

INNEHÅLL

Tidning nr 97 – Sommaren 2020

- 03 Ordförandens hälsning, av Mats Johansson.
- 04 Black Shadow som akvarell – Per Larssons Shadowhyllning.
- 05 Något för den jäktade. Fyra ventiler är fler än två!
- 06 Kallelse till årsmöte och dagordning.
- 07 Bromsförbättringar på Vincent, Professor Higgins reder ut.
- 10 Bromsalternativ för framhjulet - tre alternativ till original.
- 13 Balansarmen - Hur funkar den egentligen?
- 14 "Minnen av en Rapide". Bengt Östervall om en Rapide i en vedbod.
- 16 Willys Rapide, moddad med "Man tager vad man haver".
- 22 Vincentdagen firades av två lokala klubbar.
- 25 Metallsprutning – hur man räddar en sliten axel.
- 26 Boden-maskinen - vad hände med den?
- 28 Vincent med husvagn – ett hett semestertips?
- 29 Matchless hade också "Vincentfjädring"
- 30 -31 Jimmys reparationer samt tips om asfaltvägar

Förstasidan: Framgångsrike John Surtees satte bland annat nytt banrekord på Brands Hatch.
Sistasidan: Jimmys kickstart renoveras igen. Trots flitigt körande har det hållit i 40 år.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Nånstans här började det. Observera tidsandan, förresten. Polisonger, hela skinnställ och gamla nummerplåtarna

Scandinavian Vincent Club fyller 50 år nästa år också!

Sivert Bomberg berättade att fotot ovan egentligen togs 1970 när man träffades och pratade om att bilda klubben men klubben bildades inte förrän 1971. I någon av de gamla tidningarna finns det förslag på klubb loggor. Jag vill minnas att jag på någon av dessa också såg året 1971. Så... man kan säga att 2020 är 50 år efter att Vincent entusiaster träffades för att prata Vincent och en Vincentklubb. 2021 bildades klubben och då är det 2021 som vi firar att klubben fyller 50 år! Vill man dra det ytterligare lite för att gardera sig så kan vi fira även 2022 om vi räknar hela träffar där det fanns en organisation med verksamhet och där klubben bjuder in till mötet. Kort sagt det finns goda grunder att fira Scandinavian Vincent Club, Vincent motorcyklar och oss medlemmar så fort Corona-krisen har lugnat sig.

Hoppades på en träff 2020

Vi hoppades ganska länge kunna genomföra träffen men med långväga gäster och tanken att ge alla chans att planera och förbereda, så beslutade det mycket garvade träffgänget att ställa in även reservdatumet i augusti och satsa på 2021 för jubileumsträffen.

Vi behöver dock hålla ett årsmöte och det tänker vi skall ske i liten skala den 22:e augusti kl 14.00 på campingen i Hökensås. Hör av er till mig, Henry eller Jimmy om ni vill vara med på distans. Vi hoppas kunna erbjuda uppkoppling via teams eller kanske treparts telefonsamtal.

Vad gör man istället då...

Mikesvincentparts säljer framstöd som är lite längre och ger en funktion som både fungerar som ett stöd och att lyfta framhjulet med.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Torbjörn Nilsson har sådana på den Vincent han hade i Flottsbro. Jag har beställt en frambroms som skall komma från Bernd Schmidt vilken dag som helst. Det blir spännande. Sedan har det varit mycket jobb med motorsåg i skogen. Granbarkborre och vindfällan. Man får god kondition av långa dagar med motorsåg och nettot blir också bättre.

Det är med ödmjukhet och tacksamhet som man tittar på bilder från de första träffarna. Man har gjort ett bra jobb längs vägen. Det är en fantastisk blandning av djupaste seriositet och lättsamhet som utvecklats med åren. När man ser bilderna på de unga entusiaster som grundade klubben så ser man att det fanns mer hår och att det var viktigare än det är nu... Sörens hela skinnställ och knölen på höger skinka får man se som tidstypiska. Fokus och lutningen på en Vincent som står på framstödet är däremot tidlösa.

Grattis till oss! För det är ju vi som är klubben!

Mats Johansson



Medlemmen Per L i Västerås hade en gång en Black Shadow som han ägde i 35 år. Det märkvärdiga var det att hans Shadow var den första som importerades till Sverige via Motorfirma Malte Blohm AB. Idag saknar Per sin Shadow från 1950 såpass att han gjort en akvarellmålning av den. Och även tillverkat en modell i trä som visades på träffen i Västervik!

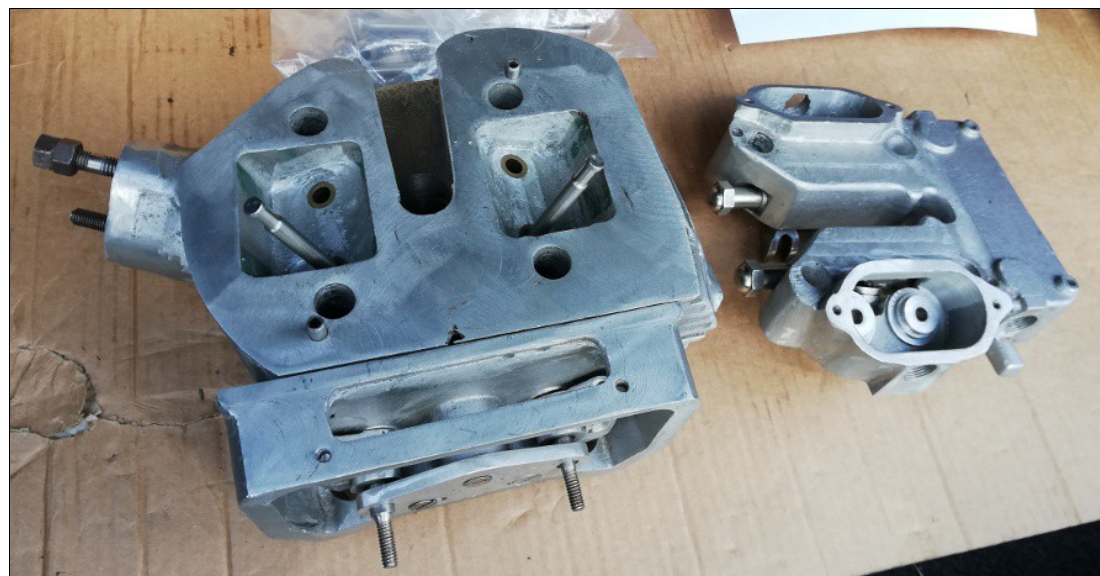
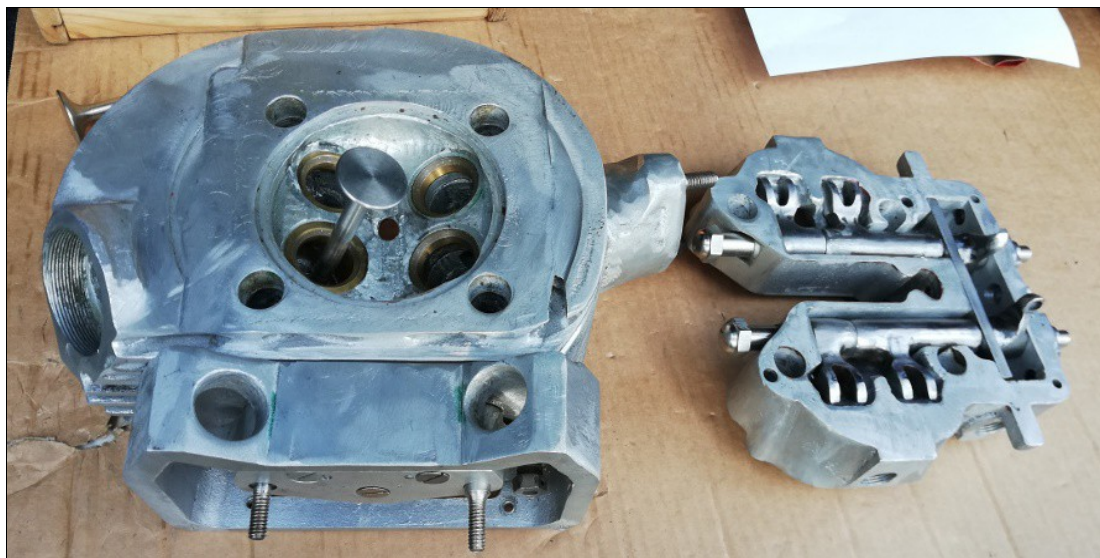
Håll dina uppgifter uppdaterade!

Se till att vi har aktuella uppgifter om telefonnr och eventuell e-mail adress!

På bifogat blad med medlemskort ser Du vilka uppgifter vi har idag.

Kontakta Börje Kollnert eller Jan Stigsén för ändring.

Om det är någon uppgift Du inte vill ha med i medlemsmatrikeln kan Du ange det och då använder vi bara uppgiften för kommunikation oss emellan.



För den som har riktigt bråttom, kanske

OK, vad är nu detta? Ja, på träffen i Stockholm 2019 dök detta hjälpmedel för fartsugna upp.

En hemmabyggt fyrventilstopp för Vincent!

Bli ni omåtkta av en Comet längre fram så kanske detta är förklaringen. Toppen bytte ägare och befinner sig nu i småländsk ägo.

pb

Kallelse och Dagordning för årsmöte i SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Plats: Hökensås Camping

Tid: Lördagen 22 augusti 2020 kl 1400

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
- 17 Övriga frågor

Mötets avslutande

pb

Frambromsen

– en analys av vajrar och utväxlingar

Neville Higgins

I förra numret behandlade Peter Sandström svarvning av bromsbackar och saker att tänka på. Vår klubbs egen professor, Neville Higgins, visar här på fler faktorer som är värda att studera vad gäller bromsverkan. Artikeln är en bearbetning av "Brake Lever Ratios" ur engelska Vincentklubbens tidning, MPH.

Ingenjörskonst är konsten att kompromissa. Och Vincents frambroms verkar vara ett utmärkt exempel. Allmänt för bromsar gäller att du å ena sidan kan du ha en broms med definierat motstånd i bromshandtaget utan "svampighet", men med en ganska låg bromsverkan i hjulet trots att du kramar handtaget för fullt. Och å andra sidan kan du ha en broms med bra nyp men såpass svampig att handtaget kan dras ända in till styret!

Någonstans mittemellan finns kompromissen som ger bra bromsverkan med en acceptabel svampighet. En ökad styvhet i systemet (vajrar och hölje) minskar svampigheten i bromshandtaget, och ett anpassande av "utväxlingen" i bromshandtaget kommer att ge en hygglig frambroms.

Större ändringar, såsom gjutna eller uppstyvade bromsköldar och "twin leading" bromsbackar ger ju stora förbättringar, men även då kommer utprovning att krävas för att få till bästa geometrin för optimal bromsverkan och känsla i handtaget.

Större vajerkraft orsakar större flex

Vad det handlar om är det matematiska förhållandet mellan den kraft som bromsbacken utövar på trummans insida och den kraft med vilken vi klämmer till bromshandtaget.

Ju större detta förhållande är, desto kraftfullare upplever vi bromsen att vara, men samtidigt kommer den större kraften i vajern att orsaka större flexande i systemets komponenter, vilket ger ökad svampighet i bromshandtaget, kanske mer än vad som är önskvärt!

För att öka kraften hos bromsbacken måste vi ju öka det geometriska förhållandet mellan bromsarmen på bromsskölden och styrets bromshandtag. Förutsatt att vi tänker oss att man klämmer handtaget med samma kraft. Men en sådan ökning av bromskraft innebär samtidigt en längre väg för bromshandtaget, kanske såpass att det bottnar mot styret! Alltså ur askan i elden! Återigen, en kompromiss är rätta vägen att gå.

Överraskande upptäckt

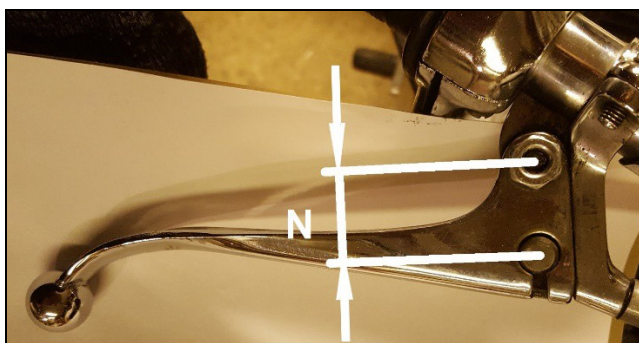
Jag gjorde en kontroll av bromshandtag på mina maskiner. Och blev lite överraskad samtidigt som jag fick ett svar på en egenhet som jag funderat på i årtal (utan att undersöka saken).

Om man börjar med själva bromshandtaget så verkar de flesta handtag mäta cirka 4 tum mellan sin ledpunkt (pivot point) till de mellersta två fingrarna. Och även om det finns en del varianter på marknaden så kan vi ta detta som ett hyggligt korrekt Vincentmedelvärde.

Nästa mått är avståndet mellan vajernippeln och handtagets ledpunkt (pivot point), ett mycket viktigt mått som vi kallar "N" i vår kalkyl. (Se bild nästa sida)

Det är dessa omständigheter som bestämmer vilken kraft vi framkallar i vår vajer, förutsatt att vi räknar med en konstant klämkraft i handtaget med exempelvis 100 pounds.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Boken "Know Thy Beast" anger måttet N såsom 29/32 tum, eller 0,906 tum på ett standard Vincenthandtag, men 1,125 tum är också vanligt på Vincent och andra hojar och bland eftermarknadshandtag.

Jag själv har ett par fina aluminiumhandtag på Jindivik som mäter 1,125 tum medan ett par Cuppinihandtag som jag har på hyllan (vann dem i ett lotteri en gång) är 1,0 tum!

Det finns alltså olika varianter och med bara ögonen är skillnaden inte alltid uppenbar utan ordentlig mätning! Så ifall du gillar att dra på gasen och just har bytt bromshandtag till ett som såg likadant ut, men inte är det, så kan det hända att du kommer att upptäcka ändrade bromsegenskaper utan att riktigt förstå varför.

Låt oss räkna på det. Med vårt genomsnittshandtag drar vi med momentet 100 pounds x 4 tum = 400 lb inch när vi klämmer åt handtaget. Med måttet N = 0,9 tum får vi vajerkraften 400 delat med 0,906 tum = 441,5 pounds.

Med den vanliga N = 1,125 tum får vi en sänkning av vajerkraften till 355,5 pounds (400 delat med 1,125). Detta är en väsentlig skillnad som du känner av när du bromsar.

Jag gjorde en kontroll av mina bromshandtag på hojarna i garaget - med överraskande resultat!

Motorcykel	N bromshandtag	L bromsarm på skölden	Funktion
Shadow - standard Vincent	1,125	2,25	Klen
Prince - dubbel 8-tums BSA	1,125	3,5	God
Heap - dubbel 8-tums BSA	0.906	3,5	Utmärkt
Jindivik - 8 tums Manx	1,125	3,25	Utmärkt



Shadowen har en svampig känsla och dålig bromsverkan; Princen har en god bromsverkan och ingen svampig känsla, men det känns som att mer bromsverkan behövs (Jag kan inte dra tillräckligt hårt i handtaget). The Heap, med samma handtag som Princen (trodde jag!) har en mjuk men effektiv broms som kan få motorcykeln att stå på näsan! Jindivik har en bra broms med endast liten svampighet. Givetvis är det så, att The Heap och Princen med sina 8 tums BSA-bromsar inte kan jämföras rakt av med en standard Vincentbroms, men jag fann varför jag inte kan bromsa lika effektivt med Princen som med the Heap. Till båda hade jag använt Royal Enfield Twin pull handtag och trott att de var likadana - men det var fel!

Nu till bromsarmens längd L

OK, så långt har vi kommit halvvägs vad gäller bromsteorin, det vill säga, vi har tittat på vajerns

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

dragkraft ner till bromsarmen och skölden, och här är det samma sak! Den kraft som bromsbacken utövar på bromstrummans insida beror på bromskammens utformning och på bromsarmens längd, här kallad "L".

Med en konstant kraft i vajern så ger en ökad längd på bromsarmen ett ökat moment och en ökad kraft på bromsbacken - men samtidigt så krävs en längre rörelse på vajern. För att få en tillfredsställande broms, så måste hävarmarnas längd i båda ändar matchas på ett vettigt sätt.

När man ser på Vincents bromssystem verkar det som att vi har kortare hävarm än genomsnittet både vad gäller bromshandtag och bromsarm. Detta ger samma förhållande mellan handens kraft och momentet i bromsarmen, men det betyder samtidigt att kraften i vajern blir större än hos genomsnittet. Om vi kombinerar detta med Vincentsystemets "balance beam", som i sig innebär extra risk för svampighet, så har vi en del av förklaringen till att många av våra Vincentar tenderar att ha en svampig bromskänsla.

Minska vajerkraften

Om man ökar avståndet N och avståndet L i proportion, så skulle nödvändig vajerkraft minska och förhoppningsvis även svampigheten (speciellt med tanke på "the balance beam"), utan att påverka bromsförmågan negativt.

Om du har ett 0,906-handtag på styret, prova att byta till 1,125-handtag och samtidigt förlänga bromsarmen som är 2,25 tum standard, till 2,75 tum för att behålla samma geometriska förhållande (det är alltså 2,25 delat med 0,906 multiplicerat med 1,125). Man kan kapa och svetsa ihop en bakre bromsarm som är 3,25 tum lång, eller till och med prova att direkt använda en bakre bromsarm på frambromsen. Men bli inte förvånad ifall du råkar få tendens till svampighet eller en alltför stor rörelse.

Om du byter från en enkelvajer till twin pull-handtag, så måste du förlänga bromsarmarna till 4,5 tum för att få samma känsla i bromsandet som förut.

Ett byte till bromsarmar avsedda för bakre broms hjälper bara delvis, eftersom de bara är 3,5 tum. Detta är en verklig skillnad som du kommer att märka av ute på vägen.

Min Shadow, som tydligen har längre än standard "N" handtag, skulle ha en solid broms fast med dålig bromsverkan, men den är faktiskt både svampig och dålig. Så här är det motiverat med omfattande insatser för att minska svampigheten.

Jag kan ju prova mitt eget råd ovanför och byta till bakre bromsarmar för att kompensera för handtagets långa "N"-mått, allt för att få en bättre bromsverkan.

Om detta samtidigt medför en oönskad svampighet så måste jag följa mitt eget råd och modifiera bromsarmarna till 2,75 tum för att nå samma geometriska förhållande som standardutförandet, men med en lägre vajerkraft som följd.

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

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

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

Deadline: 31 okt 2020

Ännu fler bromstips

Johan Ulff



Dubbelnockad broms från Nederländerna, 7 tum diameter

För den som vill gå ytterligare ett steg så finns idag ett par förbättrade bromsar med Vincentlook på marknaden.

En variant innefattar trummor och backar medan de andra innefattar även nytt nav.

Då krävs en om-ekring av hjulet.

Gemensamt är att man får ta fram stora plånboken, men det kanske är lätt att motivera ifall man anser att inköpet blir en typ av försäkring för att öka chansen att kunna bromsa i tid.

Vi har tidigare i tidningen haft med installation av den nederländska Vincent Speetbromsen. Grovt sett är skillnaden mot original att den är dubbelnockad. Se bilden ovan.

Det ger då två "leading" bromsbackar gentemot original med en "leading" bromsback och en "trailing" bromsback.

Två sådana trummor fram ger en broms med betydligt bättre verkan än originalutförandet trots att den fortfarande är 7 tum.

Andra skillnader är att bromsskölden är av en styvare utformning med lägre vikt. Den är tillverkad ur ett stycke aluminium.

Själva bromstrumman är gjuten jämfört med originalets pressade i stål. Den är uppstyvad, breddad och försedd med kylflänsar som på Black Shadow och bibehåller ungefär samma vikt som original.

Bromsbackarna är uppstyvade och beläggen bredare

Speetbromsen använder inte balansarmen. Denna kan tas bort i och med att två kraftiga handbromsvajrar, som medföljer, sköter överföringen från handtag ner till trummorna.

Man behåller navet och behöver alltså bara byta trumma och sköld samt montera de vajerdetaljer som medföljer.

Denna variant finns också för montering i bak. Bakbromssatsen är då bara för ena sidan.

I reklamen anges att bromsvarianten har sålts i fler än 125 ex. pb



En utveckling av originalets 7 tum till 8 tum. Passar alla serie B, C och D-maskiner. (Varför VOC:s bild visar urtaget i skölden framgår inte riktigt)

VOC 8 tum

Från Vincent Owners Club Spares Company kommer nästa variant. Det är i princip en förstoring av befintliga bromsen från en diameter på 7 tum till 8 tum och diameterökningen ger förstuds ökad bromseffekt.

Dessutom har bromstrumma och bromsbackar breddats och ökningen av arean på beläggen är 160 procent.

VOC:s 8-tumsbroms behåller i och för sig enkelnocksystemet, men sidvagnsåkare kommer att gilla den här varianten eftersom den nyper även när maskinen står still i uppförsbacke.

Ser man endast till bromsbeläggens area så bidrar just areaökningen tekniskt sett inte till ökad bromseffekt (bromskraft). Men areaökningen ger fördelar i minskad "fading" i långa nerförsbackar och för all del, ett ökat tidsintervall mellan byte av backar.

Satsen man får är komplett på så sätt att inga andra delar behövs förutsatt att du återanvänder bromsarmarna, hastighetsmätardrivningen och skruvarna till navet.

Den passar Serie B, C och D, både twin och encylindriga.

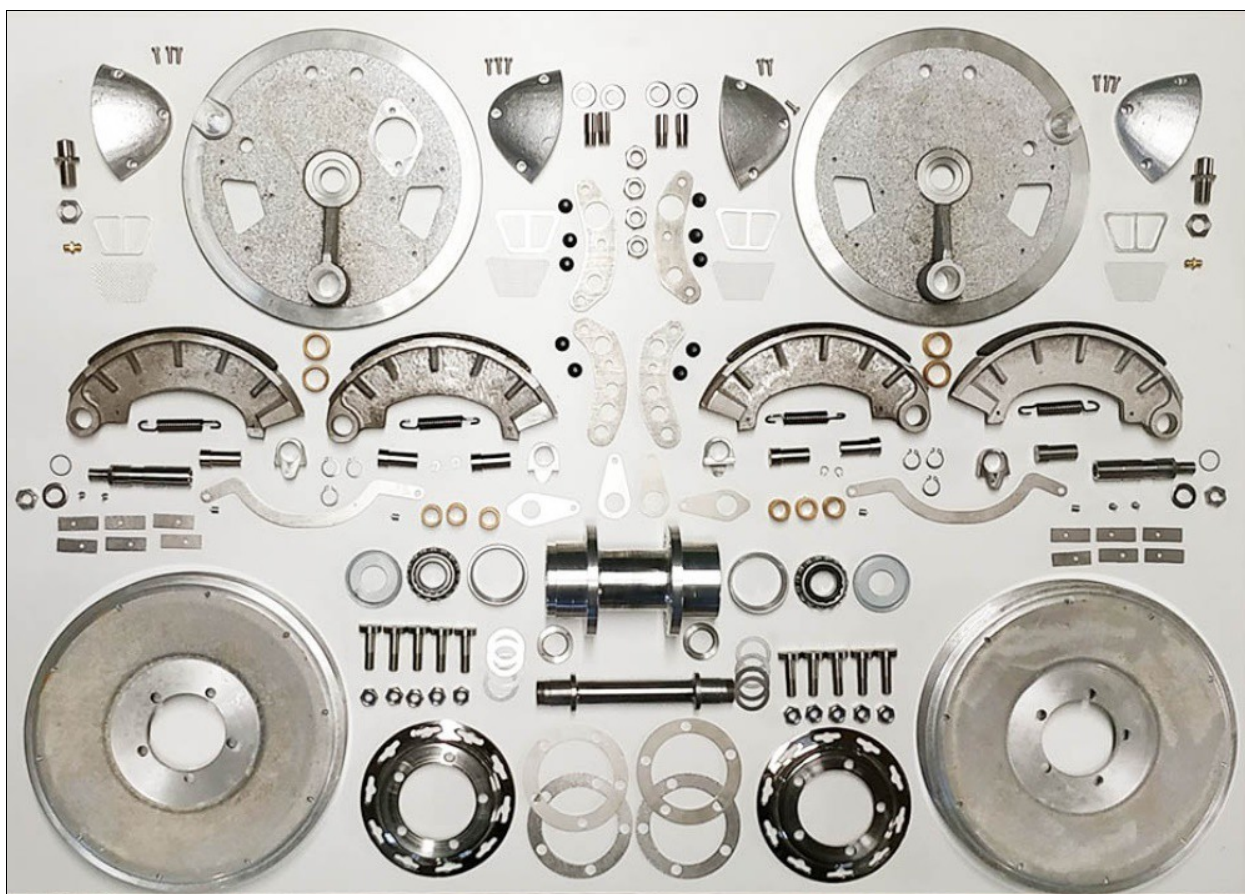
Tysk variant

Bredvid Speetbromsen från Nederländerna och VOCs 8-tummare och möjligen några fler, dyker en genomarbetad variant upp från Tyskland.

Tillverkaren Bernd Schmitz talar nog inte bara för sig själv när han summerar behovet av en uppgraderad broms för att vettigt kunna använda en Vincent i dagens trafik.

De andra tillverkarna, VOC spares och nederländska Vincent Speet Metaalbewerking B.V, håller antagligen med Schmitz beskrivning av bromsen såsom troligen OK, eller rentav bra för den tidens körning, men ganska medioker, eller rentav dålig för dagens bruk.

Till och med Phil Vincent lär ha reflekterat över bromskonstruktionen och sagt att hans bromsar "egentligen skulle varit större".



Schmitzbromsens poäng är ett utseende liknande originalet. Men innanför döljer sig en 8-tums dubbelnockad broms. Med en väldig massa delar.

Även om man sköter sitt underhåll och byter slitna delar såsom backar och trummor, så tenderar bromsskölden att förbli densamma. Förutom slitage på lagringarna för backarna, så kan skölden tendera att ge efter vid hård inbromsning, enligt Schmitz. Detta ger då effekten att en del av av bromsrörelsen försvinner i sviktande komponenter. Även bromsbackarnas



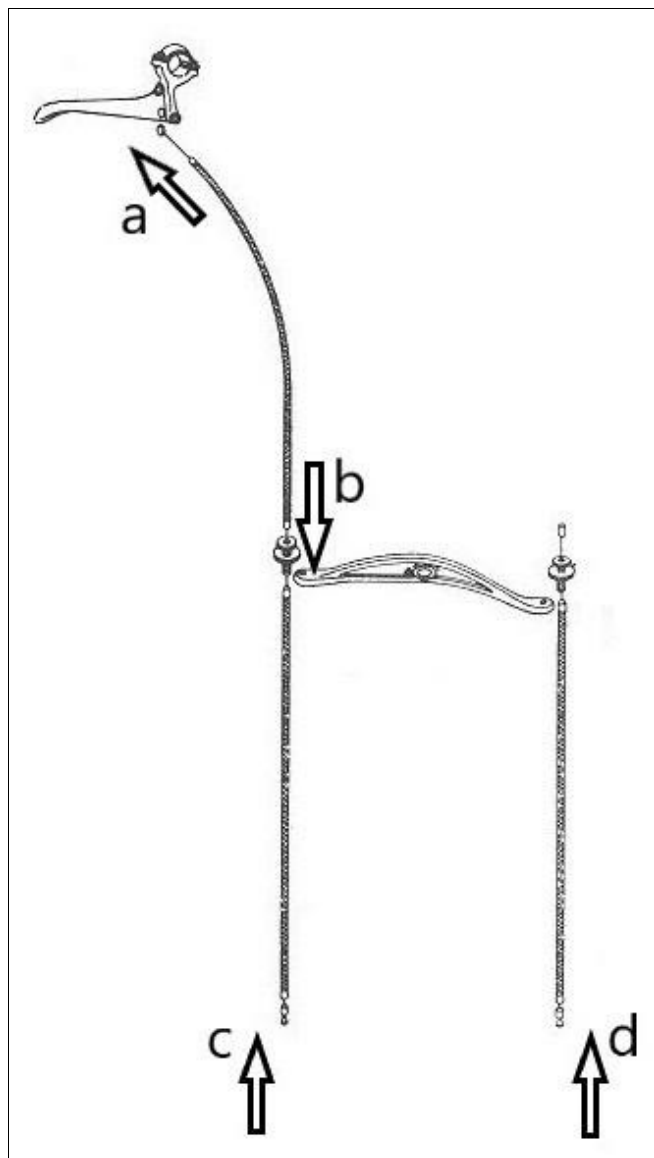
konstruktion och beläggen får sig en skrapa av Schmitz, och i ärlighetens namn är det väl försäljaren som kommer till tals här.

Vara som det vill med det, Schmitz' bidrag är en dubbelnockad åttatumsbroms, tillverkad med fina toleranser. Bromsskölden är liksom för Speetbromsen gjuten, för ökad styvhet. Och, nu kommer det fina i kråksången: länkaget till den andra bromsbacken är gömt innanför bromsskölden! Utifrån ser den alltså väldigt original ut, men inuti döljer sig en effektiv twin leading shoe-broms.

pb

Snillrikheten med Vincents frambroms

Johan Ulff



Hur funkar Vincents balansarm, (balance beam)?

Ja, genom att använda sig av en balansarm när konstruktören två saker:

1. Det blir inte jättenoga att justera in bromsvajrarna vid montering. Det kan diffa lite men balansarmen ser till att exakt samma kraft levereras till vänster bromstrumma som till höger. Ingen risk för ojämn bromsverkan alltså.

2. Nästa finess är att om du drar så hårt du kan i handtaget vid a) så får BÅDA bromsarna den kraft som vajern ger. Det sker ingen halvering av kraften bara för att du har två vajrar nedtill i konstruktionen. Förklaringen är att den kraft du applicerar på vajern i handtaget vid (a) är samma kraft som påverkar balansarmen vid (b) på grund av att vajerhöljet har sin ankarpunkt där. Och samma kraft kommer att dra i bromsarmarna vid (c) och (d). Inget är dock gratis och bromsen kommer att upplevas som mjukare. Från det att bromsen börjar ta, kommer du att dra handtaget in dubbelt så långt, jämfört med en konstruktion utan balansarm där du känner ett bättre "klipp" i bromsen.

Men, som sagt, med en konventionell twin pull-lösning (utan någon balansarm) får man en halvering av bromshandtagets kraft när man väl har nått fram till bromstrumman.

Nya medlemmar i klubben!

Mikael Norling Arboga
Hux Nettermalm Sköndal

Kim Eldiin Stockholm
Peter Hansen Svendborg

Min Vincenthistoria

Bengt Östervalls minnen om en Vincentmaskin

(från MCHKs tidning 1 år 2000)

Redan när mitt motorcykelintresse började på 50-talet, blev jag fascinerad av Vincentmärket. Stora svarta potenta maskiner med namn som Rapide, Black Shadow och Black Lightning och med en intressant teknisk uppbyggnad.

Som ram hade de ju en liten oljetankslåda med vidhängande styrhuvudfunktion, fotpinnar som verkar ditslängda i sista stund, dubbla ventilstyrningar, mm, mm. Allt mycket elegant och vida överkonstruerat. Jag älskade dessa dubbelbromsar och Shadow's 5-tums hastighetsmätare. För att inte tala om avgasljudet i staccato: dunk-dunk, dunk-dunk!

Så småningom lärde jag känna Gunnar Friberg, som då jobbade på Racing och Fart, och var centralfigur i Stall Upplandsgatan, en sofistikerad samling motorcyklister med FMCK och vanligen Vasastan som hemvist.

Risig Shadow skulle provköras

Gunnar hade i slutet av femtioalet kommit över, hur vet jag inte, en äkta Black Shadow som Christer Fredholm och jag inbjöds att testa sommaren 1960. Vi for ut till Skogås, där Gunnar och hans mor "Krut-Lisa" hade ett sommarhus. Efter att ha träffat grannen Bosse Elmhorn och tillsammans med honom begråtit "Frippes" förfallna HRG, som en gång tillhört Jocke Bonnier, var det dags att ge sig på Vincent 1000 cc.

Cykeln var i risigt skick, den fina mätaren var borta, registerkåpan var sönderslagen, ena frambromsvajern saknades liksom den till tändningsjusteringen. En förgasare öppnade bara till hälften och den halvmeterlånga kickpedalen hade låst sig i returläge.

Verkade komplett

Men i övrigt verkade den komplett och i originalskick. Efter diverse flödningar och med förenade krafter brakade besten igång efter några steg och den försiktiga färden på Skogås smala grusvägar kunde anträdas.

Efter någon vilsen kilometer kom jag ut på Nynäsvägen och kunde "öppna upp".

Vilken känsla! Kort styre, kompakt körställning och gungig fjädring - men Vincent!

När jag närmade mig Sköndal och skulle vända blev jag osams med den knepiga servokopplingen. Den består av en liten lamellkoppling som sätter fart på två jättelika bromsbackar typ buss, och med centrifugalkraftens hjälp smäller det hela iväg utan bedövning. Jag mötte inte med gasen utan fick motorstopp.

Kunde inte knuffas igång

Där stod jag i min litenhet, cirka 55 kg, och orkade inte kuta igång 203 kg engelskt mästerverk på full förtändning. Till all lycka stannade en taxichaufför som knuffade på och jag kom igång igen. Puh!

Senare på erbjöd Gunnar mig att köpa maskinen till ett pris av 625 kr.

Jag nappade och vi körde hem hojen i Gunnars Citroen 2CV, hur f-n det nu gick till, och kånkade ner den genom hyreshuset till min pappas portvaxtsverkstad om cirka fem kvadratmeter.

Efter hand började jag plocka isär det hela och pannrummet intill fick tjäna som upplag för allt skrymmande. Till slut hade jag motorenheten på arbetsbänken och dissikeringen tog vid.

Nerkörd motor

Det blev en minst sagt omtumlande upplevelse. Beundran av precisionsbearbetad finmekanik, utsökt materialval och flygtekniska konstruktionslösningar blandades med djup förfäran över hur en motor kan se ut när den är nerkörd i botten.

Vevstakslagren med sina 270 stålroller hade ett radialspele på bortåt millimetern och vändkanterna kunde man bryta naglarna på. En grov beräkning gav vid handen att en renovering skulle kosta mig nåstans mellan 2500 - 3500 kr (!), vilket var då var en svindlande summa, åtminstone för mig.

Jag satte in en annons i DN och en odalman från Knivsta kom ner till Fredhäll och köpte hela rasket för 670 kronor och jag tyckte att jag hade gjort en bra affär! Jag tog till och med spårvagnen ner till hotell Gillet och firade det hela med en Carlsberg och en leverpastejmacka, minns jag.

"Käringskräcken"

Killen hörde av sig så småningom och berättade att han hade satt ihop grejorna som dom var och körde runt på grusvägarna i västra Uppland. Han hade målat eldsflammor på tanken, monterat ett Marlon Brandostyre och döpt cykeln till "Käringskräcken".

Jag trodde inte att det var sant, men han skickade bilder och jag hade förmånen att besöka honom något år senare när jag låg ute och sålde motorsågar. Han bjöd på kaffe och vi inspekterade eländet i hans vedbod.

Som det kan bli!

Bengt Östervall



Frågan man ställer sig är – var finns denna Rapide idag?? pb

Willys modifierade Rapide



Ibland måste man vara tillräckligt ung för att ha tillräckligt med mod.

Att i unga år göra hoppet från en blek Huskvarna Silverpil på 9,5 hästar till en tung vässad värsting på 1000 cc! Att ta det där klivet, det är inte för vem som helst att göra!

Willy Svensson både ville och vågade.

Och det blev inledningen till ett livslångt förhållande där han flera gånger förbättrat och moddat sin Vincent. Med de medel som stod till buds på den tiden.

Och just detta, att man fick ta det som låg närmast till hands, gjorde att delar från allehanda personbilar, och till och med en lastbil, återfinns på Willys Rapide, fortfarande idag.



I princip dagens utseende. Bakramen är egentillverkad med Triumph som inspiration.

För länge sedan

Men det var för många, många decennier sedan som det började.

På den tiden, mitten av 60-talet, knattrade den unge Willy omkring på sin Silverpil i Kallhäll utanför Stockholm.

Hans polare Boak Larsson hade minsann en Black Shadow, och Willy både såg och hörde Boak damma omkring mellan fiken på sin maskin.

Och hos Willy föddes givetvis den oundvikliga tanken.

- Det vore ju roligt med något riktigt stort när man blir 18 bast. En HD eller Vincent. Så gick mina drömmar, minns Willy.

Han höll utkik och hade faktiskt inte varit och tittat på några andra tungviktare när en spännande annons dök upp i Dagens Nyheter: **"Vass Vincent säljes"**

Lightningkammar

Det lät som ett riktigt tillfälle!

Säljaren var en ung kille som bodde ganska nära, i förorten Hässelby.

- Han hette Malm i efternamn. Han var en lite ombytlig kille. Vincenten var nämligen hans 21:a motorcykel och han var själv bara 21 år fyllda!

Denna 1000-kubikare hade tidigare kommit från England med sidovagn. I tullpapperen finns angivet "transporthäck 400 kg".

Malm hade hunnit äga den ett par år och hade trimmat den med kammar från Black Lightning, ett par jättelika Dellorto-35:or och högre kompression. Ovanpå det, ett par dragpipes med symboliska stopp inuti för att länsmans sabel inte skulle kunna stickas in för långt!

En ganska hårig sak alltså, som absolut inte var laglig för gatan. Den var inte ens registreringsbesiktigad.

Lånade slantar

Provkörningen fick skötas av kompisen Boak och summan av kardemumman var att det blev en affär! Willy nallade av sitt sparkapital, lånade av mamma och affären var i hamn. Tillsammans med Boak transporterades Vincenten hem.

Hojen gick igenom, besiktigades och placerades sedan i källaren i väntan på 18-årsdagen i oktober 1968.

- Fram till den dagen blev det många provstarter i mammas och pappas källare, erkänner Willy! Längtan efter att få köra var givetvis stark hos Willy. Så pass stark att när dagen väl infann sig, så blev det liksom lite avigt. Hans mamma hade ställt till kalas med tårta och allt. Alla var församlade.

Utom Willy. Han var ute och körde!



Egentligen är det inte helt sant. Willy blev försevad av ett litet missöde.

- Växelspaken behagade att gå av och jag fick lägga i växlarna med indikatorspaken istället! Så det tog lite mer tid att ta sig hem.

Här kunde man ju tänka sig att det skulle finnas åtminstone någon i familjen som protesterade mot att Willy skulle gå från Silverpil till denna trimmade best! Men inte, då.

- Nej, pappa var en van MC-åkare och moster och morbror åkte mycket tvåhjulning, Scooter mest. Det var inga större protester.

Mätte med skollinjal på en bild i MC-tidning

Willy hade börjat som bilmekaniker några år tidigare, på Bilbolaget i Solna. Ett yrke som passade utmärkt för snart blev det dags att åtgärda det ena och det andra på den snabba, men svårkörd hojen.

Ett projekt var bakramen. Med en skollinjal tog Willy ungefärliga mått på en Triumph Trident som var på bild i MC-Nytt och gjorde sen en skiss över hur en ram med fjädring skulle kunna se ut. Efter att ha svetsat ihop sin konstruktion så provmonterades ram och inköpta stötdämpare från Triumph Trident. Därefter körde han med grejorna under en säsong för att se ifall det skulle uppstå några sprickor. Det gick utan problem och ramen lämnades sedan till förkromning hos Skeppstedts Svartoxidering som råkade ligga i samma hus som bilbolaget där Willy jobbade.



Den hemgjorda bakramen, gjord efter bild på en hoj ur en MC-tidning.

En annan åtgärd hade med förgasarna att göra.

Insugsrören mellan de stora 35 mm Dell Ortoförgasarna och topplock fick göras om. Då var det mycket praktiskt att vara mekaniker och att ha en pappa som jobbade på Bolinder i Kallhäll. Bolinder var en stor arbetsgivare med bland annat gjuteri och mekanisk bearbetning.

- Pappa kom hem med lite rostfria rör och plåtbitar.

Willy kapade, sågade, vek och lödde. Till slut blev det ett par insugningsrör.

Kring 1970 var det aktuellt att titta över motorn med borning, nya kolvar och ventilslipning.

Kört varje säsong sen 1968

Med kassaskåpsåker känsla för årtal och detaljer fortsätter Willy berättelsen. Så där som det bara kan bli, ifall man är gift med sin gamla hoj och har skött den och gjort sina renoveringar genom åren.

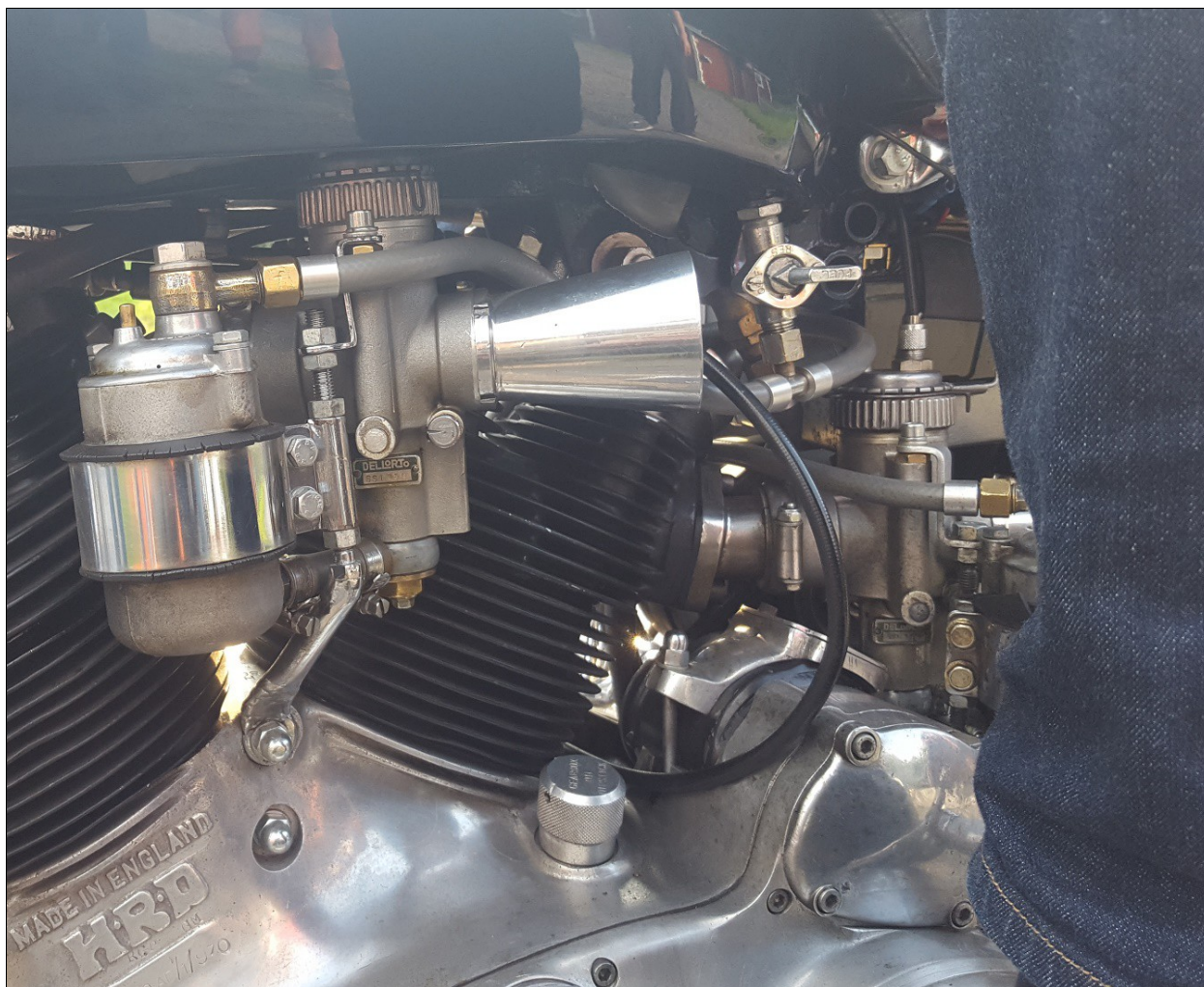
I princip varenda säsong sedan 1968 har Willy kört sin Rapide, undantaget under ett par småbarnsår på 70-talet.

Det har inte blivit så mycket långväga touring. Mest runt i Syd- och Mellansverige. Hojen används numera mest på hemmaplan och vid MC-träffar.

År 2014 gjordes den senaste renoveringen. Då hade det gått 45 år sedan den senaste cylinderborrningen, så det fick väl vara dags då!

Ventiler och styrningar byttes liksom trottlar. Kolvarna ersattes med ett par lägre, med 8:1 i kompression.

Och visst har det varit en fördel att vara på bilverkstaden. Willy stannade där hela sitt yrkesliv. Han hann med att vara bilmekaniker, provförare och verkmästare innan han var fastighetskötare på sluttampen.



Mäktiga Dell Orto 35:or (OK, byxbenet råkade komma i vägen, lite ...)

Listan på delar som sitter på Willys Rapide, bildar en enda lång räcka märken: Volvo 140, Amazon, P1800, VW och till och med lastbilen Volvo Snabbe, (en frambyggd lastbilsmodell som fanns mellan 1956 och 1975, på slutet som Volvo F82).

Här kommer en uppräknig av modifieringarna på maskinen:

Vinkelväxel till Vincentens varvräknare kommer från hastighetsmätaren till en P1800.

Locket på registerkåpan är en tillsnidad bit av Volvo 140s tunga aluminiumstötfångare.

Generatorn är från Volvo. Den krävde lite pill att gifta ihop med den engelska motorcykelmotorn. Delar från Bosch ingår och remspänningen tas om hand av en delad remskiva med shims á la VW. Konstruktionen krävde dock en kort rem. Det blev den kortaste som fanns på gummifabriken Trelleborg och Willy såg till att köpa på sig ett lager remmar.

Varvräknaren är en ursprungligen en original Rapide hastighetsmätare. Den är omkalibrerad och utrustad med ny, hemgjord mätartavla.

Hastighetsmätaren har genomgått viss kirurgi.

- Jag hade en P1800-mätare inhyt i femtumshuset först. Den var ju så snygg. Men Volvomätaren saknade vinkelväxel och vajern fick sticka ut framåt i färdriktningen genom ett borrarhål. Det var lite tveksamt. När jag sen ordnade till ett vanligt utseende på mätaren pluggade jag det stora borrhålet i mätarhuset. Jag slog i en aluminiumplugg. Och pluggen tillverkades av en kopplingscylinder från Amazon!

H4-insatsen och tutan är från, ja ni har gissat rätt, ... från en Volvo, förstås.

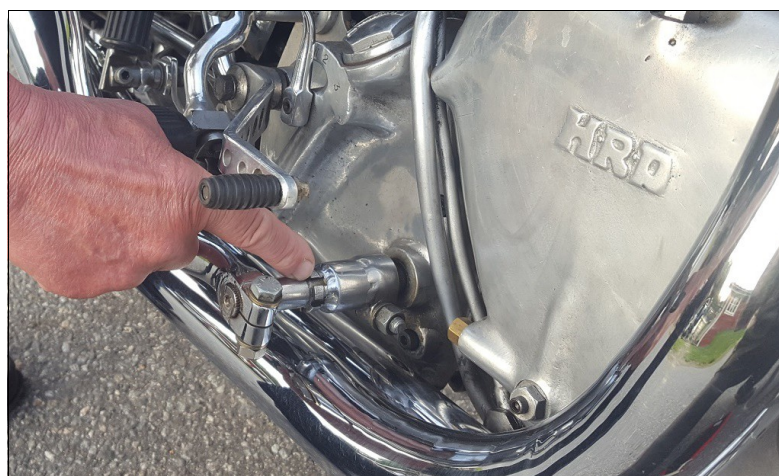
Tanklocket är egentligen ett kylarlock från en Volvo Snabbe. Det kromade lockets text "ÖPPNAS SAKTA" blir som en svensk blinkning till ett mer än 50-årigt ägande av en brittisk kultmaskin.

Kopplingen är en modifierad Norton.

Vevhuset ventileras genom att han har adderat D-variantens avledning från ena ventillocket och samtidigt behållit originalventilationen. Båda förenas och är dragna uppåt för att tillåta olja att rinna tillbaka. Själva slangen mynnar sedan ut vid kedjan.

- Jag kör inte så våldsamt idag, ändå. Det funkar. Förr, när jag drog på så klagade kompisarna som låg efter över att de fick oljestänk i ansiktet!

Sadeln är också den en specialare. Det är en tillbehörssadel från MC-firman Roffes i Stockholm blandat med lite hemsmide. Det svarta sadelöverdraget började sitt liv som ett skinnställe, inköpt på Roffes för 225 riksdaler).



Kickaxeln är av en förlängd typ.

- En form av ansvarsfull återanvändning! säger Willy med ett skratt.

Och som en nästan osynlig krona på verket sitter en startmotor från Vincent Spares monterad under motorn.

Något som vittnar om att det kommer att dröja innan Willy Svensson slutar åka och lägger handskarna på hyllan.

2020

v 4

Onsdag

22

Januari



Grattis Mr Vincent på namnsdagen 22 januari!

När lokalavdelningarna Stockholm-Norrköping i Vincentklubben skulle fira namnsdagen den 22 januari, hade ingen tid den dagen! Vi bestämde ett nytt datum som passade alla och den 14-15 februari drog det ihop sig till firande.

Fredag 14:e hade en omfattande planering med först ett besök i Anders lada, med demonstration av hans VW med wankelmotor...! Efter det blev det en seriös däcksparkning i Anders garage/ verkstad med några superfina projekt på plats!



Anders ISR-maskin, med en av ett fåtal tillverkade rammar, ska snart genom SFROs nålsöga. Anders har utrustat den med 1000cc Hedlund och Quaifelåda. Sadel och tankar är Manx medan bromsandet sköts av Grimeca fram och Trident bak. Willy och Kåre övervakar manövrerandet.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB



Dag F, Anders H, Boak Larsson och Kåre A. Och halva Dags Comet.

Dags hemgjorda Steak Pie hemma hos honom och fru Maria. Plus några pilsner. Dags son Philip har koll på gubbarna.

Vi fortsatte hos Anders i hans garage med att kolla in hans Vincent Black Shadow som är ett verkligt fint exemplar.

Fredag kväll fortsatte med middag hos Dag och på menyn stod Steak Pie gjort på oxkött, med potatismos, gröna ärtor, öl och whisky att dricka.

Dags fru Maria och deras söner var med oss till middagen. Det blev sedan fortsatt snack in på småtimmarna om olika motorteorier och tillslut hade vi fått nog av kamtider och axialspel och kunde nöjda dra oss tillbaka till Dags man-cave ovanpå garaget där vi hade vårt nattlogi.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Lördag morgon vaknade vi lagom till en engelskinspirerad frukost. Vi tillbringade sedan förmiddagen på Åby Motorklubbs årliga marknad i Norrköping. Anders och Dag är medlemmar i klubben och hade något uppdrag en stund på förmiddagen. Det var trångt och mycket folk, mest med grejer till USA-dragracingbilar. Några balla Harley-choppers var utställda från hojklubben Peking Mc.

Även ett antal mopeder fanns utställda i varierande kondition, fast alla hade svullna cylindrar ... Vi gjorde sedan ytterligare en däcksparkarsession hemma hos Dag i hans garage. Där finns två mycket fina Vincenthojar, en 500 Comet och en 1000 Touring Rapide. Dag hade lämnat Rapidens framhjulet till svarvning av trummor och backar, för en effektivare frambroms.

Nöjda och laddade efter träffen

Vi gick igenom lite vad Phil Irving sagt om det ena och det andra och vi kunde nöjda efter besöket stänga verkstan. Det hela rundades av med lite fika och sedan styrde vi hemåt mot Solna och Kallhäll nöjda och fyllda av passion efter det trevliga namnsdagsfirandet hos Anders och Dag! Tack grabbar för er gästfrihet och välarrangerade träff!

Vi tar årsfirandet hos oss nästa år!

Boak, Willy och Kåre.



Anders snygga Shadow beundras.

Renovering av en sliten axel

Peter Sandström

Vid renovering av min Vincent Rapide upptäckte jag att ramlagertappen på vevaxelns drivsida hade slitna lagerlägen. Innerringarna på lagren hade roterat på axeln och slitit ner axeln.



För att lagringen ska fungera krävs att axeln har ett övermått på diametern på c:a 1/100 mm för att innerringarna inte ska rotera på axeln.

Jag bestämde mig för att renovera lagerlägena på ramlagertappens drivsida. Det finns ett par metoder för att lägga på material på en sliten metallyta, antingen belägga elektrokemiskt eller med termisk sprutning. Vid termisk sprutning sprutas mycket finfördelad smält

metall med hög hastighet mot ytan där den smälter ihop med ytan och sedan snabbt kyls av och stelnar. Med denna metod kan man även belägga ett material med ett ytskikt i annat material för att till exempel påverka slitstyrka, friktion, korrosion mm.

Elektrometallisering i Tullinge strax söder om Stockholm är specialister på renovering av slitna maskindelar med termisk

sprutning och efterföljande bearbetning till önskat färdigmått, i mitt fall rundslipning till ursprungsdiametern.

Jag ville inte göra renoveringen på en komplett vevaxel med vevstakar så jag demonterade drivsidans vevskiva från vevaxeln.

Elektrometallisering tog hand om vevskivan med axeltapp, sprutade på metall och slipade om axeln. Efter en dryg vecka var jobbet klart.

Resultatet blev utmärkt.



Den metallsprutade och slipade axeltappen.

Hur gick det med Bodenmaskinen?



Ja, så kallades den maskin som Torbjörn Nilsson köpte i just Boden, och som skulle ställas i ordning för frun Ingrid. Här berättar Torbjörn Nilsson vad som hänt sedan dess:

"Väl hemma efter den soliga träffen vid Flottsbro fortsatte monteringen av tank, sadel osv. Avgasröret blev lånat från "gamla Bettan" så länge eftersom det tar tid att få leverans från VOC Spares i England.

Men nu dags för startförsök. Ut i friska luften, hålla på olja och bensin. Låta den stå ett tag för att var det rann ut nånstans. Såg skapligt ut.

Brandsläckare redo

Medlemmen Roland Möller blev tillfrågad om han ville vara beredd med brandsläckaren. Möller är liksom jag med erfarenhet från H-D så det föll sig naturligt!

Det blev inget startande. Kicken släppte halvvägs ner i trampet. Upprepade försök men varje gång släppte ingreppet i kuggarna på kickdrevet. Dessutom fungerade inte ventillyftaren med den känsla som behövs för en ordentlig startprocedur.

Tillbaka med den in i verkstaden, upp på arbetsbänken igen.

Av med kåpan för att titta på kickdrevet, såg inte så slitet ut. Men nya beställdes via VOC Spares, de kom i brevlådan efter en vecka. Under tiden, ventillyftaren. Den mekanismen sitter långt inne, det tog lite tid innan handlingskraften satte in, men jag kom att tänka på den gamla sanningen "a man's got to do , what a man's got to do ...".

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

Långt där inne bakom kamdreven såg det ut som att det var i bästa ordning. Tittade efter i Richardson för att se vad som kunde ställa till det. Vajern, var ofta största anledningen, stod det. Hur galet kan det bli med en ny vajer, då?

Jodå, brickan som höljet landar mot nere vid ingången till registerkåpan, den slitsen som gör att man kan trä in den över vajern, den var snett skuren så att den låg utanför centrum, det gick alltså trögt där.

Ventiltider och tändning dubbelkollas

Nu när registerkåpan var borta borde man ju kolla ventiltiderna och tändningen så att man inte gjort nån groda när jag satte ihop det. Det var bra med ventilerna. Tändningen då? Hade ställt den på den bakre cylindern som vanligt, nu tyckte jag att det borde kollas fram också.

Det var 20 grader fel!

Satte magneten försiktigt i ett skruvstycke för att se bättre, brytarplattan vinglade illa. Det var en skada på konan. Jag fick tag på en felfri och då blev det bra.

Nu vet jag inte riktigt hur det kom sig för det borde bli lika fel hela varvet runt och då samma brytaravstånd på båda. Men det är mycket som man inte begriper.

Ihop med allt igen.

Det blev start på första försöket!



Nu är den registreringsbesiktigad och klar för vårens turer på småvägarna i de vackra bokskogarna!

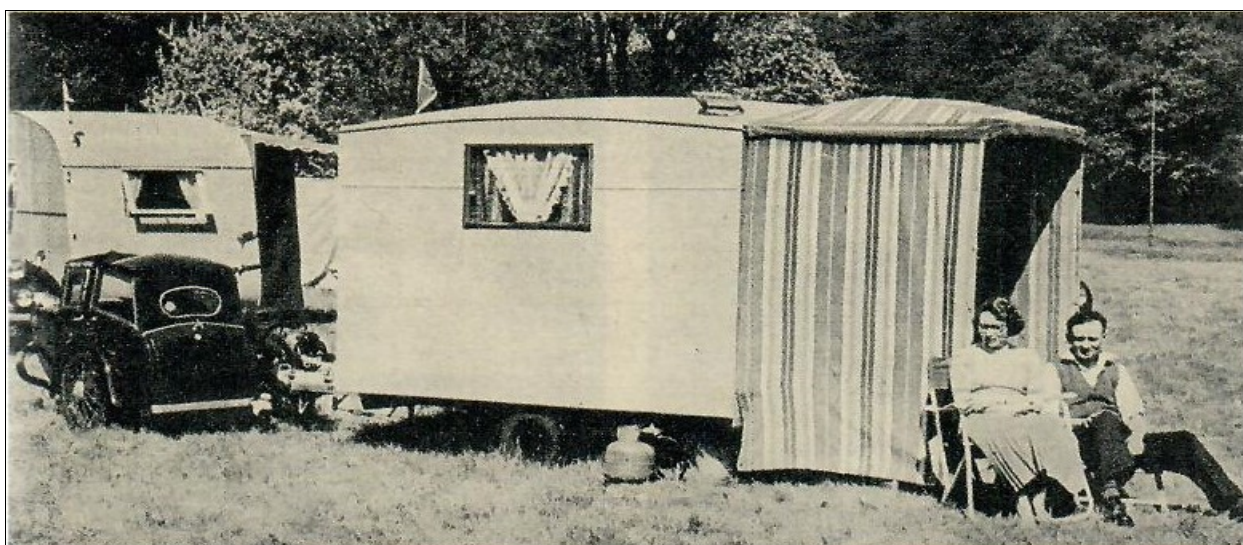
Eller?

Egen karantänvagn på Hemestern?

Semestertips 2020?

Medlem Peter Sandström tittade i gamla tidningar och hade ögonen med sig när ett bekant akterparti dök upp i bild i Classic Motor. Kanske något för semestern nu under Coronaåret 2020 när vi helst ska resa så lite eller isolerat som möjligt. Det kallas visst Hemester ...

"Jag hittade detta klipp i Classic Motor nr 3 2012. Tyvärr skymms hojen av en enorm sidvagn, men man kan ana ett styre med gashandtag och en backspegel (av husvagnsmodell?..) samt sadeln. Jag gissar att bakdrevet har ökats på några kuggar och att servokopplingen manövrerades med yttersta finess för att få rull på ekipaget."



Med en ordentlig Vincent på 1000 kubik får man med sig både en Blacknell-sidvagn OCH en husvagn på sin semester! Ätminstone i England på det idylliska 1950-talet, som på den här bilden från The Motor Cycle i juni 1956.

Enormt engelskt ekipage

På 1950-talet var det populärt med camping och speciellt mc-åkarna fick nöja sig med tält och sovsäck. Bilfolket däremot köpte husvagn med gott om utrymme och

bättre komfort. I engelska The Motor Cycle från juni 1956 hittar vi denna idylliska husvagnsbild. Men tittar man riktigt noga ser man att husvagnen är kopplad till en mc (!) som

dessutom har sidvagn! Av texten framgår alla fördelar och att "de 40bhp från 1000 cc Vincenten gott räcker till för det omfattande ekipaget". Kubiken till trots kan det inte

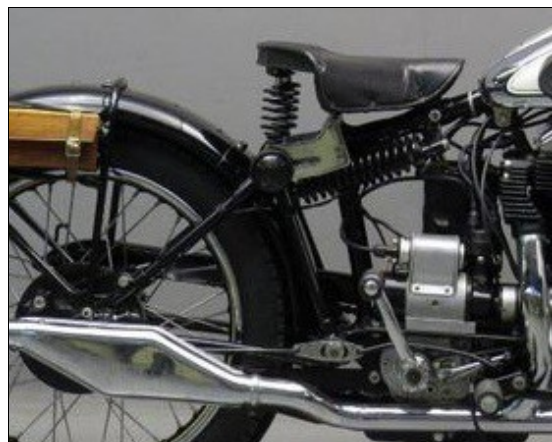
gått så svindlande fort på de engelska turistvägarna. Men kanske bättre med en modern hoj. Någon som känner sig hugad inför sommaren?

MATS OLOFSSON

Patrik Olsson vill sälja lite delar. Se hemsidan för kontaktuppgifter.

- Gängtapp från Tracy tools för oljefilter-huset (Whitworth 2 1/8" and 20 tpi). Använd en gång.
- En 3" kronometrisk varvräknare. Oanvänd.
- En 3" kronometrisk hastighetsmätare. Är graderad 240kph. Oanvänd.
- Original magnet och generator som satt på min Vincent vid köp. Ej testade.
- Concentric-förgasarna som satt på . Behöver nog ses över och byta slitdelar.

Vincent's fjädring faktiskt inte unik



Peter Sandström gjorde en lätt chockerande upptäckt

”Jag kan med sorg konstatera att Vincent inte var ensam om cantileverfjädring på bakhjulet. 1929 lanserade Matchless en ny modell, Silver Arrow med en smal v-twin och senare en något större modell Silver Hawk med en v-fyra och toppventiler. Båda har en bakfjädring av ”vincenttyp” och vi får delvis skriva om historien om Vincent.

Jag antar att PCV hade fullt upp med att komma igång med tillverkningen av motorcyklar med sin patenterade fjädrande ram, och inte orkade bråka med Matchless om eventuellt patentintrång. Dessutom överlevde ju Vincent längre, Silver Arrow lades ner redan 1933.

Googla gärna på dessa fantastiska maskiner. Priserna idag når nästan upp till Vincentnivå.

<https://www.yesterdays.nl/product/matchless-1931-silver-hawk/>

<https://www.yesterdays.nl/product/matchless-1930-silver-arrow-400-cc-2-cyl-sv/>

På den nederländska sidan hemsidan [yesterdays.nl](http://www.yesterdays.nl), har vi hittat följande upplysningar om modellen som kom med en vincentliknande fjädring.”

The year 1930 was dominated by a severe economic depression, yet the Motorcycle Show at Olympia, held from 10 – 15 November, witnessed the launch of not one but two four-cylinder models aimed at the very top of the market.

The ultimate fates of the two newcomers would turn out to be very different however.

Ariel's offering – the Square Four – would enjoy a lengthy production life lasting into the 1950s, whereas the rival Matchless Silver Hawk would be gone within five years.

The silver Hawk owes more than a little to the same company's innovative 400 cc Silver Arrow narrow angle V-twin of a year earlier.

The machine has a “Matchless “ patent spring frame with cantilever rear suspension and instantly adjustable shock absorbers which can be adjusted while the machine is in motion.

The engine arrangement is equivalent to two Silver Arrow engines set side by side, but whereas the twin has side valves and a leisurely manner of going, this new four boasts bevel drive to an overhead camshaft and all the performance that most riders of the day can handle.

Positioned with its crankshaft across the frame, the engine is particularly neat, all four cylinders being cast in one unit, the crankcase compact and sturdy.

SCANDINAVIAN VINCENT CLUB

The primary drive utilizes a duplex roller chain and runs in an oil tight light alloy casing, the chain being tensioned automatically by spring steel blades on both top and bottom runs. The company claims a power output of approximately 26 B.H.P. Alas, being expensive to make and introduced at the wrong time, the Silver Hawk fails to sell despite its mouth-watering specification and is quietly dropped in 1935.

Breakdowns? Inga problem för danske Jimmy



Småland, nära sjön Bolmen. Både Vincenten och dess besättning får underhåll!

Det är möjligt att förmågan till multitasking är speciellt värdefull om man kör Vincent? Jimmy C skickade ett foto från en tripp i Syd-Sverige. Matlagning och reparation pågick simultant.

"Jeg var på tur i 2015 med min søn bagpå. Vi kørte til Bolmen i Småland for at sove i telt. Da vi kom frem til campingpladsen var mit baghjul pludselig fladt. Så først slog vi telte op der efter lidt madlavning samtidig med at vi lappede baghjulet."

Bidrag till er tidning!

Först ett stort tack till Boak Larsson, Willy, Dag, Peter, Neville och Anders L som bidragit till tidningen!

Gör som dem, berätta gärna om dina planer, och hur det sen blev! Det kan vara resor, långa eller korta. Det kan vara projekt eller bara en rolig bild!

Vill du inte skriva, så slå en signal. Vi tar en pratstund på telefon så blir det garanterat en berättelse!

0760-524064 (Mailadress finns på sidan 9)

Johan Ulff, Oryddalsvägen 16, 44837 Floda



Undvik grusväg – hitta asfalten!



När du planerar en resa på småvägar kan du på ett enkelt sätt få reda på vilken beläggning som din resväg kommer att ha. Inom Sverige i alla fall.

Eftersom veteranhojar endast undantagsvis utrustas med senaste typen av offroaddäck, så att säga, kan det vara bra att försöka hitta vägar av asfalt att sträcka ut på, istället för grusväg. Man kan klicka in sig på Trafikverket och kolla upp sin plan inför helgrundan.



Rött är asfalt, blått är grus, turkos är oljegrus.

Ogillar man grusväg så väljer man rödmarkerade vägsträckor (röd är asfalt)
Sidan är en toppeninformation när man planerar en resa. (Eller planerar en invasion av Sverige, för den delen ...)

<https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket#>

Du kommer till en sida och där väljer du "VV-slitlager" i rull-listen till höger.

Zooma in på kartan. Lite fascinerande är ju att Trafikverket använder inte mindre än åtta olika färger på denna sida (betong, sten, förseglat grus, osv).

Kör försiktigt i sommar!