

En engelsk mc-expert har en gång uttalat följande om Vincent motorcyklar: "Antingen hatar man dem eller också älskar man dem". Emellertid har detta uttalande visat sig vara osant, ty det finns förvisso en stor grupp entusiaster världen över, som är helt fascinerade över den bastanta 1000-kubiksmotorn, men som gärna såg att Vincent hade en ram som gav bättre möjligheter att utnyttja den underbara kraftkällan.

Mängder av olika konstruktioner har gjorts i syfte att få fram en Vincent som är helt up-to-date. De vanligaste moderniseringarna av Vincents 1000-kubiksmodeller torde vara de s k Nor-Vin. Man trollar in Vincent-motorn i en Norton Featherbed-ram, som genom ti-

ram som fungerar som oljetank för att nu ta några exempel.

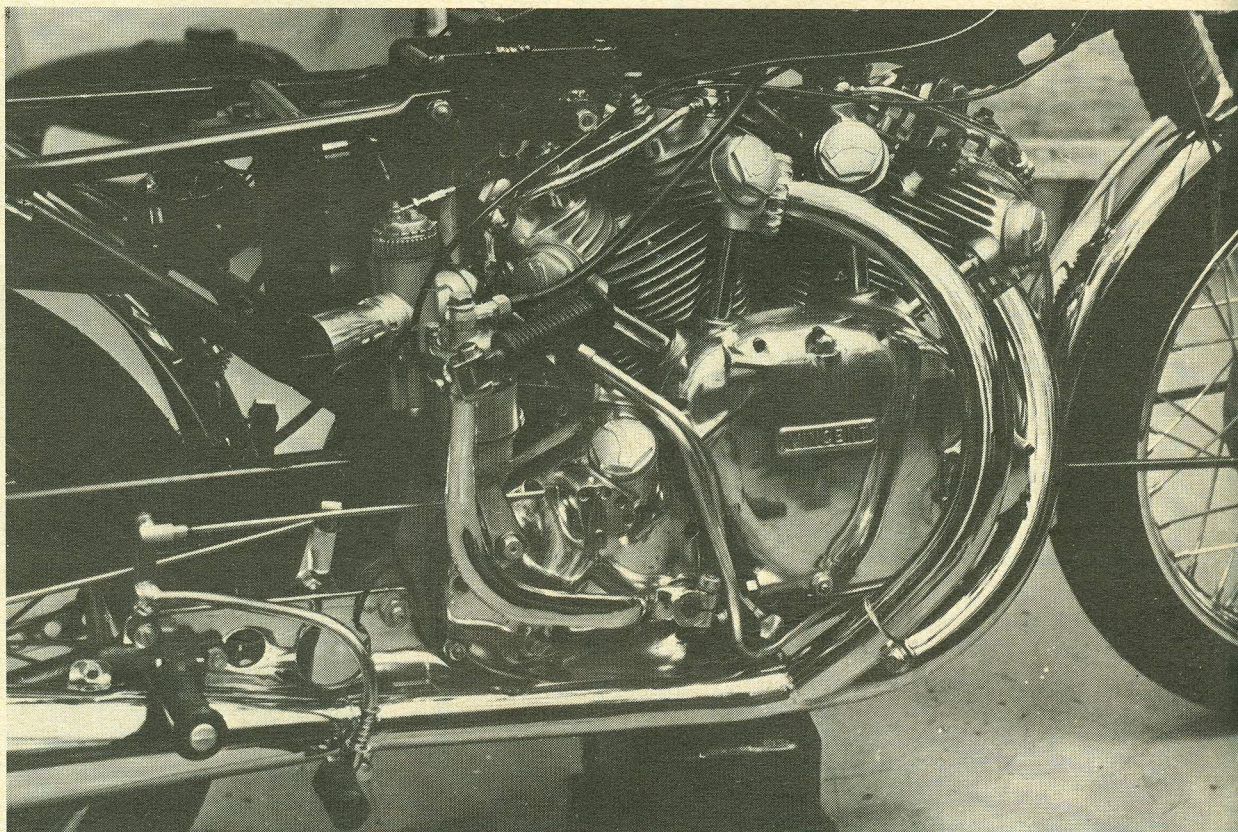
När jag 1964 beslöt att skaffa en Vincent var det inte utan ett visst besvär innan jag fann någon som var till salu. Eftersom antalet importerade Vincentmaskiner är begränsat, ett femtiotal, och de flesta av dessa redan funnit ägare hos "förståsigpåare", tog det mig ett halvår innan jag efter ett omfattande detektivarbete äntligen fann mitt exemplar i Solna. Cykeln var då i miserabelt skick, men detta betydde inget för mig. Det var dock en Vincent 1000, och eftersom jag redan från början var inställd på att återställa den i nyskick, så var det väsentliga att motorblocket, cylindrarna och topparna var i oskadat

cykeln som jag behöll. Jag började med renoveringsarbetet av motorn. Vincent-motorn är mycket trimningsvänlig, varför den används av världens ledande sprinter- och dragsterentusiaster. Detta har medfört att en massa vassa trimningsdelar finns att tillgå, liksom samtliga originalreservdelar.

När jag skulle återuppbygga motorn måste jag först bestämma mig för vilken trimningsgrad som skulle passa mig bäst. Jag bestämde mig för att söka behålla motorns dragvillighet på låga varv men öka dess effekt på höga och medelhöga varv. Med en kompression av 9,0:1 mot standardmotorns 7,3:1 och en insugningsdiameter av 32 mm mot standardmotorns 28 samt lättad och polerad

Av ANDERS JÄRREGÅRD

Mera imponerande än så här kan en mc-motor knappast bli. Riktigt så mycket krom har inte Vincent-motorn som standard. Dell'Orto racerförgasarna är dyrbara, men effektivare än de gamla Amal som satt på från början. Originalgaffeln på Vincent är en originell Webb-gaffel — de flesta av den huvudtypen försvann på 40-talet eller tidigare. Den hörde till de bättre, men var inte så bra som den nya teleskopgaffeln. Bakfjädringen är nu ordinär med svängarm — originalet var en märklig konstruktion med hela bakre delen av ramen fjädrande och dubbla spiraler med dämpare just bakom tanken.



derna dokumenterat sig som en mycket god ramkonstruktion. Att dessa Nor-Vin tillhör de bättre modifieringarna är obestridligt, men de blir onödigt tunga, då man inte utnyttjar att Vincent-motorn byggts för att vara en bärande del av ramen.

Vincent har en motor, som när den konstruerades på 40-talet var minst tjuugo år före sin tid, och alltså även idag helt jämförbar med och på många punkter fortfarande överlägsna sina konkurrenter. Eller vad sägs om en 1000 kubiks V2-motor med växellådan i block och med prestanda som i standardversionen med lätthet ger motorcykeln en toppfart av över 200 km/tim och detta vid det ringa varvtalet av knappa 5000 varv/min. Tekniska finesser är lättmetallcylindrar med lösa foder, kraftig transmission med triplexkedja, en praktiskt taget outslitlig växellåda, central-

skick. Efter en noggrann besiktning befanns så vara fallet och affären uppgjordes.

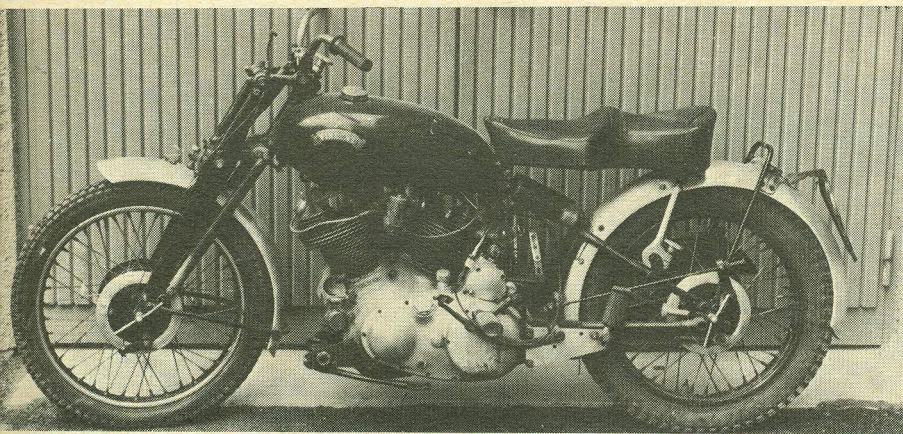
Jag kontaktade genast Vincent Owners Club i England, som är en mycket livaktig klubb. Naturligtvis har man största utbytet av ett medlemskap om man bor i England, eftersom aktiviteterna främst är rallyn, middagar, tävlingar osv, men även som utlänning medför medlemskapet fördelar. Några exempel: Personlig teknisk rådgivning, gratis annonsering i klubbens månads-tidning, där man för övrigt finner allt läsvärt om och kring Vincent. Värdefullt är ju också att man får många likasinnade vänner. Klubben gav mig adresser till firmor som sedan varit mig behjälpliga vid byggnationen.

Eftersom Vincent-motorn tillsammans med oljetanken utgör centralramen var dessa delar de enda på den ursprungliga

ventilmekanism och "blanka" förbränningsrum, skulle enligt fabriken anvisningar motoreffekten bli cirka 75 hk vid 5600 varv/min.

Vevpartiet sändes till en firma, Alpha Bearings i England, som helt specialiserat sig på dylika arbeten och som saluför vevstaks- och ramlager, som är överlägsna Vincents originaldelar. Firman ger även garantier för att en motor försedd med dessa lager med säkerhet kan varvas tusen varv per minut högre än standardmotorns maxvarv.

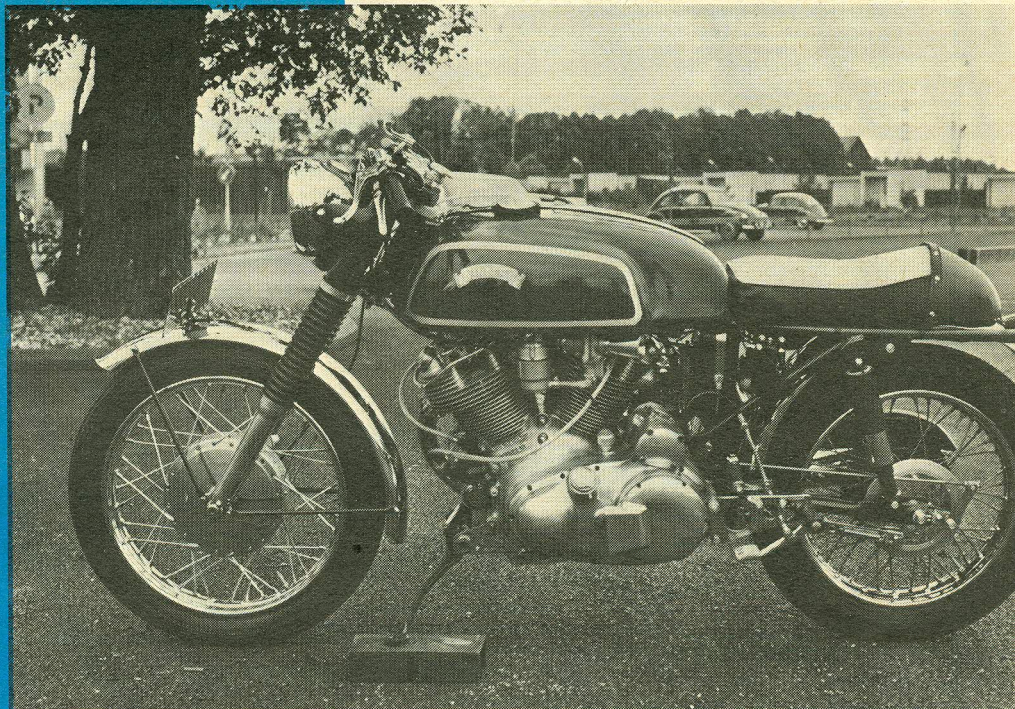
Samtidigt beställdes foder, kolvar, ventiler, fjädrar, kammar, drev, koppling, kort sagt alla rörliga delar från tillverkaren, och efter tidsödande noggrant monteringsarbete stod motorn där helt ny. Cirka 3200 kr kostade kalaset. Motorn försågs även med två stycken Dell'Orto racerförgasare med separata flottörhus. Slutligen inpassades en ny



Det vanligaste sättet att skaffa sig en modern motorcykel är att köpa en. Om man emellertid inte är nöjd med vad som tillverkas idag, blir det inte så enkelt. Vincent-maskinerna upphörde att tillverkas för en del år sedan. Fil stud Anders Jerregård i Västerås ville ha en modern Vincent, och blev alltså tvungen att bygga själv. I den här artikeln berättar han hur det gick till.



VINCENT MODELL 1967



Bosch-generator, ty belysningen har alltid varit en stötesten på engelska motorcyklar och Vincent är inget undantag härvidlag.

Så till ramen. När man bygger en motorcykel stöter man genast på svårigheter. Vilka mått bör ramen ha, vilka material ska användas, hur ska fogningen ske osv? Genom att diskutera ramgeometrin med John Tickle Racing Equipment, som har erfarenhet av sådana modifieringar, kunde jag rita en ram som borde fylla mina krav.

Som material valdes engelska rör av stål med tillsats av krom och molybden (Renold 531). När jiggen var gjord kontaktades en licenssvetsare, som utförde allt svetsarbete.

Vid valet av framgaffel följde jag en engelsk Vincent-ägares råd och monterade Nortons berömda Roadholder. Ritningarna till denna modifiering

fick jag av Vincent Owners Club.

Efter provmontering följde en mängd småjobb. Tanken, en gammal Manx lättmetalltank med anor från Hedemoratiden, klipptes upp och en ny botten som passade Vincents oljetank/ram argonsvetsades i. Hjulen ekrades upp med Dunlops stålfälgar och dito däck monterades. Bak behölls Vincents nav, med dubbla bromstrummor, och fram användes Nortons fullnav.

Slutligen fick målar- och förkromningsverkstäder rycka in för att försköna cykeln och ge den en slutlig touche. Pedaler och sadel tillverkades och monterades, och sedan efter tre års arbete stod den där, min Vincent-dröm, i väntan på provkörning. Det hela hade kostat 6 500 kr och ett drygt tusental arbetstimmar, så det var med en viss spänning som jag närmade mig kickstarten.

Först en smäll, aj då, hade jag missat mig på tändningen? Jag skiftade tändkablar och si, med ett dovt muler förkunnade motorn att den var väckt. Efter att en stund ha hört detta för ett motoröra så behagliga ljud, stannade den fortfarande nykärvt, men efter att ha gått några kilometer lossnade den successivt.

När cirka etthundrafemtio mil var avverkade, kunde jag med belåtenhet konstatera att ramen fyllde de krav på vägegens. Man måste ställa på en sådan här maskin. Toppfarten har av naturliga skäl (motorn är ju inte inkörd) inte kunnat provas, men med halvt gaspådrag på fyran avverkas kilometern på nitton sekunder, vilket betyder en hastighet av ungefär 190 km/tim, så den av engelsmännen utlovade topphastigheten 230 km/tim torde kunna vara med sanningen överensstämmande. □