
INFORMATION

Scandinavian Vincent Club

Nr. **93**
Maj 2018



Bakfjädringstips
Brittiralli 2017
Olika stuk på Shadow

INNEHÅLL

Information nr. 93 – Maj 2018

- 3 Ordförandens Gnista
Mats J
- 4 Kallelse till årsmöte med dagordning
Mats J
- 5 Inbjudan till klubbträff i Travemünde
Jimmy C
- 6 En resa med Engelska tillfälligheter
Stefan L
- 9 Riktigt gammal kärlek kan inte rosta
Boak
- 16 Bättre än beräknat
Jan S
- 17 Et meget sjældent syn
Jimmy C
- 18 Längre bakfjädrar för ökad komfort
Peter S
- 20 Nya besiktningsregler i Sverige
Jan S
- 21 Snilligt verktyg för färden
Neville H
- 22 Brittiralli 2017
Börje K
- 25 22 Januari, en dag värd att fira!
Boak / Johan U
- 29 Kom med i Gänget (alla dessa engelska gängor....)
Johan U

Första sidans bild: "Rörmokarens mardröm", Vincent A Rapide, på National Motorcycle Museum, Birmingham. Foto: Börje K

Sista sidans bild: Serie A Racing twin 1938 som bl.a. slog banrekordet på Donington Park i händerna på Ginger Woods. Foto: Börje K

Ordförandens Gnista...

Inbjudan till årets träff har varit ute ett tag. Arrangemanget är traditionellt och platsen är unik.... Unikt o-skandinavisk kan man säga. Fornä Stor-sverige inkluderade området där träffen skall hållas. Att det bara är några mil från Trelleborg är ett hastigt påkommet argument som kan vara lite muntert. Om man tänker att det är bara några mil från Trelleborg och tänker på att skånska och danska klarar vi ganska bra så blir utmaningen lite mindre. Vad jag förstått så har de bra öl, god mat och sedan brukar vi göra så att det blir fint. Jag tar med SVC-banderoller o grejer som jag skall hänga upp så det blir hemtrevligt.

Ekonomi ser bättre ut och vi håller på att sammanställa dokumentationen för årsmötet.

I detta utskick så hoppas vi få med en liten praktisk ficklampa och några efterlängtdade dekaler av den klassiska och mycket uppskattade SVC loggan.

Rallyt 2019 skall hållas i Stockholmstrakten med Patrik och en förmodad Stockholmsliga som arrangörer. Eftersom den första träffen var 1971 och att det firades 25 årsjubileum 1995 så blir det den 50:e träffen 2020. Planeringen är att vi då skall vara på den legendariska platsen Hökensås, där den allra första träffen hölls. Vi hoppas att någon eller några vid årsmötet anmäler sig villiga att arrangera.

Nya förgasaren är bra. Magneten har inte kommit åter men andra saker är justerade och i gott skick. Idag är det söndag och solen skiner, vägarna är torra och jag skulle vilja köra Vincent. Igår kväll filade jag halvmåne och slipade kanalerna på 118cc Vincenten som var med på Västerviksträffen. "Man tager vad man haver" har aldrig gjorts med större desperation än den jag just nu känner.

Hälsningar Mats Johansson

Ordförande Scandinavian Vincent Club



Trimmar en tvåtaktare i brist på annat.

Kallelse och Dagordning

Årsmöte i SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Plats: Wedenberg 2-4, Lübeck-Travemünde

Tid: Lördagen den 9 juni 2018 ca kl 17 .00

Dagordning:

- 1 Ordförande öppnar årsmötet
- 2 Justering av röstlängd/medlemslista
- 3 Fråga om kallelse skett i stadgeenlig ordning
- 4 Val av ordförande och sekreterare för årsmötet
- 5 Val av två justeringsmän, tillika rösträknare
- 6 Fastställande av dagordning
- 7 Genomgång och godkännande av föregående årsmötesprotokoll
- 8 Föredragning och godkännande av styrelsens verksamhetsberättelse
- 9 Föredragning och fastställande av resultat- och balansräkning samt revisionsberättelse
- 10 Fråga om ansvarsfrihet för styrelsens medlemmar
- 11 Val av styrelseledamöter
 - ordförande på ett år
 - sekreterare på ett år
 - kassör på ett år
 - övriga styrelseledamöter på två år
- 12 Val av revisorer och revisorssuppleant för ett år.
- 13 Val av två ledamöter i valberedning för ett år.
- 14 Behandling av styrelsens förslag, inkomna motioner och eventuella förslag till stadgeändringar.
- 15 Fastställande av medlemsavgift, uppbördstermin samt budget för kommande verksamhetsår
- 16 Kommande års träffar, plats för årsmöte och eventuella andra aktiviteter
 - 2019 Stockholmstrakten Arrangör Patrik Olsson
 - 2020 50:e SVC träffen Hökensås arrangör utses vid mötet
- 17 Övriga frågor
- 18 Mötets avslutande

Skandinavian Vincent Club træf 2018

Skandinavien træf 2018 bliver hold i det smukke nordtyske landskab. Træffet holdes sammen med den nordvest tyske afdeling af VOC.

Dato: 8-10 juni 2018

Prise: 175 Euro. Inkluderar rallyavgift, övernattning och måltider.

Anmälan senast 18-04-30.

Denna tidning har blivit sen i år. Anmälningdatum har troligen passerats när detta läses. Har du inte fått information om anmälan via hemsidan eller via mail, så kan det kanske finnas möjlighet till efteranmälan.

Kolla med Jimmy Clemmensen via +45 23346621.

Betalar gör Du direkt till Michael Burkert och enklast med en SEPA-överföring till IBAN DE04 7001 0080 0231 7498 04

BIC: PBNKDEFF

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



Glöm inte att Du måste ha med ett giltigt pass till Tyskland.

En resa med Engelska tillfälligheter

Munkedal, mitt i vintern...

Går och dräller i verkstan och tittar ut - snö!

Den svarta BMW:n med bara 60 mil på mätaren blänger på mig och säger "Husse, när skall vi sträcka ut??"

Snart, lite vinter kvar bara ...

Tänker tillbaka till slutet av augusti och resan till Isle of Man tillsammans med Börje K och Calle S och längtar tillbaka lite. Vi tre hade deltagit i SMC:s gruppresa och min berättelse här ska handla om vår egen återresa från Isle of Man.

De andra åkarna hade åtta timmars åka framför sig från Liverpool genom England till Harwich och skulle nog få gasa lite, medan Börje, Calle och jag tog en liten omväg till Harwich...

Färjan från Isle of Man anlände till Liverpool på lördag morgon. Börje skulle hämta cellulosafärg i Triumphkulörer i en stad som heter Bedworth inte långt från National Motorcycle Museum som var delmål nr 2, så vi sadlade upp och for iväg.

Färgen hämtad och vi körde de få milen till museet och hittade ett hotell i närheten.

National Motorcycle Museum

Söndag morgon. Kort tur till National Motorcycle Museum, betalade och gick in. Var här 2001 före branden så med stora förväntningar och med kameran i handen började vi turen.

Tre timmar och 300 bilder senare stapplar vi ut lite mosiga i huvudet, jösses va mycket fina cyklar! Sensory Overload ... Vi trötade lite om våra favoriter, Calle ville ha Serie A Rapiden och jag föredrog Lightning givetvis och Börje fastnade för en Brough Superior, The Golden Dream, med en 4-cylindrig boxer på höjden, en makalös manick!

En auktion hann vi med också med på museet, fina cyklar som gick till höga priser.



En av flera blänkande A-Rapider på museet. Foto: Börje K



Golden Dream skulle bli nästa Brough men så blev det inte. Foto: Börje K

VOC Spares och Sammy Millers museum

Nu skulle vi till VOC Spares i Kettering för nu skulle det shoppas loss!

Vi tillbringade någon timme där innan vi styrde söderut till New Milton, för övernattninng med sikte på Sammy Millers Museum dagen därpå. Inget dåligt museum det heller! En massa cyklar, inklusive en AJS Porcupine som Sammy körde parad med i Valencia Moto GP 2016.

Efter besöket hos Miller styrde vi kosan mot nordöst; vi ville till Stevenage och titta på Vincentfabriken och efter en relativt händelselös resa, ja jag blev utskälld av en lastbilschaufför på M25 som inte tyckte att jag flyttade mig fort nog, så närmade vi oss målet.

Tillfälligheternas spel

Här började en otrolig rad av tillfälligheter som resulterade i att vi till slut satt med en Vincentlegend i hans trädgård och drack kaffe! Så här gick det till:

Börje vinglar till lite och tittar på sitt framhjul och svänger av mot en stad som heter Hemel Hempstead och Calle som ligger först ser inte detta utan kör vidare! Jag ligger bakom och följer Börje.

Vi två kör upp på en cykelbana och konstaterar att det är punktering på framhjulet och att en punkaspray borde fungera. Det var tillfällighet nr 1.

I det samma kommer en man med sin son fram och frågar om vi har problem. Han har en van som kan ta oss till en MC-firma bara några miles därifrån. Tittar på hans van och på loggan står det "Isle of Man Classic Motorcycles". Jag minns att jag tänkte, "vicket j***a flyt!"

Kommer till grannstaden

Calle hade inte kommit än så jag väntar. Efter en stund dyker han upp (han hade fått köra cirka 25 km enkel väg innan han kunde vända och köra tillbaka) och jag matar in gatan på GPS:en och tio minuter senare var vi framme vid MC-firman. Efter ett par timmar är vi på väg till Stevenage och vi är sena, inte ett hotellrum i hela staden. Det första hotellet där vi frågade, låg för övrigt 100 meter från fabriken men det såg vi inte. Vi får ett tips om ett hotell i en grannstad några mil bort. Det var tillfällighet nr 2.

Vi kommer till en stad som heter Letchworth Garden City, checkar in på hotellet som var ganska sunkigt men en övernattninng får gå. Tillfällighet nr 3.

På morgonen gör vi oss klara, ja BMW-snubben matar GPS och Vincentsnubbarna smörjer kedjor, och ut ur dimmorna kommer en man och säger "Hi, my name is Bob and I know a thing or two about these bikes!".

Tillfällighet nr 4.

Han ser bekant ut och jag vet plötsligt varför! Han medverkar i Best of British och Chasing Shadows, filmer om Vincent. Vi hälsar och han talar om att han tagit en promenad till sin läkare och fått syn på cyklarna utanför hotellet. Tillfällighet nr 5.

Vincentkännaren Bob Culver

Han frågar var vi kommer ifrån och vi svarar sanningsenligt att vi är från Sverige. Bob frågar om vi känner Neville Higgins? Vi erkänner.

Detta visar sig vara Bob Culver, en auktoritet på området Vincent och vi blir hembjudna på kaffe bara ett kvarter bort! Om ingen av tillfälligheterna ovan hade inträffat, så hade vi inte mött honom överhuvudtaget!

En rad tillfälligheter som resulterade i kaffe och kakor samt en guidad tur genom hans skattkammare!

Hans verkstad kan bara beskrivas med ett ord, trång! Det hängde saker från taket såsom skärmstug, stöd och sadelstommar. Motorrenoveringar, ja, det stod säkert en sex-sju tusenkubiksmotorer i olika stadier av renovering i hörnen och på bänkar. Bob tillverkade också bland annat magnetringar i bakelit och oljerör.

Varenda kvadratfot av golvet var upptagen med svarvar, fräsar och slipmaskiner. Han hade en strängsprutningsmaskin som tillverkade detaljer som ljuskontakter och magnetlock och alla gjutverktyg hade tillverkats av Bob själv. Mycket imponerande.



Resrutten täckte en gott stycke av södra England

Unik Shadow

Den första av alla tillverkade Black Shadows stod i ett garage och i ett annat uthus stod Vincentbilen och en Amanda vattenscooter!

Vi fick se den berömda "pipe bending machine" som enligt uppgift har tillverkat alla avgasrör som lämnade fabriken! Det hela var en episk upplevelse!

I efterhand tror jag att besöket i Bobs verkstad var nog så givande som de bägge museerna.

Efter kaffe och kakor och en del storytelling för vi vidare till staden Bungay och Draganfly Motors som säljer BSA- och Arieldelar, men som enligt Calle också tagit över många av Phil Primmers formar för glasfiber-tillverkning.

Calle hade ett ärende dit men åkte relativt tomhänt därifrån (det fanns säkert plats för en skiftnyckel av storlek noll-nolla i den ena packväskan) och sen var det inte långt till Harwich och färjan till fastlandet genom Holland, Belgien, Frankrike och till sist uppe i Ardennerna i norra Luxemburg för övernattning i bergen och vidare till det tyska rallyt, men det är en annan historia!

Riktigt gammal kärlek kan inte rosta

En Shadow blir moddad och moddad igen och återvänder till original.

Vad händer när ungdomsdrömmen slår in redan i unga år? Och hur överlever kärleken till en maskin, när frestelsen kommer i form av en ny motorcykel?

Några ledtrådar får vi genom att lyssna till Stockholmsmedlemmen Bo "Boak" Larsson och hans liv med hans Shadow.

Och skulle ni hitta en gammal Vincentsadel med en påmålad vit text i bak "Hej då", så vet vi var den en gång suttit!

Har du minnen från knuttetiden i slutet på 50-talet och i början på 60-talet?

Kommer du ihåg din förundran och hjärtklappning när du fick se en blyxt av favorithojen när den snabbt drog förbi en sen kväll? Snacket och gnabbandet med kompisarna som inte trodde dig. Självt var man nästan säker på att det var den nya Bonneville. Eller vad nu favoriten var.

Boak Larsson minns knuttarna hemmavid som samlades vid korvkiosken i Kallhäll innan de drog vidare på sina Bonneville, Trophy, Tiger 110, BSA och annat. Drog vidare till något knuttefik. Kanske till Talludden i Solnatrakten, "Tallis".



Talludden 1960. Ett av knuttefikerna runt Stockholm. De på bilden är från trakterna av Örebro och har inte någon direkt koppling till Boak. Foto G. Håkansson. Se även mcminnen.se

Och knuttarna i Kallhäll var lätta att känna igen. De målade sina hjälmar för att likna trafikmärket för "hastighetsbegränsning upphör/ fri fart". Alltså en gul rund tavla med ett diagonalt brett svart streck över. Bara en sån sak ...

Marlon Brando

- Jag gillade mest Dominatorn, och så Trajorna förstås. Nya Bonneville 1959, den var fin.

- Mitt MC-intresse blev ju inte mindre när vi såg Marlon Brando i "The Wild One". Och han åkte Triumph. Han var cool i den filmen.

Men Boaks första hoj blev inte en Traja utan en krockad AJS Comp. Säljaren hade brutit benet och ville bli av med hojen.

- Jag gick ju i skolan och hade inte några stora pengar, men jag fick AJS:en för 150 spänn och gjorde i ordning den.

Att göra sin höj körduglig var en sak, att göra om den var också nåt som flera gjorde. Trenderna kom och bland dem fanns Customtrenden med annan sadel, högt styre, annan framlykta och kromade skärmar.

Vincent på nära håll

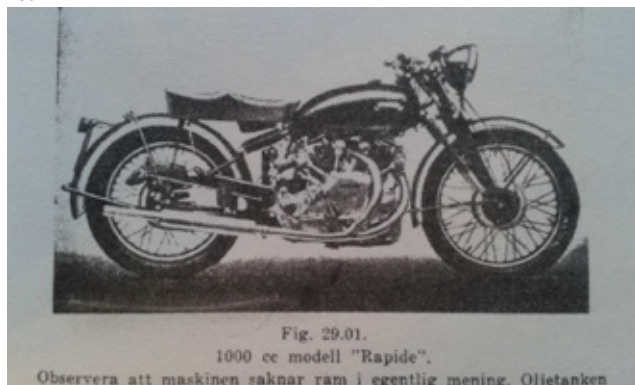
Men tillbaka till tonåren och Kallhäll.

- Vi var ju kring 16 och vi var grabbar med drömmar. Ibland bläddrade vi i Tekno-boken "Reparationsteknik för Motorcyklar" och kollade på bilder på olika modeller. Och där fanns Vincent-HRD. "Vicken höj", tänkte jag.

- Sen var det så att en sommarkväll kom faktiskt en Vincent brakande förbi mig och polarna i Kallhäll där vi stod med våra cyklar!

Nån visste var den stod parkerad och pojkarna trampade iväg för att kolla på den.

- Och där stod den! Svart och imponerande. Våra ögon var som tefat, och jag tänkte att "En sån! En sån vill jag ha!".



Ur Teknos tjocka bok om motorcyklar. Här såg Boak Vincent beskriven första gången.

Slumpen slår till

Åren gick och 1961 efter avslutad skolgång började Boak på Sieverts Kabelverk i Sundbyberg.

Han var kontrollant och 18 fyllda.

På rasterna brukade han och kompisen ligga på fabrikstaket och prata och spana på brudar.

- Och vi snackade om fritiden och vad vi gillade och jag sa att jag gillade motorcyklar. "Jaha", sa han, "vilket märke gillar du mest, då?" "Vincent", svarade jag. "Jamen, sa han, det står ju en sån inne på gårn!" "Näää?!"

- Vi stack dit på en gång, jag själv på darrande ben.

Inne på fabriken bakgård lyfte de på en presenning, och jodå, där stod en Vincent! Svart motor, och delvis demonterad.

Vincenten, en Shadow, tillhörde en man på högspänningsavdelningen, en montör som reste mycket i jobbet.

- Jag ringde upp honom och frågade: "Ska du sälja den"?

Jo, det kunde han tänka sig. "Jag hade tänkt mig 300 spänn", sa han.

- Och jag sa till honom att, "Det får du!"

På den tiden fick Boak ut 550 kr per månad och den 25 augusti postade Boak köpesumman till säljaren, en Stig Karlsson i Vällingby.

Delar till hojen låg i en låda på jobbet så den kunde han ta med hem på tåget.

Sen blev det ett litet projekt att få hem själva motorcykeln från fabriken.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

- Men morsans väninna var gift med en åkare och han kunde ta svängen förbi fabriken på väg ut till deras lantställe i Enköping några dagar efter. Vincenten lastades av på hemadressen och när Boak kom hem från jobbet så stod den där.



Bilden här är nästan historisk, knäppt av Boaks farsa fredagen den 6 september 1961. Det är nu första gången som Boak kunde lägga handen på hojen som sin egen.

Den första vintern pillade Boak med sin Shadow. Under säsongen som följde, sommaren -62, tyckte han att den ändå inte gick ordentligt. Han rådfrågade MC-legendaren Nisse Hedlund och lämnade hojen till honom. Hedlund tittade över den, mätte upp kamtider och kom till slutsatsen att "Det här får du nog se över, grabben".

Boak fick kontakt med tävlingsföraren Billy Andersson i Göteborg och Conway Motors i England. Ett artigt brev författades till Conway Motors som skickade nya kammar och släpor.

Samtidigt ryckte han in i lumpen och fick komma dit han ville, till pansarregementet P10 i Strängnäs som MC-ordonnans! Givetvis!

- Efter bytet av kammar och släpor så gick den bra. Det blev mycket åka av med kompisarna.

- Vi tog nog en del risker på den tiden. På ett dumt sätt. Körde om vid möte och sånt där. Man nästan räknade med att de mötande skulle flytta på sig när man kom susande på mittlinjen.

En egenhet var att under de två första åren saknade faktiskt hojen kick! Boak fick springa igång 1000-kubikaren varhelst han befann sig!

- Särskilt spektakulärt inne i stan på gator och torg och vid fiken: i med tvåan, rulla bakåt för komp-läge och sedan en kort språngmarsch och upp på dynan så där som TT-förarna på IoM gjorde! Sedan behöll man farten och ökade och samtidigt slängde man över benet till höger sida och satte sig ner och drog vidare! Det funkade några år, sedan ville jag ha kick och ordnade till det.

Ombyggnad på gång

Det räckte snart inte med att vara ute och bränna med kompisarna. Det kom också ett sug att bygga om hojen!

- Det fanns andra som man hörde talas om. En kallades "Lillen" och han byggde en av Stockholms första customhojar, en Traja. Och "Krom-Fritte" och "Dallas" var ett par andra killar som byggde om hojar.

Så nu skulle det bli en 1000cc Custom.

En vinters jobb och sen var Vincenten transformerad med en coffin-tank, kurvlyjus som strålkastare, ensitssadel och kort bakskärm tillverkad av en framskärm med ryggås (som ett veck) som tidigare suttit på en engelsk hoj och ett 65 cm högt afhängarstyre!

- Ovan på det så hade jag en baklampa från Buick, tidigt 50-tal. Endast rött ljus. Nåt skyltlyjus var det inte tal om! Och skylten i bak var av den mindre typen som man hade i fram. Och ibland var det raka rör monterat! Men Boak minns skapelsen som svårkörd.

- Det var nog främst det höga styret.

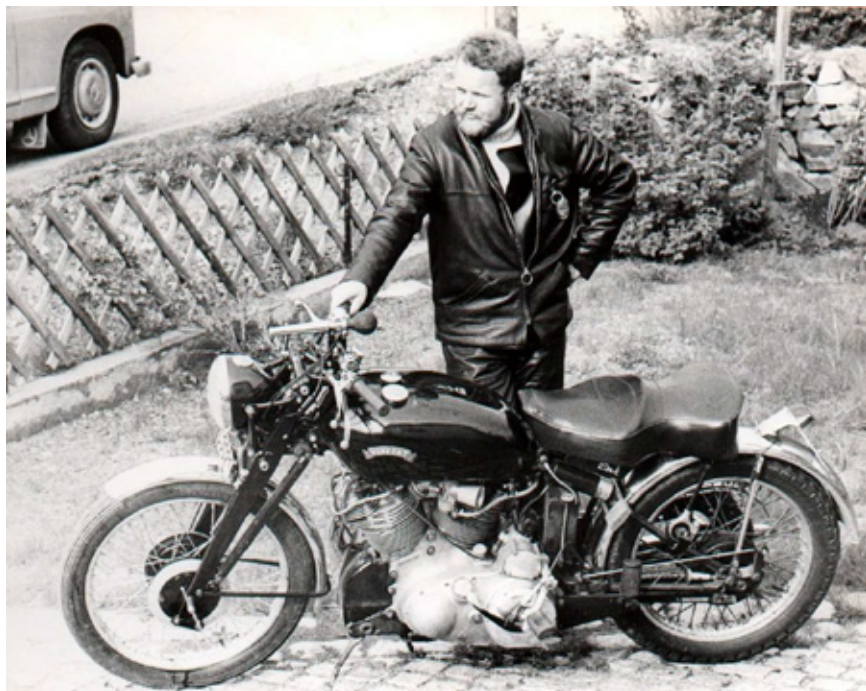


Sommaren 1965 med full custom efter egen idé! Så här körde jag en sommar på Tallis och Stockholm med omnejd och olika fik. Den var inte så stabil, så customiseringen togs bort efter sommaren.

Tiden gick och knuttetidens lockelse började ta slut. Det blev medlemskap i en nybildad MC-klubb med touringhojar, det blev packväskor och backspeglar. Allt tog en seriösare vändning.

- Jovisst. Ut åkte potthjälmen och den korta skinnjackan! Och det var slutåkt i jeans och gympadojor! Och ordentliga skinnkläder blev det, och MACH-hjälm!

Nu är det där med 100 procent Touring inte riktigt sant. Nästan parallellt så blev Vincenten också en del av sportmaskintrenden! Skillnaden var att då var inte touringutrustningen permanent monterad, packväskor, tankväska och sånt. Det var ju en sportmaskin och ingen gubbhoj!



Jag tycker Vincent förklädd till sportmaskin kommer till sin rätt. Ändringar på hojen: smalare framskärm än "gubb-orginalet", bara ett skärmstag i fram. Strålkastaren sänkt genom kortare stag för att inte ge så vintage-betonad layout! Inte som en 30-talshoj således. Bollhorn, tja, i brist på ett fungerande Lucas Altettehorn, som faktiskt är snyggt. Kort styre som vanligt, men det inköptes kromat på en mc-firma och ej original svart! Reglage med kulor i ändan på handtagen. Ingen hastighetsmätare. Behövdes inte, det var ju fri fart! Amal Monobloc 28 mm, med trattar! Bakskärmen ganska lång och utan gubb-gångjärnet. Ett enkelt skärmstag högt upp, där också bakskylden av Trajja-modell var monterad och ett Miller bakljus Serie D. Ganska snyggt! Jag hade pakethållare till hojen, som sattes på då man skulle på touring. Men hemma måste hojen ha en sportigare look, när man körde mellan fiken! Måste jag påpeka att ljuddämparen, av fabrikat Burgess, var "spettad"! Dvs insatserna var demonterade...

- Jag var också med och grundade klubben MCE, MC-entusiasterna! Man blev "motorcyklist" helt enkelt. (Den klubb som Boak var med och grundade firar sitt 50-års-jubileum i år. Bara så ni vet!)
- Och turerna blev också annorlunda. De lokala svängarna i hemtrakten byttes mot långfärder som Midnattsolsträffen i Gällivare och Norgeresor till Trollrallyt och andra platser.
- Under åren hade hojen genomgått vissa renoveringar. Ett vevlagerbyte blev verklighet och ny Millergenerator kom på plats.
- Men den höll bara ett par år.

Sälja Shadowen?

- En sprillans ny magnet var också på tapeten. Ryktet sa att en man i Ulriksdal hade en oanvänd magnet.
- Så jag letade upp honom, köpte loss den av honom men jag blev lite besviken.
- Den nya magneten visade sig vara rätt oprecis och inte mycket bättre än de begagnade som fanns. Fast den nya var åtminstone oljetät.
- Här nästan började humöret svikta och när en ny BMW-modell skulle komma, funderade Boak allvarligt på att sälja sin Shadow! En ny hoj vore allt nåt.
- Det var ganska nära, men hur det var så skulle priset på en ny R75 bli ganska högt och jag beslöt att behålla Shadowen ändå.
- Man hankade sig fram utan lyse, det var ju inte så noga med ljus på dagen.

Motorn åter i svart

- Nästa händelse inträffade i början av 80-talet. Boak plockade ner hojen runt 1984 och den fick nu nya cylindrar och ny lack och han började leta upp originaldelar till den.
- Här lackade jag motorn svart igen! När jag hade köpt hojen var motorn visserligen svart, men matt och så, och på den tiden var det blanka grejer som gällde.
- Den fick Amal Mk 2½ förgasare, tror jag dom heter, de som är lite fyrkantiga, fast väldigt snygga! - Och, ...den försågs med Lightningkammare Mark 2!



Nu är det touring och året är 1986! En ny fin pakethållare av E.M.G. Stevens modell från "Know Thy Beast", svetsades ihop 1984 inför en hojtur till Norge. Fina Stalama-väskor från en tillverkare i Dalarna monterades. Dom var second-hand och kortade på höjden, men rymde det jag ville ha med mig. Hade ju också tankväska att lasta i. Mycket bra kombination. Bilden är fotad av min morsa kl 06 på morgonen den 17 maj 1986. Jag var på väg Stockholm – Göteborg, och eftermiddagsfärjan kl 16, eller så. Säkerhetsmarginalerna var måhända lite snålt tilltagna och mina beräkningar angående bränslet var lite fel. Några kilometer innan den långa backen uppför väg 40 efter Jönköping mot Göteborg, får jag slå om bensinkranen på reserven... men, jodå, det räckte fram till Shellmacken som ligger där på krönet. Anlände lagom till färjan 20 minuter innan avgång...

Nu tog flera Englandsresor vid. Shadowen fungerade fint men en gång höll det på att gå riktigt illa!

- Ja, i en rondell krockar jag med en bil! Jag flög som ett X genom luften med den engelska grå himlen som bakgrund!

Boak hade tur. En lättare hjärnskakning och ett blödande ögonbryn konstaterades på sjukhuset.

Resan fick avbrytas och Shadowen blev bärgad till färjeläget.

Det var inte värre än att hojen gick att fixa där hemma.

- Ungefär i den här vevan fick jag nys om Altongeneratoren och tänkte att en sån borde vara bra. Det var lite speciellt för jag levde som singel och mitt kylskåp hemma hade just gått sönder.

-Skulle jag köpa nytt kylskåp eller en generator? För tjejerna på jobbet var valet självklart, men inte för mig.

Kylskåp eller Alton?

Boak valde generatoren. Kylskåp fick vänta flera månader.

-Vicken reaktion på tjejerna. "Du är inte klok, ropade de".

-Men vilket ljus jag fick på hojen! Lyste ju en kilometer, tyckte jag i alla fall, med 12V, ny insats och H4-lampa!

Nu inträffade nästa fas i MC-livet för Boak Larsson. Han tog intryck av Bikertrenden och han kom fram till att en H-D vore roligt att prova på. Sagt och gjort. En begagnad Wild Glide blev hans.

- Det blev polerat rostfritt och sissy bar och grejer.



Hojen i touringskick, 1994, tror jag. Den är i originalskick nu i det mesta, utom huvudstrålkastaren, som är den gamla Bonnevillekyktan, nu med övermålat krom. Den har också fått tillbaka de förhöjda lyktstagen och monterad på rätt höjd enligt specifikation. Den lilla killen bredvid heter Viktor och är min kusins son. Han är väl 11 år där och gillade att åka bakpå mina hojar. Jag åker där i min Ordonnansjacket som jag köpt något år tidigare, då jag åkte H-D.

Vad hände med Shadowen då?

Jo, då kom tanken att den till sist skulle få vila. Och så har det blivit. Finrummet i Boaks lägenhet (på andra våningen) har numera en fin gäst i form av hans All matching numbers Serie C 1951 Vincent Black Shadow. Kånkandet i trapphuset sköttes av fyra av hans kompisar och han själv.

- Jag har renoverat den lite till och nu pryder den sin plats. Har fått Factory records från England också på den.

Åker många mil fortfarande

Åker han nån motorcykel då?

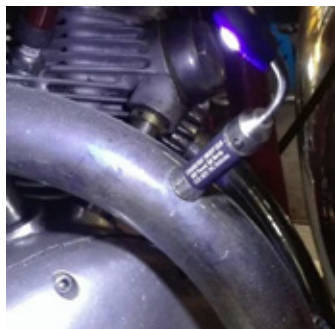
Jodå, H-D:n har han visserligen inte kvar, men det har passerat både en Yamaha SR500 och en Honda Transalp som han körde över 5000 mil på. Numera kör han en KTM-maskin av samma typ. Där har han kört 8700 mil! För rulla måste det. Och det verkar det göra hos Boak, för tröttnat på att köra, det har han inte gjort! Och, för den som undrar så ... jo, han har målat hjälmen! Precis som knuttarna i Kallhäll.

Gul med en svart diagonal!



Text: Boak Larsson och Johan Ulff

Foto: Boak Larsson



Ekonomiskt blev 2017 mycket bättre än vi räknade med. De exakta siffrorna presenteras på årsmötet. Genom ett knappt märkbart avkall på kvaliteten kom vi ner i kostnad för tidningen och sedan fick vi generösa sponsringsbidrag till träffen från vänliga medlemmar (eller från till dessa närstående företag). Med facit i hand är det därför inte säkert att höjningen av medlemsavgiften verkligen var nödvändig. Det ger oss dock möjligheten att skicka med lite "mervärde" i form av en ficklampa och klubbmärkesdekal. För att kunna assistera vid eventuella nattliga roadside reparationer har lampan magnetfäste.

Et meget sjældent syn



To "danske" HRD Rapide Vincenter, begge importeret af Willy Eggen i København i 1948.

Der er kun 13 nummer mellem de to motorer, og kun 21 nummer mellem de originale nummerplader (A står for København).

Lars Klitgaard ejer den ene og Jimmy Clemmensen den anden. Begge maskiner er restaureret til meget originalstand. De mødtes igen efter 67 år til SVC træf i 2015 i bedre stand end nogen sinde.

God sommer! ;-)

Text och foto: Jimmy C



Längre bakhjädrar för ökad komfort

Peter Sandström har tidigare tipsat oss om fjädringsförbättringar. Här tipsar han om en längre fjäder på marknaden och visar en metod som medger förspänning av fjädern och ger en ökad komfort. Utseendet förblir original.

Vincent var tidigt ute med fjädring av bakhjulet på motorcyklar. Redan på 20- och 30-talet hade man introducerat den centralfjädrade bakramen så som den sedan kom att se ut fram till slutet.

Det finns dock en nackdel med utförandet på själva fjäderbenet. Originalfjäders saknar förspänning. Det medför två nackdelar:

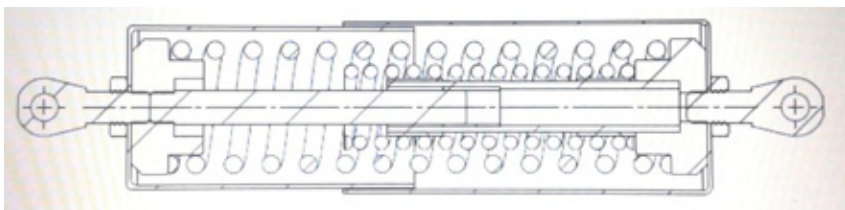
- En stor del av rörelsen i fjädringen går åt till att bära egenvikten av belastningen på bakhjulet.
- Och när en mindre del av fjädringsrörelsen återstår för att ta upp ojämnheter, så måste fjädern göras styv för att inte bottna när man kör på bulor i vägbanan.

Resultatet blir att fjädringen upplevs som stötig, speciellt om stötdämparens returdämpning är otillräcklig. Om man kan ordna med förspänning, så kan man öka den aktiva slaglängden på fjädringen och även använda en mjukare fjäder med lägre fjäderkonstant (se tidigare artikel om framfjädrar i Vincent-Information nr 90).

Fjädrarna som visas här är lagervaror och finns att köpa på Lesjofors, se lesjoforsab.com.

Den stora fjädern har artikelnummer 6287 och den lilla fjädern nr 3084.

Men observera dock, att ett förspänt fjäderben kräver ett specialverktyg för att komprimera fjädrarna vid montering.

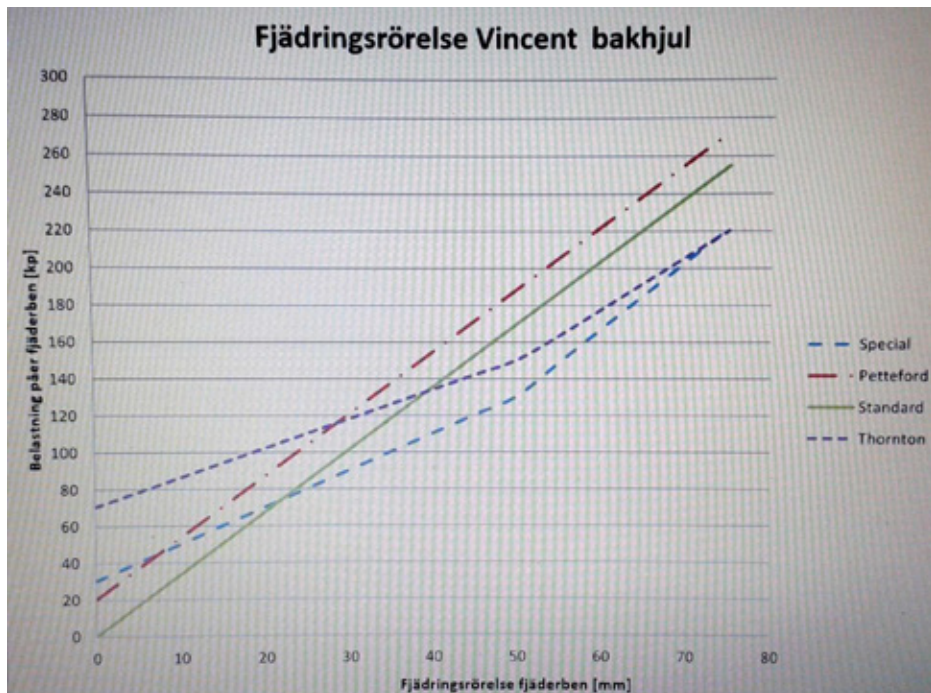


Tvårsnitt genom ett modifierat fjäderben som jag har utvecklat.

I centrum syns en styrning som förhindrar att fjädern knäcker ut i sidled när den belastas, genom att ändarna på fjäderbenet hålls parallella. Styrningen består på ena sidan av ett rör med två ipressade breda teflonglidbussningar och på andra sidan av en 12 mm stålpinne som glider i bussningarna när fjäderbenet rör sig.



Fjäderbenet isärtaget



I diagrammet ovan listas följande fjädrar.

Specialfjäder

Pettefordfjäder

Standardfjäder

Thorntonfjäder från USA (se Calles artikel i nummer 68 av klubbtidningen)

Se förklaringen till höger för att skilja dem åt.

Kurvorna visar hur fjäderkraften växer när fjäderbenet komprimeras.

Standardfjädern är inte förspänd och börjar på kraften 0.

Pettefordfjädern har samma fjäderkonstant som standard men är förspänd med cirka 20 kp på grund av sin större längd.

Thorntonfjädern är förspänd 70 kp och har en extra, kortare, fjäder som börjar komprimeras vid ungefär 50 mm fjädring, vilket gör att fjäderkraften blir styvare på slutet.

Specialfjädern är förspänd med 30 kp och ena fjäderbenet är kompletterat med den kortare Lesjöforsfjädern som börjar komprimeras vid 50 mm fjädring.

Min fjädring har anpassats till Cometen och min vikt (80kg med utrustning), vilket ger en fjäderkraft per fjäderben på 75 kp med förare och en nedfjädring på ungefär 25 mm från helt obelastad.

Samma fjäderben på Rapiden skulle ge en nedfjädring på cirka 32 mm vilket också är OK.

De flackare fjäderkurvorna på Thornton och min special resulterar i en större fjädringsrörelse vid samma fjäderkraft vilket är detsamma som att fjädringen upplevs som mjukare och följsammare.

Standard sadelupphängning jämfört med helfjädrad sadel

Under utprovning körde jag min Comet med de nya fjäderbenen och helfjädrad sadel från Stockholm till träffen i Helsingborg men utan den inre fjädern och med en ny hembyggd gasdämpare. Jag upplevde då en betydligt följsammare fjädring än standard. Men max fjädring på den resan blev nästan fulla slaglängden. Det verkar rätt att komplettera med den inre fjädern för att styva upp rörelsen vid max fjädring.

Med standard sadelupphängning behövs dock inte extrafjädern.

Min Rapide är likadant utrustad med likadana fjäderben och dämpare men den har standard sadelupphängning. Jag har kört den mycket på ojämn grusväg och på asfalt med bulor och potthål.

Då har fjädrarna trots rejäla smållar inte bottnat, utan c:a 1/3 fjäderrörelse återstår varför jag ska prova med inre fjäder i endast ett fjäderben.

Jag har ritningar på de enkla svarsdetaljer som behöver tillverkas för att bygga dessa fjäderben som jag kan maila till dem som är intresserade.

Peter Sandström

**Nya besiktningregler**

Från den 20:de maj gäller nya regler för besiktningen (Sverige). Mc äldre än 40 år blir besiktning befriade. För bilar är det 50 år som gäller. Tidigare var det fordon av årsmodell 1950 eller äldre som var befriade, så många Vincent i Sverige kan få nytta av detta.

Övergångsreglerna säger att fordonet måste ha en godkänd besiktning minst 24 månader gammal, alltså efter 2016-05-19 och inte ha körförbud 20/5. Här är det dock lite osäkert eftersom många vill tolka det så att det borde räcka att besiktningen gjordes under inställesemånaden maj 2016, annars skulle de som besiktigt tidigare i månaden missgynnas. Är Du osäker är det bäst att kolla upp Ditt reg.nummer på www.transportstyrelsen.se, men vänta till efter 20:de maj eftersom man där fortfarande visar uppgifter enligt de nuvarande reglerna.

Har Du ingen tillräckligt färsk besiktning så räcker det med en besiktning till för att komma in i besiktningssystemet.

Man har lyckats få igenom dessa regler tack vare att det skett få olyckor med dessa äldre fordon där orsaken varit fordonsfel. MHRF (Motorhistoriska Riksförbundet) känner bara till ett fall som gäller besiktning befriad mc enligt nuvarande regler. Det var en H-D från 40-talet där man monterat ett brett bildäck där bak. Att det inte var så bra kom ägaren underfund med när han vurpade redan i första kurvan. Det är viktigt att sådana olyckor inte ökar för att reglerna inte skall ändras tillbaka i framtiden. MHRF vill därför att vi betraktar det som ett förtroende som ägarna till dessa fordon fått. Tillsammans med Triumph-klubben kommer vi därför att ta fram en checklista för frivillig egenkontroll och lägga ut den på vår hemsida.



I Danmark gäller: Køretøjer registreret til veterankørsel er underkastet periodisk syn første gang 40 år efter første registrering og derefter med 8 års mellemrum.



I Norge gäller: Kravet til periodisk kontroll gjelder likevel ikke hvis kjøretøyet er registrert før januar 1960

Snilligt verktyg för färden

av Neville Higgins

Följande sedelärande historia drabbade en grupp engelsmän på väg till Vincenrally i Tyskland i början på 90-talet. En av hojarna började få problem och det stod snart klart att avgasventilen bränt. Vad göra?

Jodå, flera hade en reservventil med sig så man satte genast igång att demontera hojen vid väggkanten.

Topplocket åkte snart bort från motorn.

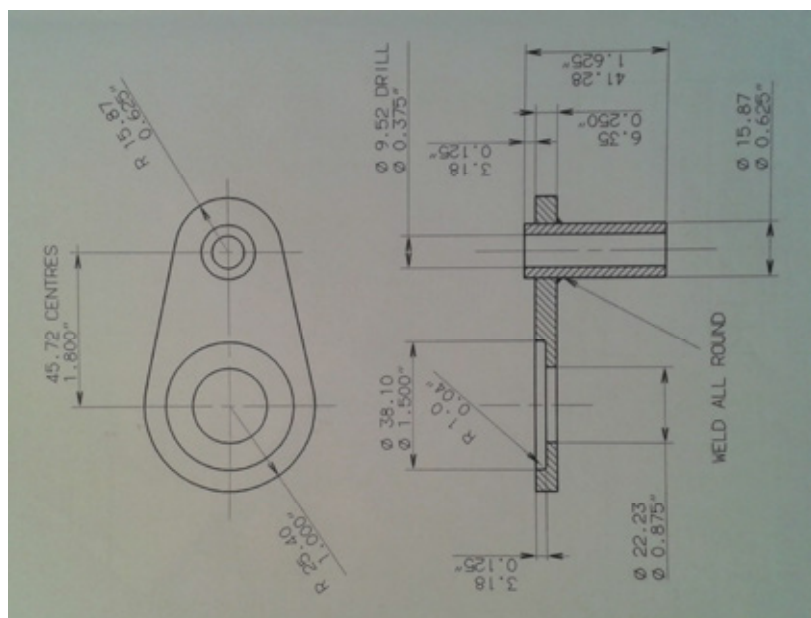
Då stod det dock klart att bland alla verktyg som gruppen hade tillsammans, så fanns ingen ventilbåge att finna. En sån var för stor och klumpig och alla hade satsat på att nån annan skulle ha med sig ett sånt verktyg om det skulle vara nödvändigt. Men med skicklighet och brutalitet i en väl avvägd blandning, samt en polygrip och hörnet på en parkbänk så löstes detta.

Väl hemkomna började en av dem (Dennis Wilson från North London and Essex-sektionen) att fundera, och kom fram till ett enkelt, snilligt verktyg, lätt att ta med sig på färd.

Snilligheten minskar inte av att de skruvar o muttrar som behövs för operationen, redan finns på hojen! (Norvin-åkare får ha med sig dessa i byxfickan istället ...)

Verktyget används på följande sätt:

1. Demontera hojen och ta bort topplocket.
2. Ta bort RFB-skraven och ta ur vipparm och lagring.
3. Använd 3/8 pinnbulten för topplocksfastet i UFM och skruva in den där RFB-skraven satt.
4. Trä verktyget över pinnbulten med urtaget vänt mot ventilfjädern.
5. Trä på en av topplocksmuttrarna som en distans.
6. Placera topplocket på ett bra underlag (träbord) och använd en av muttrarna (198) från topplocksfastet för att skruva åt verktyget.
7. Överansträng inte verktyget utan skruva ner en bit och knacka sedan till det så att ventilknastrena släpper från sitt läge och kan plockas bort.
8. Sätt dit i omvänd ordning.



Brittiralli 2017

Medlemmen Börje K berättar om intressant resa till stora träffen Brittiralli i Finland.

Många hojar och mycket att se på en problemfri resa. Nästan.

Jag har länge velat åka till Finland och besöka träffen för engelska motorcyklar BRITTIRALLI.

Detta hålls alltid tredje helgen i juni på varierande platser. Tyvärr så brukar det sammanfalla med årets Vincentmöte eller något annat viktigt. Men förra året stämde det och träffen hölls Ruovesi bara 22 mil från Åbo.

På morgonen bar det av de första 40 milen till färjan i Stockholm, på mindre vägar om möjligt. Med Vincentens enastående driftssäkerhet och snabbhet kom jag tre timmar för tidigt till färjan Stockholm-Åbo med Silja-Line.

Kunglig komfort

Jag hade bokat plats i en billig 4-bäddshytt så det kändes lite osäkert vilka okända personer man skulle få dela rum med. Men det var tydligen inte högsäsong så jag blev ensam i en mycket fin hytt i lyxavdelningen.



Börjes maskin med jättepäckning och GPS. Notera fjädring från off-roadhoj.

Uppståndelse

Framme vid träffplatsen möttes jag av folkets jubel. (nåja, de var församlade för att promenera till något lunchställe). En Vincent väcker ju alltid uppståndelse men detta var något utöver det vanliga. De flesta hade nog inte sett en Vincent förut än mindre någon som kommer åkande till deras träff med tält och packning. Det finns väldigt få Vincent i Finland, de som finns har nog köpts på senare år från Sverige.

Bruksskick

Det var en stor träff. Jag hörde uppgifter på 400-500 cyklar men området var stort så det var ingen trängsel. Det var en mycket sevärd samling av engelska cyklar - många som man aldrig ser här hemma. Och de flesta var i bruksskick och verkade användas flitigt. Jag tror inte så många såldes nya i Finland på 50-60 talet eftersom Finland var lite fattigare då. Nu har man tagit igen detta och köpt intressanta cyklar från utlandet och vet verkligen att uppskatta dem.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Fantastiskt hemmabygge, Brough Superior-inspirerat, den gick dessutom fint och kördes runt på området. Mekaniskt driven kompressor till JAP-motorn höjer dessutom betyget.



Inköpt i Umeå. Numera finska plåtar. Kan det vara tidigare Wigortsson och Lenneskogs maskin?

Start av Rolls Royce V12:a

Jag slog upp tältet bredvid sex Sunbeams och en Norton Inter Caféracer. Det fanns även stugor att hyra. Vi var åtta svenskar på träffen, de kom från Triumph klubben och jag kände dem något sen tidigare, annars fanns det några finnar som jag kände som alltid kommer till svenska Britannia Rallyt. Det fanns flera aktiviteter.

Exempelvis vrålkörning av Rolls Royce V12 stridsvagnsmotor! Musiken på kvällarna var kanske inte riktigt i min smak. Festandet var inte värre än på andra ställen om man är rädd för det.

På lördagen fylldes det hela tiden på med nya cyklar, bland annat dök en Vincent Rapide upp. Ägaren hade nyligen köpt den i Umeå. Tidigare ägare tror jag har varit klubbmedlemmarna Roland Lenneskog och Göte Wigortsson.



Pampig Royal Enfield. Med den framskärmen klarar man vilket finskt spöregn som helst!



Det har väl hänt en del med MC-bromsar på hundra år. Här en Royal Enfield 1917.

Hemfärden började i något regn. Jag hade fått tips på både en Laverda Twin och en tidig Moto-Guzzi Le Mans som var till salu men fegade ur. Det blev en eftermiddag i Åbo i stället.

Bensinsprut!

När jag skulle köra av färjan stod jag först, före alla bilar.

Öppnade bensinkranen, började flöda och upptäckte att en bensinslang sprutade bensen rakt ut!

Jag stängde kranen, startade på första, körde av på bensen i flottören, stannade och fixade det lätt, men lite svettig blev man!

Brittiralli 2018 hålls den 15-17/6, helgen efter vårt Vincent Rally. Träffen är i Visulahti, Mikkeli, 35 mil från Åbo.

Text och foto: Börje K



En dag värd att fira!

Hej alla Vincententusiaster runt om i Sverige.

Nu har vi i Stockholmsavdelningen och Norrköpingsavdelningen firat Vincentdagen som egentligen infaller den 22 januari, men fick flyttas till ett annat tillfälle för att kunna synka med allas kalendrar etc. Alltså firade vi Vincent den 16 februari!

Vi tyckte att även vi på östkusten skulle ha några egna träffar på bl.a Vincentdagen först och främst. När det blir vår och fint kan man ju ta några hojturer tillsammans här i våra trakter.

Årets Vincentnamnsdag firades i Åby utanför Norrköping med lunch på ett schysst matställe i Åby. Efter lunchen var det besök i Anders H:s garage och verkstad och efter det besökte vi också Dags garage och verkstad för en ordentlig inventering. Många hojar av olika slag fanns det och en "Heinkel goes bol-geting" en dragster-mini-bil som fick presentera sig ljudmässigt och den verkade kunna lova en hel del på 400 (200) m.



En pampig Touring Twin med Förenade Kungadömetts flagga på sadeln. Kent K, Willy S, Anders H, Dag F och Kåre A.

På vägen ner till Åby passerade vi monumentet vid Getå, där den hemska tågolyckan inträffade den 1 oktober 1918. Alltså för snart 100 år sedan. Det finns en minnessten på platsen och vi stannade till ett tag för att skicka en hedrande tanke till dem som drabbades. Det är Sveriges allvarligaste järnvägsolycka med flest omkomna genom tiderna.



Glada miner på Vincententusiaster. Platsen för utflykten är egentligen dystrare. Gruppen tog en sväng hit för att minnas de drabbade i Sveriges allvarligaste järnvägsolycka. Den 1 oktober blir det jämnt 100 år sedan Getåolyckan.

Dagen avslutades med fika och wienerbröd hos Anders och lite avrundande snack om kommande Vincentträff i Tyskland etc. Inget beslutades i den frågan.

Text och foto: Boak Larsson

Kom med i Gänget



Har du nån gång försökt att friska upp gängan i en vipparm?

Då vet du att det kan vara lurigt att hitta rätt tapp!

Det är varken BSF eller CEI, utan en rörgänga, ¼ BSP, som ska användas.

Det finns en variation av gängtyper på våra Vincentmaskiner som kan orsaka huvudbry. Mycket är listat i den litteratur som kan köpas via VOC spares.

Observera att också vi redan i ett tidigare nummer redogjort för gängor och verktyg.

Vincent-Information nr 83 från 2013 innehåller en vettig artikel om vad man lämpligen kan inhandla för att klara vanliga jobb på Vincentmaskinen. Så texten nedan kanske kan vara en hjälp som komplement för Vincentägaren.

För övrigt tipsade man i artikeln om följande gängsnitt och gängtappar att inhandla.

BSF ¼, 5/16, ½, 3/8

BSW ¼, 5/16, 3/16

Informationen nedan är en fri översättning av material sammanställt av Vincentkännaren Jacqueline Bickerstaff. Och ibland har varken tid eller förstånd räckt till för en översättning utan det förblir engelska! Enheter har inte översatts. Det betyder att exempelvis "7/32 in. x 28 tpi" givetvis ska tolkas som "ytterdiameter 7/32 tum och gängstigning 28 gängor per tum".

På vissa ställen anges tummått som decimaltal. Då har texten behållit det engelska skrivsättet med en punkt och inte ett kommatecken. Exempelvis 0.518 in.

British Standard Fine (BSF)

Den här serien av skruvgängor för mer allmän användning, har Whitworth-profil med 55 graders flankvinkel, rundad botten och rundad topp. Den används flitigt i diverse skruvförband för att hålla ihop en Vincent samt i mer specifika förband.

Exempel på BSF skruvförband:

7/32 in. x 28 tpi 1000cc clutch drum screws.

1/4 in. x 26 tpi Används för ett stort antal fästelement och pinnbultar, för skruv till kopplings- och bromshandtag, bromstag, förgasardelar, bakre kedjustering, 500cc skruv till koppling, damper knobs, D distributor cam hollow bolt.

5/16 in. x 22 tpi Återfinns också på många platser: Växelspak, ledad del av fotpinnar och kick, skruv till bränsletank, skruvar till Girdraulic fjäderboxar, oil-pump screw, gearchange cover screws, tommy bar för bakre stöd.

3/8 in. x 20 tpi Används till olika större fästelement och pinnbultar, låsskruv för vipparmslagring (RFB, ET100), magneto & dynamo drive nuts, muttrar för pinnbultar genom UFM, skruv övre ände av seat stay (FT111), propstand pivot bolts, Girdraulic låspinnskruvar (padbolts) FF43 och FF52.

7/16 in. x 18 tpi Girdraulic spindlar, fästörön (SP4) på bakre fjädringselement, plugg till kickens ledade del (FT202).

1/2 in. x 16 tpi Fäste fotpinnar / bakramens (RFM) lagring, muttrar (879) till konsol för topplock, pinnbultar till Burman växellåda, hjulaxel och mutter.

British Standard Whitworth (BSW)

Dessa gängor har en större stigning, lämpade för gängor i exempelvis aluminiumlegeringar. Whitworth gängprofil med 55 graders flankvinkel, rundad botten och topp, används. Personen bakom namnet är förstås Joseph Whitworth, precisionsmätningens och standardiseringens fader.

5/32 in. x 32 tpi Petrol tap plunger stud (adjustable type).

3/16 in. x 24 tpi Kopplingskåpa, inspektionslock till magnet, fäste för Miller laddningsregulator, centrumskruv på oil feed quill.

1/4 in. x 20 tpi Timingkåpan, transmissionskåpan, locket till växellåda, pinnbult för steady plate, 500cc försänkta skruvar (877) för inre transkåpa.

5/16 in. x 18 tpi Adapter förgasare och pinnbult för magnet (Gäller inre änden av pinnbult. Ytterändan är 5/16 in. BSF), blindskruvar i timingkåpan, spindel ventillyftare, Burman gearbox cover studs, 1000cc gearchange backplate countersunk screws.

3/8 in. x 16 tpi Blindskruvar i vevhus, 500cc skruv inre transkåpa (876).

7/16 in. x 14 tpi Brampton fork spring nut.

British Standard Pipe (BSP)

Gängan är en fingänga på grund av det tunna material (röret) som de skulle skäras i.

BSP-gängans storlekar kommer av innerdiametern för ett visst rör för vilken gängan är lämplig!

Gängan kan alltså upplevas som lätt mystisk för den oinvigde eftersom det verkliga måttet (diametern) är såpass mycket större än gängans angivna mått.

BSP behåller samma gängprofil som Whitworth. Dessa rörgängor används rutinmässigt på förgasare och bränsleledningar och dräneringskruvar. Och av nån orsak använde Vincent 1/8-tumsgängan för vissa

mekaniska komponenter där en fin gänga krävdes, såsom ventiljusteringen. Orsaken är troligen att man redan hade verktygen och inte ville ta till CEI-gängan.

Så se upp mellan 1/8 BSP-gängan och 3/8 in. CEI-gängan som BSP-gängan lätt kan förväxlas med, vilket leder till skador!

- 1/8 in. (0.383 in. x 28 tpi) Ventiljustering, 1000cc kopplingsjustering, hållaren (OP39) för munstycke till cylindersmörjning, Vincent stötdämparepåfyllning, mässingslock (OP38) för motoroljans övertrycksventil.
- 1/4 in. (0.518 in. x 19 tpi) Olje och bensinledningar, banjoskruvar för oljerör, oljepluggar för motor och växellåda, selector pawl spring plug (G37), gängad hylsa (ET169) för ventillyftare, adapter för kedjesmörjningsrör (T29).
- 3/8 in. (0.656 x 19 tpi) Oljetankens stoppventil, komplett (T32AS), gearbox camplate spindle.
- 1/2 in. (0.825 x 14 tpi) Gearbox filler neck (crankcase end).

BA (British Association for Advancement of Science)

Detta är en gängstandard som används mycket inom elsidan och för instrument.

Den har ett ursprung på kontinenten, i en schweizisk urmakerigänga, Thury-gängan, som är metrisk. Gångstigningen är i millimeter och gängans form (flankvinkel) är 47,5 grader med rundad topp- och bottenprofil. Pass upp för dimensionen 0BA (nollBA). Den används bland annat på hastighetsmätar- och varvräknarhus och är lätt att förväxla med ¼ BSF men skiljer avsevärt. (Som nödlösning vid vägkanten kan en vanlig M6-mutter fungera. Stigning och diameter är här lika, men BA har spetsigare gängprofil än den metriska gängan).

- 6BA (0,110 in. x 0,53 mm) Skruv för brytarkontaktens fjäder. Headlamp shell brass blade screw.
- 5BA (0,126 in. x 0,59 mm) Amal 276 & 289 top ring spring retaining screws.
- 4BA (0,142 in. x 0,66 mm) Plungerskruv till bensinkran. Skruvar till stötdämparens hölje. 5 in. speedometer gearbox retainer plate screws, D distributor screws.
- 3BA (0,161 in. x 0,73 mm) Magneto contact, brytarkontaktens genomgående skruv, safety gap screws.
- 2BA (0,185 in. x 0,81 mm) 1000cc kopplingskruvar, mutter till axel för ventillyftarlänkage, skruvar för bromsljuskontakten, brake light spring anchor, skruv för fjäder till bromsarm, skruvar till magnetgavel, drev till fördelare (Serie D), skruv till brytare (Serie D), Monobloc flottörhuslock.
- 1BA (0,209 in. x 0,9 mm) Skruvar för fästen till reglage (på styret). Pinnskruvar för kromring på Altettehornet, friktionsskruv på gashandtaget, trotteltopp och luftskruv på förgasare, justerskruven för smörjolja till drivkedjan, tomgångsmunstycke till Monobloc.
- 0BA (0,236 in. x 1,0 mm) 3 tums hastighetsmätar- och varvräknarhus, gängor för fäste till Altettehornet.

Cycle threads (CEI, BSCy)

Denna gänga utvecklades av cykelindustrin och var på grund av sin fina stigning lämplig för bland annat de rörkonstruktioner som förekommer där. Den ärvdes av motorcykelindustrin eftersom den fina stigningen

också minskade risken för att skruvar lossnade vid vibration.

Cycle Engineers Institute lade fast standarden men den adopterades senare av British Standards med beteckningen BSCy. Gångstigningar från mindre än $\frac{1}{4}$ till över en hel tum hade samma stigning, 26 tpi. Alternativet 20 tpi för grövre dimensioner förekommer också. Flankvinkeln är 60 grader med rundad botten och topp.

Före 2:a världskriget använde Vincent-HRD Cycle-gången rätt flitigt på Serie A och på tidigare modeller.

Efter kriget däremot undveks gången av konstruktörerna, utom där äldre konstruktionslösningar återanvändes helt eller delvis. Icke desto mindre förekom gången i underleverantörernas komponenter så den återfinns på ett flertal ställen på en Vincent, speciellt på Serie B.

- 5/16 in. x 26 tpi Girdraulic pinnskruvar till styrets "överfall", nedre delen. Övre delen av samma pinnskruv är 5/16 BSF. Chokereglage för 1000cc, växelreglage för Serie B, justeringar till frambroms, justeringsskruv till Burmanlådan, olika fästen på Bramptongaffel.
- 3/8 in. x 26 tpi Justering av kedja i primärtransmissionen, brake cams, fästskruv till momentstag för broms, oljeförsörjningen till vevpartiet (big end quill), Brampton headclip bolt och olika delar till dämpningen, Burman sector spindle och kickstart.
- 7/16 in. x 26 tpi Gearchange ratchet retaining nut, skruv till dämpare för Bramptongaffel, övre spindlar till Bramptongaffel (vänstergänga på vänster sida)
- 1/2 in. x 26 tpi Nedre mutter till hastighetsmätarvajer, nedre spindlar till Bramptongaffel (vänstergänga på vänster sida)
- 3/4 in. x 26 tpi 1000cc kopplingsmutter
- 1 1/8 in. x 26 tpi Steering column and head nut (Brampton & Girdraulic).
- 20 tpi-gångor Större detaljer fick rutinmässigt 20 tpi-gänga. Vanligen svarvad gänga och med Whitworth gängprofil, inte Cycle gängprofil.
- 7/16 in. x 20 tpi Främre avgaskaspindel (1000cc)
- 9/16 in. x 26 tpi Topplöcksmuttrar och dragstänger, skruvar till bakre stöd (Centerstöd på D-serien), låsmutter till vänster fotstöd 500cc, tie bracket bolt
- 3/4 in. x 20 tpi Hjulaxlar, engine main shafts, battery carrier cross-tube, tunna muttrar (E80), låsringen för ventilstyrning på insugsidan, sidovagnsfäste, rear fork end lugs (om de bearbetats)
- 1 in. x 20 tpi Muttrar (Gland nuts) till stötstångsrören.
- 1 1/4 in x 20 tpi Ändplugg för oljepump, Vincent damper gland, 1000cc clutch plate plug (C26), 1000cc mutter till drev, utgående axel. Oljepåfyllning växellåda (500cc och 1000cc)
- 1 7/8 in x 20 tpi Inspektionslocken för ventilmekanism. Inspektionslocken för växellåda (1000cc) och för transmissionen. Avgasrörets mutter.
- 2 1/8 in. x 20 tpi Lock till oljefilter.
- 2 9/16 in x 20 tpi Gearbox bearing lockring.

Metrisk gänga (ISO-standard)

Det enda ställe där metrisk gänga har använts är, just det, rätt gissat, tändstiftsgången, 14 mm x 1.25 mm.

Ekergängor

Gängan på ekrar är en speciell typ av gängdimension som listas i Standard Wire Gauge (swg) – som i sin tur skiljer sig mot American Wire Gauge (awg). Notera att ekergängor tillverkas genom rullning snarare än genom att skära gängan. Detta gör att gängan, som ofta görs på kalldragen tråd, får en ytterdiameter större än själva tråddiametern. Man får då en lättare och starkare detalj jämfört med om samma gänga skulle skäras i en grövre tråd.

- 8 swg (0,176 in. x 32 tpi) för ekrar med diameter 4,06 mm (8 swg = 0,160 in. dia.) och till justeringen för ventillyftarens mekanism.
 9 swg (0.157 in. x 40 tpi) för ekrar med diameter 3,68 mm (9 swg = 0.144 in. dia.)
 10 swg (0.141 in. x 40 tpi) för ekrar med diameter 3,25 mm (10 swg = 0.128 in. dia.)

Unified National Coarse och Fine (UNC & UNF).

Under andra världskriget började Unified-standarden att spridas till industrin i Europa, men motorcykelindustrin var långsammare att ta till sig standarden. Hos BSA/Ariel och Triumph började förändringen i slutet av 50-talet; då Vincentfabriken redan stängt portarna.

Unifiedstandarden anger 60 graders flankvinkel med flat botten och gängtopp. UNC är i princip Ok som ersättare till BSW i de flesta lägen (men inte alla).

När gängor repareras på en Vincent är det alltså ofta likvärdigt att skaffa en reparationsatts (Helicoil) för UNC, som att söka upp den svårare och dyrare satsen för BSW.

Men mellan UNF och BSF finns inte samma överensstämmelse. Håll gärna skruvar och muttrar av UNF borta från dina brittiska skruvlådor. Exempelvis så har 5/16-diametern en stigning på 18 tpi som BSW, 22 tpi som BSF, 26 tpi som BSCy och slutligen 24 tpi som UNF. Alltså en mardröm att reda ut utan en gängmätare.

Jacqueline Bickerstaff (översättning och bearbetning Johan Ulff)

Det är många gängor att hålla reda på, så vi planerar att lägga upp en gängtabell på hemsidan.

Nya medlemmar sedan sist

Sedan förra tidningen har vi fått följande nya medlemmar, vilka hälsas välkomna i gemenskapen.

Leif Andreen, Äspered och Michael Burkert, Hamburg

www.vincenthrd.se

För att logga in på hemsidans medlemsida är det nu ett nytt lösenord: 195512. Lätt att komma ihåg, sista månaden med tillverkning av Vincent mc.

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

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

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

Deadline: 31/10 2018



Vincent A-Rapide 1938. Enda överlevande exemplaret av Vincentfabrikens A-twin racingmaskiner.

Satte bland annat nytt banrekord på Donington Park med Ginger Woods i sadeln. Den hade vilda kamaxlar och gick knappt under 3000 rpm.

En vanlig kommentar är att den ser ut att göra 150 km/tim fast den står stilla.