerdiameter cirka 4 mm större än axeln och är något längre än drevet. Röret passas in så att det lagom hålls fast av registersidans stödplåt E212.



Den andra förbättringen är att jag satt en luftnippel i sidan av locket till insugsventilen. Nippeln är monterad så att den hamnar uppåt när locket är fastskruvat. På nippeln har jag fäst en 8 mm (utvändigt) plastslang. Plastslangen låter jag bara hänga ner mellan motor och växellåda.





### Smörjning i växellåda och kedja

Olja i växellådan använder jag lika delar kullagerfett och bakaxelolja 80-90. Det blir en tjock sluring och läcker inte så mycket vid min slitna växelförare. Kedjan till bakhjulet smörjer jag med samma bakaxelolja 80-90 som sitter kvar länge. Jag använder en vanlig kedja utan o-ringar för att minimera friktion och effektförlust.

### Tändstift och tändning

Tändstift använder jag NGK BE529Y-II eller BE527Y-II som har extra lång elektrod. Ordförande Mats fotograferade tändstiftet han köpt och det är tydligt att det skiljer från den vanliga sorten när man ser det. Den långa elektroden gör att gnistan kommer längre in i förbränningsrummet och mer i centrum av gasvolymen vilket ger en bättre förbränning. Kontaktnippeln i toppen på stiftet är fast så tändhatten måste vara anpassad till det. Stiftet användes av Toyota, Nissan och någon mer japansk tillverkare för att nå Californiens miljökrav när de kom under 90-talet. Både Harald och Mats har 9:1 komp kolvar som inte tar i stiftet. När man monterat stiftet får man ställa ner tomgången men inte mer än så.



NGK med extra lång elektrod

För några år sedan var jag hos Sören Skoog och köpte ett nytt eller renoverat ankare till magneten. Den kromade axeltappen hade lossnat i gjutningen på min gamla. Samtidigt med ankaret köpte jag ett om-magnetiserat hus. Det blev en riktigt stor skillnad på gnistan och hastigheten som krävdes för att genera gnista minskade. Bättre fart i motorn och mera lättstartad. Det är också en bra vana att smörja kontaktpunkterna (som inte snurrar...) med polfett, det skyddar mot vatten o korrosion.

(Zid och Mats har åkt lite med Harald och det är alltid han som vinner tävlingen att tanka minst... Harald berättar att han oftast kör på ca 0,3 liter/mil och att han har en toppfart på 160 km/h. Låg friktion, minskat motstånd av vevhusventilationen och bra tändning verkar ge resultat.)

---

## Australisk koppling till Sverige via Italien

**Börje berättar om hur det blev när han kommer över en Vincentkoppling som säljs i förbättrad version av V3 Products i Australien. Efter lite pill o fix blev det bra, men med några lärdomar på vägen...**

Vid det Internationella Vincent Rallyt i Italien arrangerades flera tekniska möten där främst VOC Spires redogjorde för reservdelssituationen och olika tekniska lösningar. Vid sista mötet fanns Neal Videan från V3 Products i Australien med och visade sina produkter. Han annonserar alltid olika produkter i MPH. Jag var inte själv med utan det var Calle S som kom från mötet med en liten nyhet. Ett utställningsexemplar av V3-koppling var till salu till ett fördelaktigt pris.

Jag var inte helt övertygad om att det var något fel på min gamla originalkoppling men när Calle hotade att köpa den själv avbröt jag middagen och gick ner och gjorde slag i saken. Jag köpte den, precis före en Italienare som var ute efter samma sak!

Jag hade haft vissa oljud från kopplingen och ibland hade motorn skjutit på trots att kopplingen varit indragen.

Installationen var enkel och instruktionen bra. Det är en modern koppling med mängder av lameller enligt ryktet är det från början en Kawasaki koppling och den klarar över 100 HK. Den passar rakt av utan modifieringar. För säkerhets skull bytte jag kopplingsarmen HB10AS/MOD som i modifierad form ger ett större lyft.

### **Inte roligt**

De första provturenerna var inte roliga! Kopplingen skrek och högg kraftigt när man försökte komma igång. Jag kunde hantera det hjälpligt men en stackars besiktningsman fick stopp fem gånger innan han kom iväg!

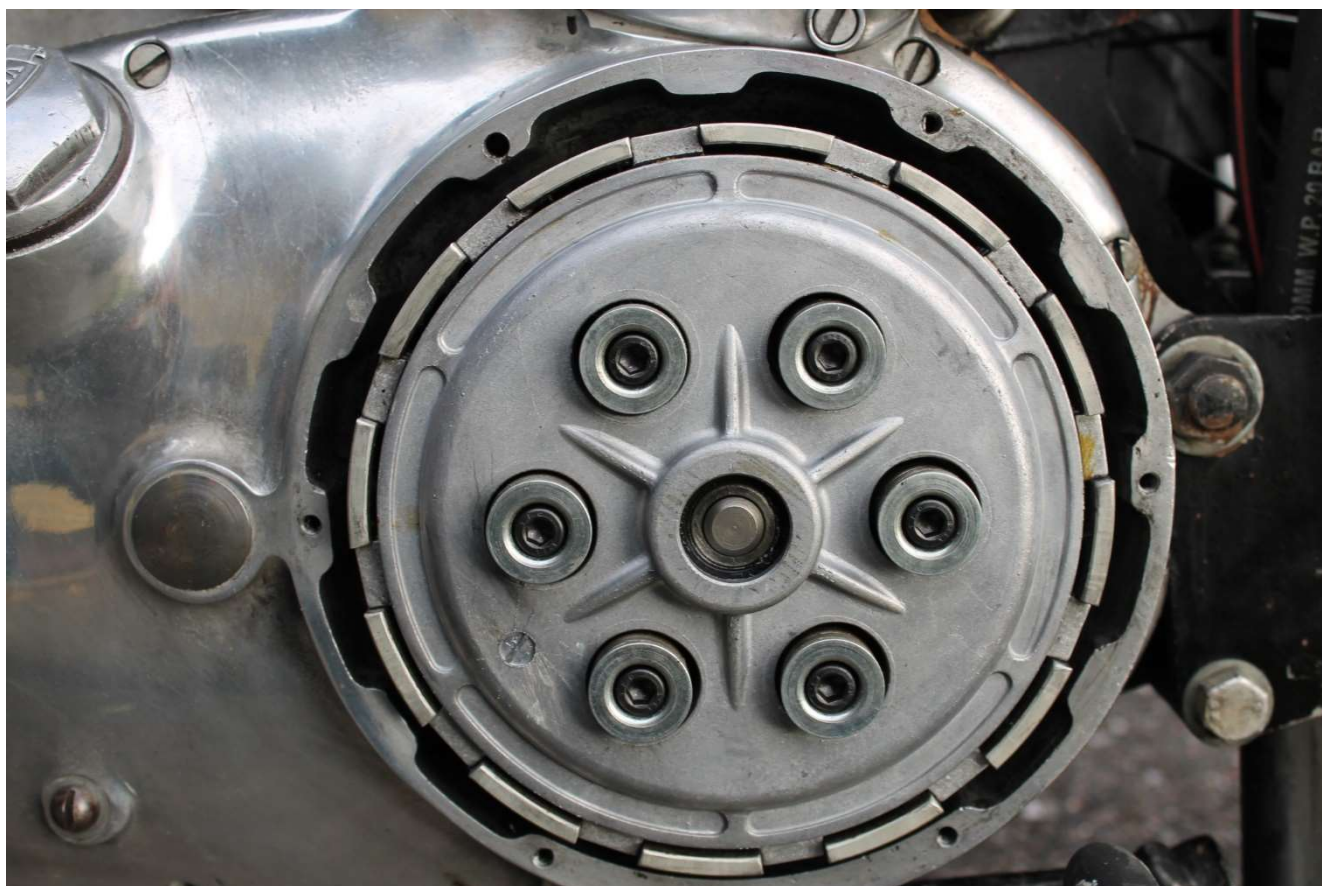
Kopplingen skall gå torrt men jag hade hört att en liten dusch olja kunde vara bra. Det hjälpte inte.

Jag plockade isär kopplingen för att undersöka om jag gjort något fel. Men nej. Sedan kom Calle kom på besök och vi prövade med att ta bort hälften av fjädrarna. Det hjälpte inte. Därefter kollade Calle spelet i stora transdrevet PD20 som kopplingen sitter på. Bussningarna var slut. Transidan plockades ner och Calle dömde ut allt i vanlig ordning. Med hjälp av delar från Neville plockades transidan ihop dagen efter och kopplingen lika så. Om man läser instruktionerna noga står det naturligtvis vad spelet får vara. För övrigt var väl detta som orsakade problemen med originalkopplingen.

#### **600 miles test**

Nu fungerade kopplingen perfekt. Lätt och fin i kopplingshandtaget. Slirar inte det minsta och man kan stå med växel i på tomgång hur länge som helst. Jag har kört 600 mil under ibland svåra förhållanden typ större städer, med mängder av rödljus och krypkörning, inga problem.

Kopplingen annonseras till ett pris av 680 Australiska dollar ca 4400;- plus ev. svensk moms och tull.



V3 Kopplingen nu på plats



**PROTOKOLL** fört vid årsmötet 17-06-10 med Scandinavian Vincent Club, Lysingsbadet i Västervik

### **§ 1 Mötets öppnande**

Mats Johansson hälsade de närvarande välkomna och förklarade mötet öppnat.

### **§ 2 Justering av röstlängd/medlemslista**

Röstberättigade är medlemmar upptagarna i deltagarlistan för träffen.

Beslöts justera denna om behov uppstår.

### **§ 3 Godkännande av kallelse**

Kallelsen godkändes.

### **§ 4 Val av mötesordförande och sekreterare för årsmötet**

Till ordförande för mötet valdes Mats Johansson. Som sekreterare valdes Börje Kollnert

### **§ 5 Val av två personer att justera mötets protokoll/rösträknare**

Till justerare/rösträknare för mötet valdes Zid Johansson och Mikael Amundin

### **§ 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 samt ändrad redovisningsprincip. Resultat och Balansräkning godkändes.

Anders Hygrell läste upp revisionsberättelsen. Ekonomin är fortsatt ansträngd och åtgärder måste göras för att få ner kostnaden för tidningen.

### **§ 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 Hygrell, till revisorssuppleant valdes Henry Riedel.

### **§ 13 Val av valberedning (för ett år)**

Till valberedning valdes Jan Östnäs och Anders Löfgvist

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

I Ändring av stagar för firmateckning

- från "ordföranden i förening med övriga två styrelsemedlemmar
- till "kassör och ordförande var och en för sig"

Ordförande behöver teckna firma för att kunna skriva under deklARATIONEN samt kassören för att hantera Bankgirot.

II Ändringar av stadgar § 6 Förtydligande av agenda för årsmöte enligt utsänt förslag.

III Justera tidningens omfång om efter vad kassan tillåter

Förslagen godkändes av årsmötet

IV Val av 4 frivilliga att bidra till tidningen

Valdes Anders Hygrell, Jimmy Clemmensen, Klaus Kristensen och Lennart Pettersson.

Förslag på ämnen var typ renoveringsobjekt, Egli, Norvin.

### § 15 Kommande träffar

2018 års träff blir gemensam med VOC German Northwest i början juni. Platsen blir i Norra Tyskland typ Kiel, Lübeck, Michael Burket undersöker exakt var. Information kommer sändas ut som vanligt via tidningen, hemsidan och mail.

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

### § 16 Övriga frågor

Jimmy Clemmensen har slutat sitt jobb på företaget som tryckte tidningen, han vill därför inte fortsätta som redaktör för tidningen. Johan Ulff kommer ta över den rollen, möjligen kan vi få hjälp med layouten från den dansk som gjort det tidigare. Tidningen kommer tryckas i Sverige.

Jan Östnäs efterlyste kopia på en reklamfilm som GB Glass visat, där en Vincent Black Shadow skymtats.

Beslöts att Kjell Malmström skulle ta kontakt och försöka få en kopia. (Kjell har varit i kontakt med GB. Filmen är c:a 2 år gammal. De som filmade är inte i kontakt med GB glass längre. GB glass lämnar inte ut material, detta på grund av upphovsrätter osv.)

Olof Östberg påpekade att det var viktigt att dokumentera deltagarna på träffarna genom fotografering. Mötet tyckte det var en bra idé och fotografering skedde omgående.

Priser utdelades för förtjänstfulla insatser:

Calle Sjöblom för att han ordnat ett extra program före mötet. Priset bestod av en grå Vincent lastbil, en mindre kopia av den lastbil som fanns vid fabriken i Stevenage.

Angela Redmond prisades för enastående uthållighet på passagerarsitsen på en Comet. Hon hade åkt från Irland och var vid mycket gott mod.

Dag Fraser för sitt arbete med årets utmärkta träff.

Per Larsson för sin fina Vincent trämodell. Per fick en emaljerad plåtskylt som brukade sitta på Vincent verkstäder. Vi hoppas att skylten skall glädja Per när han jobbar.

### § 17 Avslutning

Därefter förklarades årsmötet avslutat.

Vid protokollet:  
  
Börje Kollnert  
Mötessekreterare

Justeras:  
  
Zid Johansson

  
Mikael Amundin

## VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR 2016

Styrelsens sammansättning har varit:

Ordförande: Mats Johansson  
Sekreterare: Börje Kollnert  
Kassör: Jan Stigsén  
Redaktör: Jimmy Clemmensen  
Reporter och koordinator: Johan Ulf  
Ledamot: Neville Higgins

Styrelsen har under året haft ett möte.

Hanteringen av medlemsavgifter har under året gjorts om så att vi nu ser vilka som betalar och i Maj 2017 hade vi 142 betalande medlemmar. 114 i Sverige, 12 i Danmark, 4 i Norge, 1 i Frankrike 3 i Tyskland och 2 st i Finland. Under året har 4 nya betalande medlemmar tillkommit.

Klubben har numera ett registreringsnummer och är därmed en egen juridisk person.

Under året har 2 mycket vackra nummer av klubbtidningen utgivits. Dessa har skickligt sammanställts av Johan Ulf och Jimmy Clemmensen.

Klubben har en uppskattad hemsida [www.vincenthrd.se](http://www.vincenthrd.se) som sköts av Jan Stigsen.

Ett maskinregister finns som administreras av Calle Sjöblom.

Årsmöte anordnades av Anders Löfqvist och Anders Lincoln. Till träffen kom 75 deltagare och totalt fanns 42 Vincentar på träffen och ca 38 stycken med unik förare och körd på egna hjul. Ett fantastiskt trevligt resultat. Klubbmästerskapet i regularitetskörning på historiska Saxtorp raceway vanns av Mikael Glatzl.

Nevilles 85årsdag firades genom en träff på Bynanders museum. Ca 35 personer deltog i ett mycket vackert arrangemang.

En lokal träff anordnades också vid flygmuseet Aeroseum.

Mer information om dessa finns på hemsidan.

Ordförandes favoritplagg är fortfarande den vackra tröja som Agneta Haglund stickade föregående år.