

Das erste Superbike

Das Wort Superbike wird normalerweise für Motorräder verwendet, die nicht nur sehr schnell, sondern auch groß, komfortabel, einfach zu fahren und langlebig sind – alles auf einmal. Einige glauben, dass die Honda 750 aus den frühen 70er Jahren der erste in der Kategorie war. Aber es gab tatsächlich schon 20 Jahre zuvor ein Superbike. Schließe dich Vincent an und du wirst hören!

In diesem Jahr ist es 50 Jahre her, dass der skandinavische Vincent Club gegründet wurde, sagt Jan Stigsén, Schatzmeister und Webmaster des Clubs. Wir beabsichtigen, dies mit einem großen Jubiläumstreffen am selben Ort wie unser allererstes Treffen im Jahr 1971 zu feiern.

"Natürlich werden einige der Motorräder und die Leute wahrscheinlich die gleichen sein wie bei dem Treffen vor 50 Jahren, so dass der Nachrichtenwert vielleicht nicht so groß ist. Aber vielleicht gibt es bei Nostalgie etwas für dich zu schreiben?"

Nun ist es so, dass dieser Nachrichtenwert für uns bei Nostalgie nicht der am meisten priorisierte ist – das überlassen wir mit warmer Hand der Tagespresse und den Wochenzeitungen. Die Information, dass mehrere Teilnehmer seit 50 Jahren im Bild sind, fühlt sich für uns jedoch sehr interessant an. Denn eine Motorradmarke, die es schafft, ihre Fans so lange im Griff zu behalten, muss doch etwas Besonderes sein, oder? Also sagen wir sofort ja, laden die Kamera in das Service-Duett und gehen auf ein Vincent-Meeting.

Die große Frage

Das Treffen findet auf dem Campingplatz Hökensås westlich von Vättern statt und als wir dort ankommen, werden wir von einigen vertrauenswürdigen Clubmitgliedern begrüßt. Wie Roland Magnusson, der erste Vorsitzende des Clubs, Henry Riedel, der 45 Jahre lang Schatzmeister war, und Sivert Bomberg, einer der Renovierungsexperten des Clubs. Und dann Jan Stigsén, der uns eingeladen hat.

Wir setzen uns in eine der Hütten auf dem Campingplatz, und mit dem gelegentlichen rumpelnden Fahrrad als Begleitung unternimmt die Vincent-Bande einen gemeinsamen Versuch, die große Frage zu beantworten – nämlich was ist so besonders an Vincent, dass sie die Begeisterung auch nach 50 Jahren noch haben. Und um es zu erklären, müssen sie bei Null anfangen.

Så här:

Als der Verein um 1970 gegründet wurde, war das Interesse am Motorradfahren gerade erst gestiegen, nachdem es zehn Jahre

lang praktisch nicht existiert hatte. Dies bedeutete, dass das Angebot an neuen Motorrädern eher schwach war. Die schnellsten und härtesten unter den verfügbaren Modellen waren einige englische Parallelen, die ziemlich stark vibrierten, und Hondas neue 750-four, die bisher nur im Bild war.

Aber als einige der Neuankömmlinge in der Motorradgeschichte zurückblickten, fanden sie zu ihrer Überraschung ein Motorrad, das gut zu allen neuen passte, und das bei weitem. Es hieß Vincent und war ein englischer V-Zwilling von 1.000 Kubikmetern. Die Produktion war bereits in den 1950er Jahren eingestellt worden, aber selbst 1970 war Vincent mit einer Höchstgeschwindigkeit von über 200 Stundenkilometern das schnellste jemals gebaute Standardmotorrad. Natürlich waren sie beeindruckt.

Gut in vielerlei Hinsicht

Aber es war nicht nur die Geschwindigkeit, die mich überrascht hat. Einen Vincent um 1970 zu bekommen, war nicht so einfach - nicht viele waren gebaut worden, und von ihnen war nur ein kleiner Teil in Schweden verkauft worden. Aber einige hartnäckige Leute schafften es irgendwie, jedes Exemplar herauszufischen, lange bevor das Preisniveau in die Höhe schoss, und als sie die Fahrräder in Gang brachten, erkannten sie bald, dass sie auch bequem, langlebig und straßensicher waren. Und als die Motorräder überhaupt repariert werden mussten, stellte sich heraus, dass die Ersatzteilversorgung absolut hervorragend war. Damals gab es in Jönköping sogar ein Vincent-Ersatzteillager. Darüber hinaus waren sie dank einiger cleverer Designlösungen überraschend einfach zu schrauben.

Das alles lud natürlich dazu ein, viel zu fahren. Es gab diejenigen, die mit ihren Vincent-Maschinen lange Reisen in verschiedene Teile der Welt unternahmen und mehrere tausend Meilen pro Jahr zurücklegten. Und je mehr man fährt, desto enthusiastischer wurde man", sagt Henry Riedel. In Großbritannien war bereits in den 1940er Jahren ein Vincent-Club gegründet worden, als die Motorräder noch hergestellt wurden, und einige der neuen Vincent-Besitzer in Schweden schlossen sich dort an. Damals beherrschten viele Menschen die englische Sprache nicht so gut und wollten sich wohl auch zu Hause treffen, so dass sich auch ein schwedischer Club bildete. Es kam schnell dazu, ganz Skandinavien abzudecken.

"Beim ersten Treffen hier in Hökensås im Jahr 1971 waren wir zu siebt", erinnert sich Henry. Aber das Interesse wuchs schnell und heute sind wir etwa 150 Mitglieder mit noch mehr Motorrädern.

Die meisten Vincent-Maschinen wurden in einigen intensiven Jahren in den späten 40er und frühen 50er Jahren gebaut. Während dieser Zeit gab es hauptsächlich drei Modelle, die beliebt waren, und es ist auch das häufigste im Club. Rapide und Black Shadow haben beide den großen 1.000 Kubik-V-Twin

- Rapide ist das Standardmodell, während Black Shadow mehr abgestimmt ist. Darüber hinaus gibt es eine Variante namens Comet mit nur einem Zylinder und einem Hubraum von 500 Kubik.

Aber abgesehen vom Motor sind alle recht ähnlich, mit gutem Komfort, hoher Qualität und einer ganz besonderen Art von Rahmen (über die Sie in der Geschichtsbox nebenan mehr lesen können).

Norvin und Egli-Vincent

Das Tolle an Vincent ist nicht nur der robuste Motor, sondern auch, dass es ein Motorrad ist, bei dem alle Teile gut zusammenarbeiten. Aber in den meisten Kontexten gibt es normalerweise Leute, die denken, dass sie das, was bereits gut ist, noch besser machen können, und die Vincent-Welt ist keine Ausnahme. So sind im Laufe der Zeit ein paar typische Sonderbauten entstanden, die auf Motoren von Vincent basieren.

"Zu Hause in England dachten viele, dass der beste Motorradrahmen ein Vaggram von Norton namens Featherbed sei", sagt Jan Stigsén. Es war für einzelne Zehen- oder Parallelwinde gedacht, so dass ein Vincent V-Twin in diesen Rahmen wirklich sowohl Schuhlöffel als auch Vaseline erforderlich war. Aber es gab diejenigen, die Erfolg hatten, und dann wurde das Ergebnis nach den beiden Mitwirkenden Norvin genannt.

Mein Fahrrad ist ein solches, ein Café-Renngebäude mit einem Rapide-Motor von 1951, der in einen Norton-Rahmen von 1954, also einem durchschnittlichen Modelljahr 1952,5, gepresst wurde. In der Tat gibt es ein paar andere im gleichen Stil in Schweden.

Norvin-selbstbau sind daher im Vincent-Club willkommen, auch wenn sie einen anderen Rahmen haben. Das gilt auch für das nächste Special, nämlich Egli-Vincent, dessen Rahmen der Schweizer Fritz Egli in den 1960er Jahren entworfen hat.

"Das ist die Art von Sache, die ich habe", sagt Henry Riedel. 1970 besuchte ich Fritz Egli in der Schweiz 1969 Ich bestellte einen Rahmen bei ihm. Den Rest habe ich an verschiedenen Orten hier zu Hause nachgeschaut und dann das Fahrrad selbst fertig gebaut. Ja, das ist derjenige, auf dem ich heute hier gefahren bin, insgesamt konnte es 120,000 Km. Norvin und Egli werden immer noch mit brandneuen Motoren gebaut - ziemlich erstaunlich 75 Jahre nach der Konstruktion des Motors und 66 Jahre, nachdem der letzte Vincent das Werk in Stevenage verlassen hat.

Superbike no 1

Bis dahin haben wir von Nostalgie angefangen zu verstehen, worum es bei dieser Sache mit Vincent geht. Dass so viele Menschen von Anfang an an der Marke festhielten, lag wohl daran, dass die Vincent-Motorräder in so vielen Dingen gleichzeitig gut waren. Sie waren nicht nur die schnellsten der Welt, sondern auch komfortabel, einfach zu fahren und langlebig. Um ein Wort zu verwenden, das viel später erfunden wurde, Vincent war ein angespültes Superbike. Und solange man kein Motorrad findet, das besser ist, ist klar, dass man dabei bleibt, auch wenn es 50 Jahre so gehen kann.

Also bedanken wir uns für das Gespräch und beenden mit einem Spaziergang mit der Kamera unter den insgesamt 37

Vincent-Maschinen auf dem Hit. Was wir hier in der Zeitung leider nicht wiedergeben können, ist der Sound – weder das kraftvolle Grollen der 1.000 Kubikmeter noch das dumpfe Dröhnen der Einzylinder-500er. Aber einige der Formen, Details und aufregenden Designs hoffen wir, mit Hilfe der Bilder zu vermitteln. Und wenn Sie mehr über Vincent und den Verein erfahren möchten, versprechen Henry, Jan und die anderen, alles zu tun, um Ihre Fragen zu beantworten. Sie finden sie auf vincenthrd.se!

Eine kurze Karte über Vincents Geschichte

1924-28: Die britische Firma HRD (Howard Raymond Davies) baut Motorräder mit Schwerpunkt Sport und Rennsport.

1928: Philip Vincent kauft HRD und beginnt mit der Herstellung von Motorrädern namens Vincent HRD. Er kauft Motoren, aber die Rahmen sind aus eigener Produktion mit Federung vorne und hinten. Die Hinterradaufhängung besteht aus einem separaten hinteren Rahmen, der unten artikuliert ist und oben einen Satz liegender Federn und Stoßdämpfer aufweist.

1934: Erster eigener Motor, ein Einzylinder 500.

1936: Erster Zweizylindermotor, ein V-Twin von 1.000 Kubikmetern mit 47,5 Grad zwischen den Zylindern.

1940-45: Vincent HRD ist mit der Herstellung für die Verteidigung beschäftigt.

1946: Neuer 1.000-Kubik-V-Twin im neuen Rahmen. Der Motor hat nun 50 Grad zwischen den Zylindern und der Antriebskette auf der rechten Seite. Der Rahmen ist eine innovative Konstruktion, der es weitgehend an gewöhnlichen Rahmenrohren mangelt. Der Mittelteil besteht aus dem Motor und einem leistungsstarken Öltank, die zusammen tragend sind. Am Motorpaket sind die vordere Gabel und ein hinterer Rahmen vom gleichen Typ wie zuvor angebracht und darüber befinden sich ein Gastank und ein Sattel.

1948: Neuer Einzylinder-500-Kubik-Motor, der im Grunde ein V-Motor ohne hinteren Zylinder ist. Der Rahmen des 500-Motors unterscheidet sich in einigen Punkten, ähnelt aber weitgehend dem Rahmen des 1.000 Kubikmeters. Vincents girdraulische Vorderradgabel wird als Alternative zur alten Parallelogrammgabel hinzugefügt.

1949: Der Name der Motorräder ändert sich im Laufe des Jahres von Vincent HRD zu nur Vincent, um Verwechslungen mit H-D auf dem US-Markt zu vermeiden.

1952: Bestes Jahr für Vincent in Bezug auf den Umsatz.

1955: Rückläufige Motorradverkäufe in der Welt führen zu einem neuen Konzept bei Vincent, bei dem die Motorräder volle Fiberglaskappen erhalten, um den Fahrer vor den Elementen zu schützen. Kein wirklicher Erfolg.

Ende 1955: Die Produktion von Vincent-Motorrädern wird eingestellt.

Insgesamt wurden knapp 11.000 Stück gebaut, von denen etwa 300 in Schweden neu verkauft wurden. Die überwiegende Mehrheit wurde schwarz lackiert, entweder mit HRD (bis 1949) oder Vincent auf dem Tank in Gold. Hier ist eine Liste einiger der berühmtesten Modelle:

Serie A (1936-39):

Rapide (V-Twin 1.000 cm³ 45 PS, 1936-39).

Serie B (1946-50):

Rapide (Standardmodell V-Twin 1.000 cm³, 45 PS, 1946-50).

Black Shadow (V-Twin 1.000 ccm, 55 PS, 1948-50).

Serie C (Girdraulic Vorderradgabel, 1948-55 teilweise parallel zur Serie B):

Comet (enthält 500 cm³, 28 PS, 1948-54).

Rapide (Standardmodell V-Twin 1.000 cm³, 45 PS, 1948-54).

Black Shadow (V-Twin 1.000 cm³, 55 PS, 1948-54).

Black Lightning (V-Twin 1.000 cm³, 70 PS, 1948-55, nur 31 Stück gebaut).

Serie D (voll bekleidet, 1955):

Black Knight (Standardmodell V-Twin 1.000 cm³, 45 PS, 1955).

Black Prince (V-Twin 1.000 cm³, 55 PS, 1955).

Curios Box über Rollie Kostenlos:

Rollie und der Badehosen

Über Vincent zu schreiben, ohne die Geschichte von Rollie Free und seinem Rekordlauf zu erzählen, ist fast unmöglich. Und so kommt's:

1948 war Vincents Sportmodell Black Shadow neu und mit einer Höchstgeschwindigkeit von etwas mehr als 200 Stundenkilometern das schnellste Motorrad der Welt, das direkt über den Ladentisch gekauft werden konnte.

Aber speziell getunte Motorräder und Rekordfahrten waren eine andere Sache. Dort hielt Harley-Davidson den US-Rekord mit 136 Meilen pro Stunde oder etwas mehr als 218 Kilometern pro Stunde. Das verärgerte den amerikanischen Vincent-Enthusiasten John Edgar, also bestellte er einen neuen Black Shadow in der Fabrik in England, wo er sie bat, alles zu tun, um es schneller zu machen. Einige Monate später wurde das Motorrad ausgeliefert. John Edgar bat einen erfahrenen Motorradfahrer namens Rollie Free um Hilfe bei der eigentlichen Fahrt, die in einer Salzwüste im Westen der Vereinigten Staaten stattfinden würde. Rollie sagte glücklich ja. Er befestigte ein Kissen an der Rückenwand, zog an Ledergestell und Helm, lag flach auf dem Bauch auf dem Kissen mit den Händen am Lenker und den Beinen direkt in die Luft hinter dem Hinterrad. Dann ging er über die Salzwüste.

Es ist in gewisser Weise gelungen. Die Endgeschwindigkeit betrug 148 pro Meile pro Stunde, so dass es keinen Zweifel gab, dass er H-D getroffen hatte. Aber Rollie dachte, es sei eine langweilige Zahl - 150 Meilen pro Stunde hatten sich gleichmäßig viel besser angefühlt.

Nun war er nicht nur Motorradfahrer sondern auch ein guter Schwimmer und offenbar hatte er versehentlich die Badetasche mitgebracht. Zu schnell wie sein Auge sprang er aus dem flatternden Ledergestell und dem Rest seiner Kleidung und zog stattdessen seine enge Speedo-Badehose, eine enge Badekappe und ein Paar Halbschuhe an. Dann stieg er wieder auf das Motorrad und gab das Eisen - und dank des geringeren Luftwiderstands gelang es ihm nun, das Motorrad mit 150,3 Meilen pro Stunde nach oben zu schieben. Rollie war zufrieden und der Besitzer des Motorrads, John Edgar, war zufrieden. Am zufriedensten war aber wohl die Werbeabteilung im Vincent-Werk, die das Event noch viele Jahre in seiner Vermarktung in den Vordergrund stellte.

Etwas mehr als 150 Meilen pro Stunde entsprechen etwa 242 Kilometern pro Stunde. In Badehose.

Bildtexterna:



Als der skandinavische Vincent Club 1971 sein erstes Treffen auf Hökensås Camping hatte, gab es neun Motorräder mit angeschlossenen Besitzern. Dieses Jahr war das 50-jährige Jubiläum am selben Ort und dann war die Teilnahme völlig anders, mit insgesamt 37 Fahrrädern und noch mehr Menschen.



Die Bande, die sowohl das Treffen organisierte als auch sich die Zeit nahm, Nostalgias Fragen zu beantworten: von links Sivert Bomberg, Jan Stigsén, Roland und Margareta Magnusson und Henry und Ann-Sofi Riedel.



Wenn Sie sich für einen typischen Vincent entscheiden, wird es dieser sein: ein Rapide aus den frühen 50er Jahren mit dem großen V-Motor in Standardausführung. Der Tacho ist extra



Egli-Vincent ist eine mittlerweile klassische Kombination aus Vincents 1000-Kubik-Motor und einem moderneren Rahmen. Die Kopie von Ann-Sofi und Henry Riedel verschraubte Henry 1970 zusammen. Ich bin 120.000 Km gelaufen.



Das Herzstück der großen vincent bikes ist der V-twin mit 1.000

Kubikmetern. Die Rohre an den Zylindern schützen die Schlagstangen und die Rebe zwischen ihnen zeigt, dass die Nockenwellen ungewöhnlich hoch sind.



Parallel zu den Zweizylindermodellen baute Vincent einen 500-Kubikmeter, der in etwa ein V-Twin ohne hinteren Zylinder war. Hier ist es der Vorsitzende des Vereins, Mats Johansson, mit seine Comet 500 aus dem Jahr 1952.



Der Sinn des Einzylindermotors war natürlich ein niedrigerer Kaufpreis. In Schweden erhielt man 1954 einen Comet 500 für 3.500 Kronen gegenüber 4.700 für einen Rapide 1000. Neben dem Motor waren sie sich sehr ähnlich und etwa 1/3 aller verkauften Vincent war Einzylinder.



Die Bremsen an Vincent-Motorrädern sind vielleicht nicht in der Klasse der heutigen Motorräder, aber in den 50er Jahren sind sie absolut zum Besseren, mit doppelten Trommeln, die vorne und hinten gebadet sind. Diese Lampe war gut zu haben.



Sowohl Phil Vincent als auch sein Designer Phil Irving waren aktive Motorradfahrer und es basiert auf einer Reihe von raffinierten Details. Es ist, als würden Sie den hinteren

Bildschirm leicht zusammenklappen, wenn Sie das Hinterrad abnehmen.



En på Höggen och och Bästler
sin motorcykel hela tiden. Men
han gillar Vincenten
Vincent och hans Vincent
Kometen 500 från 1951. Den
köpte han 1971 och har
alltid gillat den och har
starkt. Och har (og har inte)

Manche Leute wechseln und wechseln ständig ihre Motorräder. Doch das gilt kaum für Harald Wingvist und seinen Kometen 500 aus dem Jahr 1951. "Ich habe das Motorrad 1971 gekauft und bin fast sofort auf diesen Lenker umgestiegen. Dann bin ich einfach gefahren."



Vincents framgaffel
Girdraulic ser kanske
gammalmodig ut men
är en mycket modern
konstruktion.
Sidostyckena är av
lätmetall, rören
strax bakom
innehåller
stötdämpare
och det går att
justera både
försprång
och fjädning.

Vincents Vordergabel Girdraulic mag altmodisch aussehen, ist aber eine sehr moderne Konstruktion. Die Seitenteile sind aus Leichtmetall, die Rohre direkt dahinter enthalten Stoßdämpfer und es ist möglich, sowohl den Vorsprung als auch die Aufhängung einzustellen.



Dag Riise aus Norwegen hat gerade seinen superfeinen Egli-Vincent-Build beendet. Er hat den Rahmen selbst getragen, nachdem Henry Riedel (rechts) seinen eigenen Egli-Rahmen gemessen hat.



Die harte Konstruktion des Dags ist eine schöne Mischung aus neuen und alten Bädern. Als die Motorräder neu waren, war der schwarze

Motor ein Markenzeichen der schwarzen Schatten-Sportversion. Auf dem Benzintank sieht man den älteren HRD-Aufkleber.



Ein weiterer klassischer Umbau besteht darin, einen Vincent-Motor in einen Norton-Rahmen zu stecken. Jan Stigséns Norvin ist ein gutes Beispiel. "Der Motor ist von 1951 und der Rahmen von 1954, daher sage ich normalerweise, dass das Modelljahr 1952,5 ist", sagt Jan.



Hier sehen Sie, wie kompakt Jans Norvin ist, sowohl im Vergleich zum Original als auch zur Egli-Variante. Sollten Sie nach etwas Ähnlichem suchen, werden sowohl Egli als auch Norvin Bikes mit brandneuen Motoren hergestellt.



Der riesige Tacho kam mit dem Black Shadow Sportmodell und war eine ziemlich unbestrittene Art, darauf hinzuweisen, wie schnell er war. Auf der rechten Seite werden Sie sehen, dass sich neue Technologien auch in Vincent-Kreise einschleichen.



Malte Blohm in Göteborg war ein schwedischer Generalagent für Vincent. Raten Sie mal, welches Argument er vorgebracht hat.