

Text: Janne Stigsén

Den har kallats Norton/Dustall-Norton och NortonNorvin...

Kärt barn har tydligen långt namn. Många Nortonägare känner nog också igen den klassiska felstavningen från Transportstyrelsen. Du vet, de som skrev Dustal/Norton. Men NortonNorvin? Också felstavning? Nejdå, vi tar det från början.

Den ena ingrediensen i ett Norvin-bygge är delar hämtade från en Vincent, motorcyklarna som fram till 1955 tillverkades i Stevenage fyra mil norr om London. De flesta sammanknippar nog märket Vincent med den motor som konstruerades efter kriget, och som fanns både som encylindrig 500 och 1 000 kubiks v-twin. Detta med många gemensamma delar och i Series B, C och D. Motorn lanserades redan ett år efter krigsslutet, vilket visar att konstruktörerna Phil Vincent och Phil Irving under kriget inte bara ägnade sig åt det man skulle, det vill säga tillverka vapenkomponenter, båtmotorer och diverse konstruktionsuppdrag åt War Department.

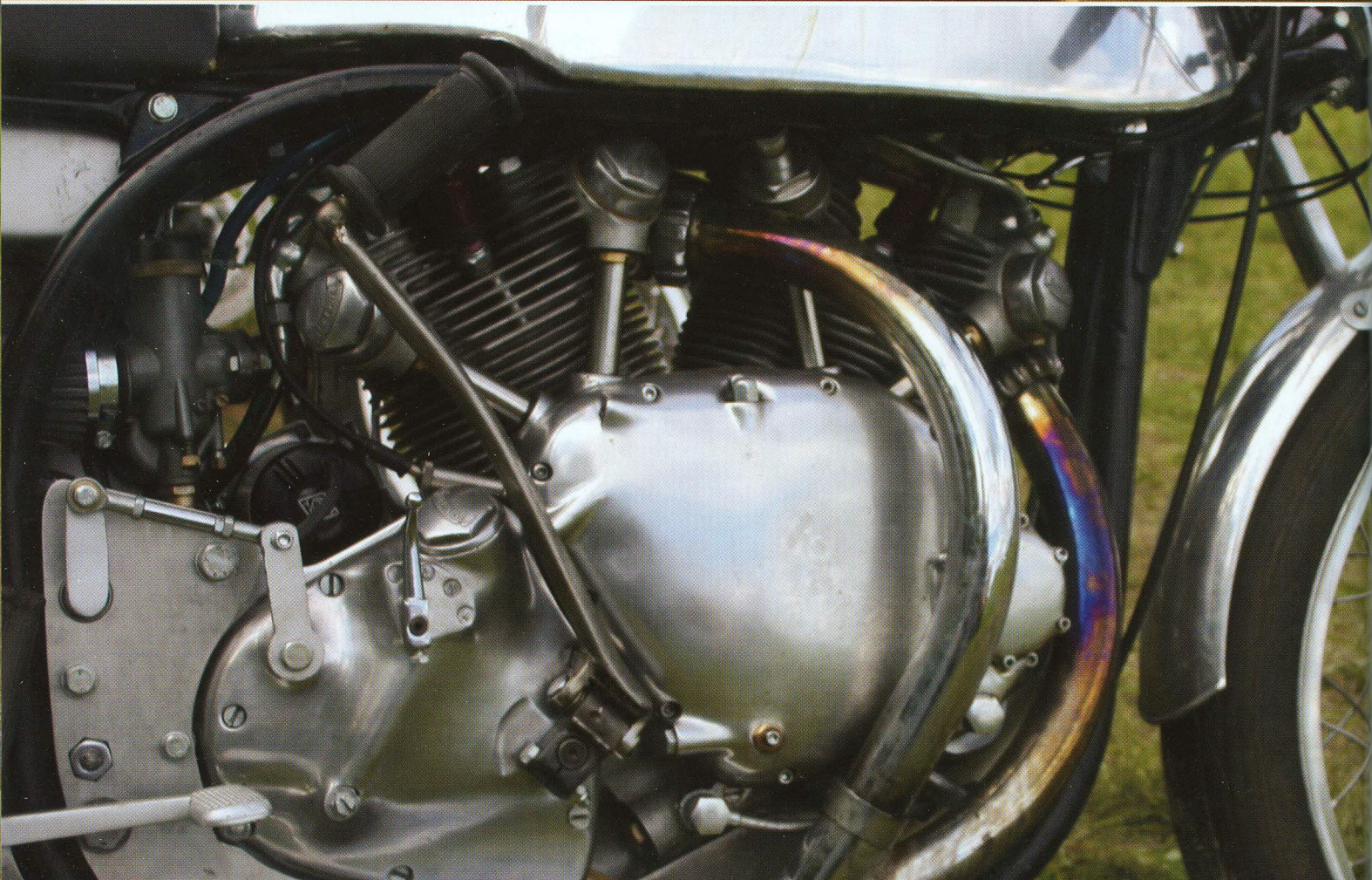
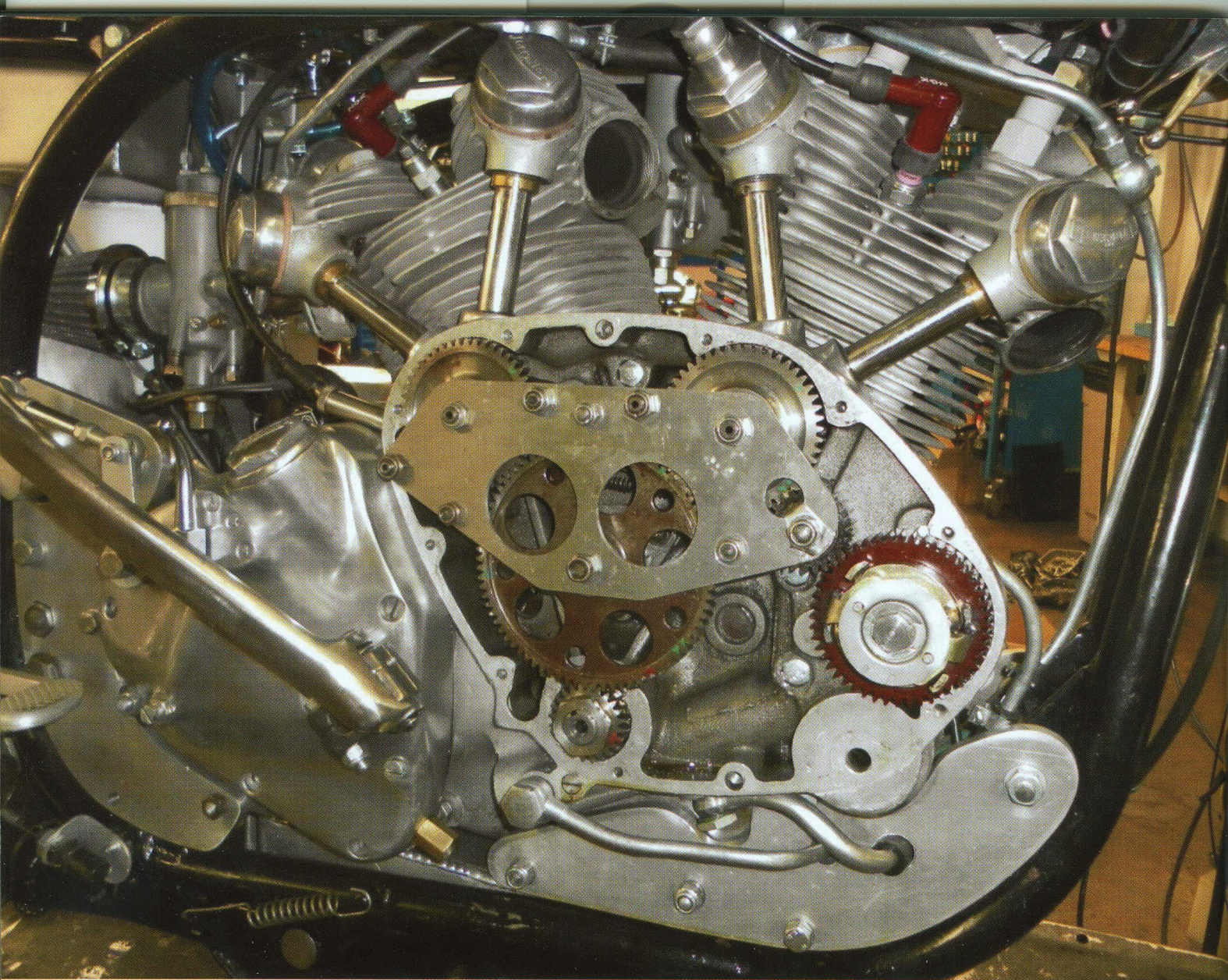
De stora 1 000-kubikarna fanns i tre varianter: Rapide (snabb), Black Shadow (snabbare) och Black Lightning (snabbast). Reklambudskapet var tydligt: *"Världens snabbaste standardmotorcykel"*. Tillverkningen upphörde 1955, men påståendet skulle stå sig till slutet på 60-talet, kanske till och med till 1972.

Den andra ingrediensen i ett Norvin-bygge tar man från en Norton men en närmare presentation av det fabrikkatet ska väl inte behövas i Nortonklubbens tidning? Vi nöjer oss med att konstatera att den ram som föddes 1949 och fick namnet Featherbed, fick ett välförtjänt gott rykte för sina vägegenskaper. Bröderna McCandless var ansvariga för underverket. Dessutom medgav ramen att man kunde stoppa i "alla möjliga" motorer i den. Bara (nästan bara) att göra några special-motorplåtar.

Norton plus Vincent blir Norvin

Hur hittar man då motor eller en ram till ett sådant här bygge? Även förr i tiden havererade motorer medan andra hojar krockades så att bara motorn var värd att sparas. Därmed fanns det då och då både ramar och motorer att tillgå och många *"ton up*







boys" fick tanken att stoppa in sin favoritmotor i den bästa ramen. I Featherbedramen hamnade främst Triumphmotorer (Triton) och även BSA (NorBSA). Även annat förekom i Nortonramen, till och med H-D rovor. För att bygga den ultimata caféracern skulle man givetvis ha den snabbaste motorn, Vincents tusenkubikare, i den bästa ramen, Featherbed. För att få plats med den stora motorn

var det Wideline som gällde. Den främre förgasaren sticker upp mellan ramrören och kan inte samsas om utrymmet med Slimlines övre ramrör. På Wideline räcker det att göra en liten inbuktning på ramröret. Riktigt trångt blir det om Vincents blockmotor med integrerad växellåda skall in, men det går. Många har därför valt att såga bort Vincents växellåda och istället använda en Nortonlåda.

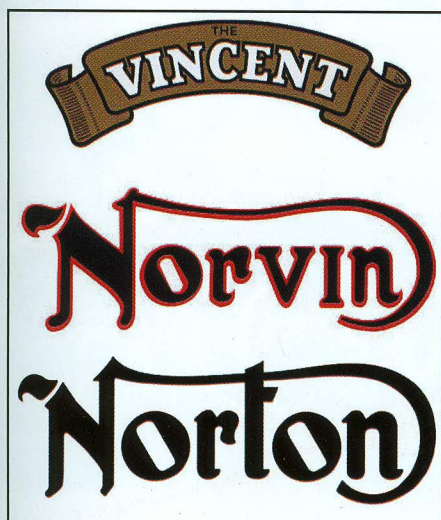
I början var det lite oklart med namnet på dessa Nortonbastarder, så de kunde döpas till Vincent-Norton, Vinton, Vin-Nor eller Viscount (byggda av Tom Somerton). Med Vincents 500 kubiks Comet-motor i ram från en Dominator kunde den döptas till Comdom, ett namn som på den tiden kunde väcka lite anstöt. Namnet Norvin blev dock det som skulle bli det etablerade begreppet.

Än idag byggs Norvin-hojar

Vem som byggde den första bastarden enligt detta recept är oklart, men det skedde troligen redan i mitten av 50-talet. Sedan har det bara fortsatt fram

till vår tid, och den sista Norvin-hojen är ännu inte byggd! Fortfarande byggs det nämligen flitigt, både hembyggen och beställningshojar. Numera är det svårt (läs nästan omöjligt) att få fatt i en originalmotor i prisklassen under det astronomiska. Det går dock att köpa nytillverkade motorer och ramar. Nya kompletta Norvin tillverkas av bland annat *John Mossey Classics* och *Hailwood Motorcycle Restorations* (Mikes grabb) i England samt Ernst Hegeler i Tyskland. Inte ovanligt med borrarade motorer, till exempel till 1 300 kubik. Numera slaktar man knappast en original Vincent för att komma över motorn. (Den Norvin som nu byggs i Blekinge av en medlem i klubben, baseras på en nytillverkad motor från Ernst Hegeler.)

I slutet på 60-talet kom ett alternativ till Norvin när schweizaren Fritz Egli tog fram en egen ram och skapade Egli-Vincent. Även i Australien byggs det nya Irving Vincent, dock inte med Nortonram. Förutsatt att det inte är en Norvin med hindrande ramrör under



Vincents olika modeller...

Få mc-märken är så starkt förknippade med "super-bike-status" som Vincent. Trots att det finns få exemplar i landet och trots att de flesta aldrig kört någon Vincent, är historierna många...

Vincent Motorcycles grundades av Phil Vincent 1928 i samband med köpet av HRD Motors Ltd. Då hade han redan tillverkat en egen motorcykel samt tagit patent på ny bakfjädring. Företagets första maskin hade egentillverkad ram försedd med Jap-motor.

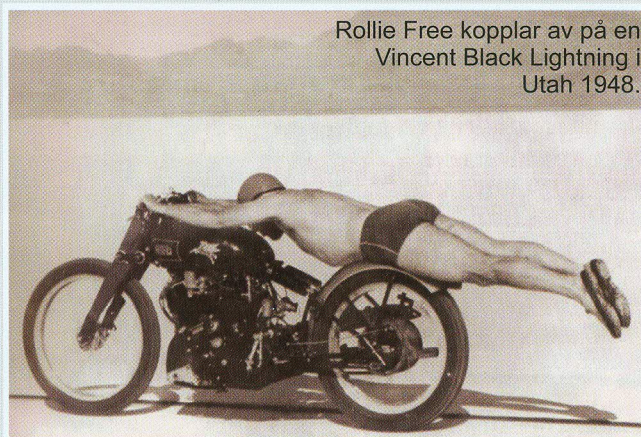
År 1931 anslöt Phil Irving. När deltagandet på Isle of Man 1934 slutade med fiasko, ersattes Jap-motorn med egentillverkad motor; encylindriga modellen Meteor på 500 kubik var född och kom lite senare i en ny version, Series B. Meteor försvann 1950. I stort sett samtidigt som Meteor lanserade man modellen Comet, även den med en cylinder och på 500 kubik. Comet kom också i en trimmad version, Sports Comet samt i TT-version, Comet Special. Comet fanns med ända till slutet 1955.

Strax efter de encylindriga maskinernas lansering kom tvåcylindriga tusenkubikaren Rapide. Rapide producerades under åren 1936-1939, 1946-1955 och kom i fyra versioner, Series A,B,C och D (även om ingen maskin officiellt kallades för Series D).

Efter andra världskriget satsade fabriken på export till Nordamerika och Argentina (Phil Vincent hade argentinska rötter). För att undvika att blandas samman med H-D, togs HRD bort från namnet.

Tre år efter krigsslutet var det dags för två sportiga versioner av Rapide. Medan Rapide hade 45 hästar hade modellen Black Shadow 55 hästar och specialversionen Black Lightning hela 70 hästkrafter. De annonserades som

Rollie Free kopplar av på en Vincent Black Lightning i Utah 1948.



möjliga att få upp i 125 mph. Därmed var märket fast förknippat med supermaskiner. Något som underströks med annons-texten "The world's fastest standard motorcyle: This is a FACT - NOT a Slogan! Att det var mer än en slogan bevisades av Rollie Free, som liggande på en Black Lightning iklädd enbart ett par badbyxor och en badmössa, den 13 september 1948 slog världsrekord i Bonneville Salt Flats i Utah i Usa med uppnådda 150,3 mph (241,9 km/h).

I mitten av femtiotalet närmade sig sagan Vincent slutet. Då hade man året dessförinnan (1954) lanserat två specialversioner av Rapide och Black Shadow. Båda helt inklädda i kåpor med namnen Black Knight respektive Black Prince.

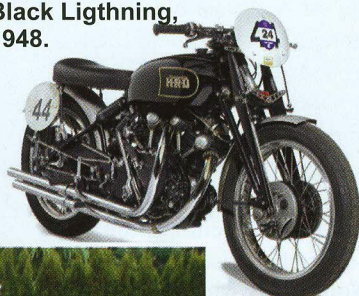
På sommaren 1955, vid en middag för Vincent Owners Club, deklarerade Phil Vincent att produktionen av motorcyklar skulle upphöra. I december samma år, rullade man ut sin sista maskin.

Text: Lasse Camenius

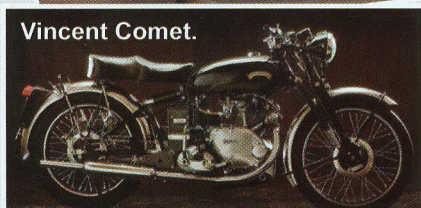


Meteor, 1950.

Black Lightning, 1948.



Vincent Comet.



Black Prince, 1954.



Black Shadow, 1950.



Vincent Rapide



motorn kan en startmotor gömmas där om man inte orkar kicka igång besten.

Drömmen föds

Som liten skolpojke runt tolv år satt jag i baksätet i föräldrarnas bil när vi kom in i Gislaved och mötte en motorcykel. Hann se att det var en caféracer med v-twin och den vackraste jag sett. Det var på vänstertrafikens tid, så han vände den vackra sidan med avgasrören till. Sedan vänder han och kör sakta förbi så att man hann se mer. Något år senare köpte jag Teknik för Alla och där var ett reportage om en Norvin. Jag var helt övertygad om att det var just den hojen från Gislaved. Den egna mc-karriären inleddes så småningom med den obligatoriska Silverpilen.

När jag kommit upp lite i ålder och började köra tung mc, lärde jag känna två bröder som byggde varsin Egli-Vincent. Jag blev klart inspirerad att bygga något liknande, en Norvin i stil med den jag drömt om ända sedan mötet i Gislaved. Kunde jag bara få tag i en Vincentmotor som någon inte behövde, men det gjorde jag ju inte. Istället "snubblade" jag över en CB 750 motor som varit reservmotor i ett sidvagnsracingteam. Nu kunde jag trösta mig med att bygga en Dresda-Honda istället. Ramen byggdes av Dave Degens och hade vissa likheter med en Featherbed, varför körningen på krokvägar blev väsentligt underbarare än med original CB 750.

"Ett problem var att få plats med oljetank, batteri, bakförgasare och elcentral under dynan. Lösningen blev en extra seriekopplad oljetank under motorn mellan ramrören."

Fungerade även bra på resor till Italien och Norge.

Drömmen förverkligas

Tiden gick, men 1993 dök chansen upp. En annons om en begagnad Norvin till rimligt pris dök upp i Motorbörsern. Eftersom jag på den tiden själv var annonsör i tidningen fick jag tidningen dagen före den kom ut. Inom tre timmar var jag nere hos säljaren strax norr om Trelleborg. Den var inte vacker som i drömmen men fungerande, så det blev köp.

Motorn var en Rapide från 1951 och ramen kom från en Model 88 Dominator 1954. Genomsnittlig årsmodell blev då 1952,5.

Den var importerad från England 1985 och sista ägaren i England var Dennis Keen från Aldbourne. Han var en välkänd sidvagnsracepilot som inledningsvis körde med Vincentmotor. Jag tänkte många gånger kontakta honom, men fick inte "tummen ur" innan han dog.

Den skulle bli utgångsmaterialet för att äntligen bygga den caféracer jag så länge funderat på. Efter en kortare provkörning plockades allt ner. Sivert Bomberg (välkänd Vincentrenoverare) gick igenom motorn och ekrade hjulen med nya fälgar. Mycket godis köptes av Unity Equip under en Englandsresa och aluminiumtank beställdes. Den kom redan sex månader efter utlovad leveranstid.

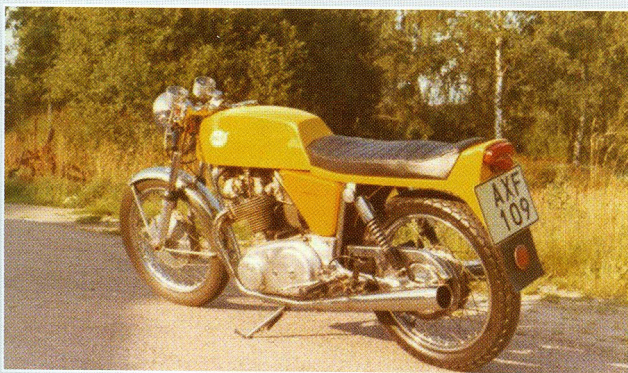
Ett problem var att få plats med oljetank, batteri, bakförgasare och elcentral under dynan. Lösningen blev en extra seriekopplad oljetank under motorn mellan ramrören. Fungerar fint så länge det inte är tomt i den övre tanken. Nu är det 2 liter i varje tank och den undre platta med stor yta ger bra kylning.

En modifierad Nortonkoppling ansågs vara det bästa.

Färdig efter snigelfartsrenovering

I långa perioder låg ombyggnaden nere då det inte blev så mycket tid över på rätt plats på grund av jobbet. 2010 var den klar för provkörning. En Vincent-träff på Bornholm var inplanerad. Den skulle bara besiktigas först, men halvvägs till Bilprovningen 1 800 meter bort vände jag tillbaka. Bromsarna visade sig ha attrappprestanda. Efter att ha fixat detta blev det ett nytt försök 2012. Premiärturen gick felfritt till Britannia Rally i Borlänge. Då var den olackad och okromad. Detta fick vänta till efter *shake-down-perioden*.

Vid motorrenoveringen upptäcktes en del underligheter. Alla dreven i



Som Hondanörd köpte Janne...

Commando för 1 500 kronor

Jodå, jag har haft en ganska normal Norton. På 70-talet var jag Honda-freak (besökte till och med som privatperson Hondafabriken i Suzuka) och när det diskuterades engelska mc utanför korvkiosken var det roligast att ta upp ämnen som vibrationer och oljeläckor. De som åkte Norton diskuterade hellre väghållning och om motorn var igång kupade de handen bakom örat och påpekade "den låter som en symaskin". 1972 gjorde jag en resa söderut där vi

snurrade runt en hel del i Alperna tillsammans med en polare (Janne Dunstall) som åkte en Dunstall-Norton. Till min besvikelse funkade hans hoj helt problemfritt och vi blev aldrig ombudda att flytta hojarna från någon *gasthaus*-parkering till mindre ömtålig yta på grund av oljefläckar.

Under åren 1973-74 gjorde jag lumpen i Halmstad. På helgerna höll jag på att bygga en Dresda-Honda, men hade oftast inget att åka på. Såg då en annons om en Dunstall-utrustad Commando till salu för 3 000 kronor i Tylösand utanför stan. Den verkade först helrätt, men så såg jag en lång svets i vevhuset. Säljaren förklarade att det var gjort av en expert i Borås och att det var garanti på svetsen. En garanti från någon man aldrig träffat är ju inte värd så mycket så vi kom överens om att jag betalar hälften nu och resten när det utlovade pappret på garantin kom fram. Det gjorde det aldrig...

Riktigt imponerad av väghållningen blev jag när det kändes bekvämt att ta Uddebokurvan i 160. Men nej, nåt var fel med det där, jag låg ju efter en SJ-buss! Kom senare underfund om att det var fel hastighetsmätardrev i bakhjulet och att hastigheten nog bara var beskedligare 80 km/t.

På hemväg från lumpen en fredag gick den helt plötsligt bara på en cylinder och jag kände hur den flåsade på ena knät. "Sat-n, där gick topplockspackningen". Vågade inte stanna, inte ens släppa ner den på lågvarv, utan jag



Tre timmar efter att Janne 1993 såg en utannonserad Rapide i Annonsbörsen (minns ni den?) var han nere hos säl-



jaren och slog till! Hojen var importerad från Enland några år tidigare och behövde total renovering. 2010 var allt klart.

registerkåpan var avsvavade till ungefär halv tjocklek och stora mellandrevet hade extra lättningshål. Kamaxlarna var Mark II med Lightningspecifikation. Insugskanalerna i topparna var vackert portade till 34 mm, mer än Black Lightnings 32 mm. Förgasarna var dock 28 mm Monobloc, samma storlek som det skall vara på en Rapide. Förgasarna visade sig vara utslitna, så nu sitter det nya Monobloc 30 mm på. Det var gånge hål för tändstift på bägge sidor. Synd att inte utnyttja, så ett Pazon digitalt tändsystem avsett för Vincent med dubbla stift monterades. För att driva tändningen monterades en Alton 12 volt alternator. Det där med de dubbla tändstiften kan ha två tänkbara förklaringar. Den ena är att en måndagsmorgon var det en sömnig arbetare som borrade och gånge

hålen på fel sida på en mindre serie topplock. Inte slängde man dessa inte, hålen pluggades och så gjorde man nya hål på rätt sida. Kanske är min motor en av dessa. Den andra förklaringen kan vara att Dennis Keen gjort det som en del av den motortrimning man ser tydliga spår av. Kanske är det så att han haft motorn i en av sina sidvagnsracer och hårdgasat med den?

Njutbar i modern trafikrytm

Vore det inte för startmetoden och bromsarna kan man mycket väl tro att man sitter på en ovanligt smidig modern hoj, även om det går i dagens trafiktempo med moms. Underbart smidig känsla att köra antingen det är rakt eller krokigt så länge det är slät väg. Stötdämperi och fjädring kanske borde uppdateras och bromsarna är

som sagt inget som imponerar. Att byta frambromsen från Norton till Grimeca gjorde det bara något bättre.

Några vibrationer har man inte ont av. Mellan 90 och 110 km/t kan hastighetsmätaren bli suddig, så för att inte riskera metallutmattning i mätarfästet undviker jag gärna den farten längre sträckor. Fart-alternativ två blir bäst eftersom motorn går underbarast i högre farter.

Hojen rullar ett par hundra mil om året till träffar och annat. Pakethållare och gps sitter på vid behov.

I likhet med många andra dåtida engelska motorcyklar är motorn utrustad med ett effektivt ELS-system (*External Lubrication System*).

Vevhusventilationen tar lite lustiga vägar inne i ramen och kommer ut framför vänster tå, troligen ett hål avsett för original fotpinne. Samlar

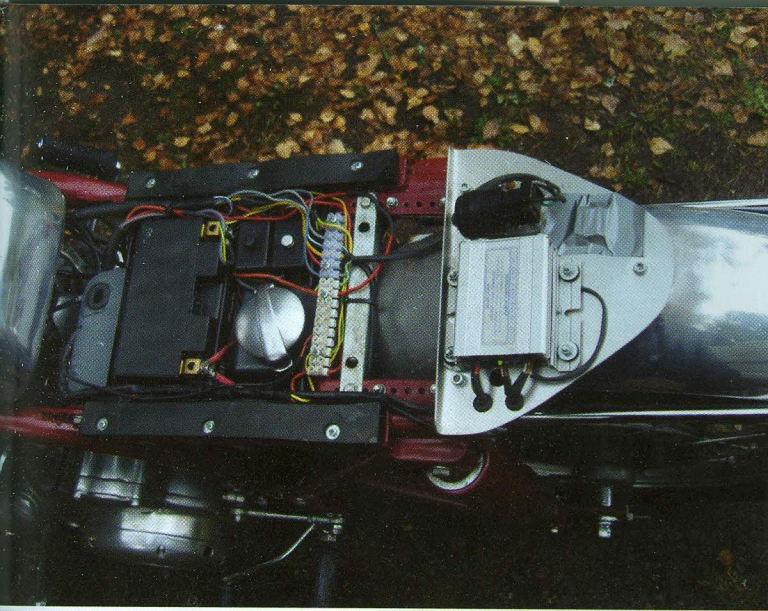
fortsatte hem. Där såg jag sedan att ena förgasaren hade lossnat och bara hängde i gaswiren.

Hojen är fortfarande i trafik, undrar vem som äger den idag?

Text och bild: Jan Stigsén

(Jannes Dunstall-Norton (till höger) ägs idag av en klubbmedlem i Sävedalen, redaktörens kommentar.) Nedan ses hans Dresda Honda.)





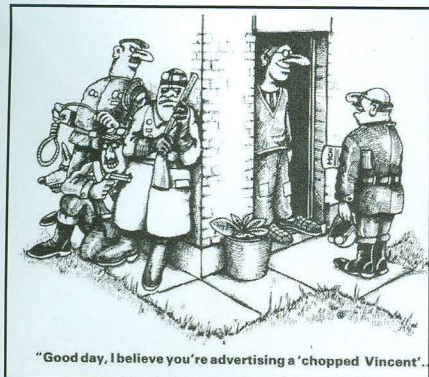
Mycket godis finns det på Jannes hoj, exempelvis gps och frambroms från Grimeca.

det på sig lite olja i ramrören och om man sedan ställer hojen på sidostödet kan det komma ut enigt principen "allt på en gång (Shellmacken i Strömsnäsbruk, förlåt mig!).

Några episoder

Hastighetsmätaren...

En kronometrisk hastighetsmätare kan ha den egenheten att om wiren plötsligt går av stannar nålen där den är. Detta hände på väg till en Vincent-träff i Hällekis långt från närmaste motorväg. Tankarna gick till hur man förklarar att den visar 122 km/t om man skulle bli stoppad (*se bilden på*



sidan 87). Några år senare observerades en Black Shadow på en annan Vincent-träff där mätaren stannat på 215 km/t. Fartdäre på trimmad hoj eller så finns det fler orsaker till att detta kan hända?

Tydingeläckan

En torsdagskväll åkte jag till träffen vid Tydingesjön via Lönsboda. Upp mot 900 hojar kan komma. Sista biten svänger rätt bra, så helst skall det inte vara någon olja på däcksidorna. Som tur var hade jag parkerat lite diskret längst ner på området för när jag startade inför hemfärden sprutade oljan. En banjobult till vipparmssmörjningen hade gått av så all returolja gick rakt ut. Oljeröret mellan insug och avgasventilerna på ena toppen hade jag böjt om för att passa under ett motorfäste jag gjort. Tydligt hade det blivit lite spänningar så att jag fått dra banjobulten med tunna väggar för hårt för att få det tätt. Hade detta hänt någon kilometer tidigare hade det varit bäddat för katastrof. Fick åka bak på en Honda-glidare och hämta firmabussen. Första gången Norvin fick åka "skamkärre". De stela olje-

rören ersattes sedan med slangar.

Travemünde-kopplingen

I färjeterminalen på väg till en Vincent-träff utanför Travemünde gick det plötsligt inte att frikoppla. Träffarrangören kom och hämtade. Det var andra och sista gången den fick åka "skamkärre" även om det bara var någon kilometer till träffen. Två av de tre pinnarna inne i fjädrarna på Nortonkopplingen hade gått av och då ställer sig plattan på snedden. Mannen som hade modifierat kopplingen fanns på träffen och kunde berätta att dessa var gängade M8 i botten på kopplingscentrum. För att få ut resterna av skruvarna fick vi åka in till en järnhandel i Lübeck och köpa borrh och skruvutdragare, så kallade "grisittar". Jag lyckades förklara för damen i butiken vad jag behövde (*Schweinpenis*) utan att bli utkastad. Två helt vanliga M8 bultar där hål borrats för låstråden funkade sedan perfekt för lördagens utflykt och hemresan genom Danmark.

En tysk Vincentmotorbyggare, Ernst Hegeler, ansåg att tryckplattan

var för tung och belastade pinnarna för mycket. Strax före jul kom det ett oväntat paket från Tyskland. Det visade sig vara en Weihnachtsgeschenk (julklapp), en tryckplatta i aluminium som bara vägde 42 procent av den gamla!

Tändningsproblem

Det första Pazon tändsystemet jag köpte var gjort för endast 22 graders förtändning mot normalt 36-38 grader. Eftersom flamfronten sprider sig snabbare från två tändstift än ett, skall det vara lägre förtändning, men 22 grader låter väldigt lite. Även om motorn verkade gå bra blev rören blå. Att öka förtändningen hade samtidigt inneburit att jag kickat igång den med bra förtändning och jag ville inte bli kund på ortopeden. Jag testade med originalmagneten och brytärtändning på enkla stift. Inget stöldskydd med magnet och brytärtändningen tyckte inte om regn.

På hemfärd från en träff stannade jag vid stopp inför utfärd på större väg, när en Kawasaki ER-6 körde förbi i saftig fart. Detta kunde inte tillåtas! Jag började köra ikapp och konstaterade att han låg på 160. Jag låg i bakhasorna när Norvin började misstända och tappa effekt. Nu var det bara några hundra meter innan jag skulle svänga av stora vägen, så killen på Kawasakin märkte förhoppningsvis inget som kunde få honom att tro att han lyckats hetsa livet ur gammelhojen. Resten av vägen hem gick det bara sämre och sämre. När det var 400 meter kvar till garaget stannade den helt. Svag nerförsbacke gjorde det enkelt att leda hem hojen. Det bästa av allt var dock att ingen av grannarna såg det förtretliga. Vid närmare undersökning upptäckte jag att muttern till tändspolens elanslutning hade lossnat och sedan trillat bort, varefter kabeln slutligen lossat helt.

Nu har jag köpt en ny uppdaterad tändbox från Pazon mappad till 32 graders förtändning och sedan justerat ner den till 30 grader.

Huskvarna-skramlet

På hemväg från Eagle Riders klubbstuga i Borås började det svagt skramla någonstans framifrån. Undersökte utan att hitta något löst. Dagen efter åkte jag till träffen i Folkets Park i Huskvarna och skramlet var både tillbaka och ökade. Fick stanna och kolla. Viss oro för att framskärmen kunde sitta lös och lossna. Inte bra! Hittade dock inget löst nu heller så jag fortsatte. Nästan hemma råkade jag känna på hastighetsmätaren. Sargen till mätarglasets hade gängat upp sig. Det kunde åtgärdas utan att ens sakta ner. Sensmoral, titta på mätaren någon gång!

Sunnemo-bromsen

Nästan framme på Britannia Rally i Sunnemo gick den ena wiren till frambromsen av. Eftersom det fanns en vagga för att fördela kraften till höger, och vänster sida blev slack i den andra wiren, var bromsförmågan nästan obefintlig. Jag lyckades undvika pinsamheten att köra ner bordet vid anmälningen till träffen. En handlare på plats hade en wire, bara något för lång. En av arrangörerna som skulle hem över natten erbjöd sig att korta och löda om. Lördag morgon var hojen i skick igen. När jag frågade honom vad han ville ha för jobbet fick jag till svar: *"Men snälla Jan, kommer Du inte ihåg*



att Du hjälpte mig när min kedja gick av på hemvägen från Britannia i Gränum?"

Åsarp-säkringen

På hemväg från Britannia Rally i Sunnemo tvärdog motorn helt plötsligt. Kunde rulla in under taket på en nedlagd bensinstation i Åsarp, söder om Falköping. Ingen gnista. Det var brytartändningen som satt på. Ena spännfjädern till brytarlocket satt inklämd mot vevhuset, så det var nästan omöjligt att få loss brytar-/fördelarlocket. Hitade inget fel där. Helt omöjligt var det sedan att sätta tillbaka locket. Ett gäng som också varit på träffen stannade och de hade en spetsigare tång som gick att använda för att göra det omöjliga. Signalhornet sitter tio cm från tänd-

spolen, så det kunde användas som spänningsprovare. Inga elektroner kom fram till spolen. Alla säkringar hela. Det var då som en Cadillac från 50-talet stannade. Det var "Douglas", jänkebilskungen i Ulricehamn i slutet på 60-talet när jag gick på gymnasiet där. Jag var ju då i "Silverpilsåldern" och kände inte honom. Vad han hade för övernaturliga gåvor vet jag inte, men han kände igen mig. I bakluckan på bilen råkade han ha en hel kabeltrumma med elkabel. Jag fick en meter och drog kabel direkt från batteriet till tändspolen. Hojen gick perfekt hem och dagen efter ställdes diagnosen, oxid och slapphet i säkringshållaren.

Text: Jan Stigsén

Bilder: Jan Stigsén, Lasse Camenius