Text: Jan Stigsén, Norvin-nörd

Nej, VINCENT är fortfarande ett levande fabrikat

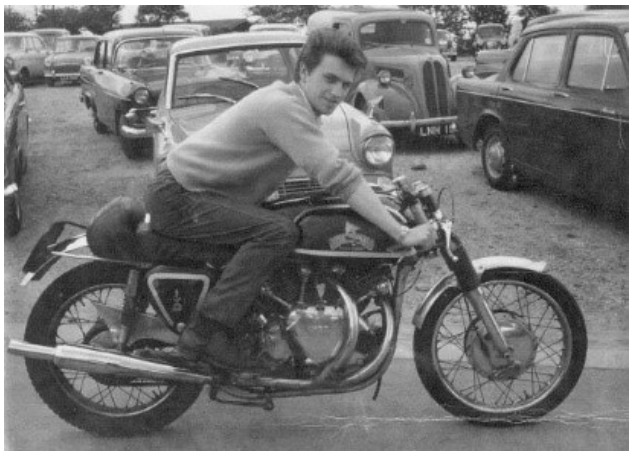
Tillverkningen av Vincent upphörde efter 1955, men allt var inte slut med det. Det fortsatte att födas nya hojar med Vincent motor. Tack vare att varenda reservdel fortfarande går att få tag på fortsatte man bygga hojar med begagnade och renoverade motorer. Det går även att köpa helt nya hojar med nygjutna Vincentmotorer. Oftast moderniserade med elektronisk tändning och startmotor. Inte dåligt för en motorkonstruktion från mitten på 40-talet.

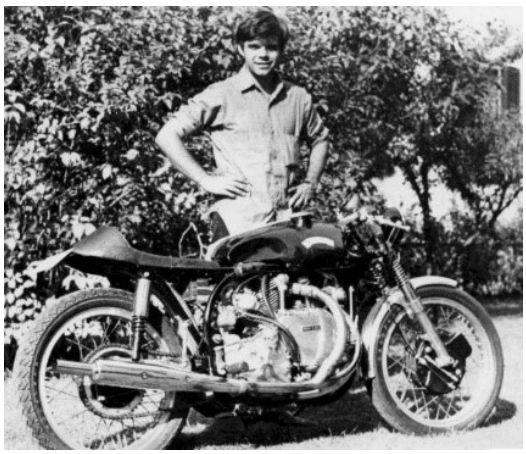
Norvin

Motorer havererade och andra hojar krockades så att bara motorn var värd att spara på. I den miljön fanns det 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). För att bygga den ultimata caféracern skulle man givetvis ha den snabbaste motorn, Vincents tusenkubikare, i den bästa ramen, Featherbed.

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 cc Cometmotor i Dominator ram 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.

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 är ännu inte byggd. Fortfarande byggs det flitigt, både hembyggen och beställningshojar. Idag är det svårt (= nästan omöjligt) att få fatt i en originalmotor i prisklassen under astronomisk. Det går dock att köpa nytillverkade motorer och ramar. Nya kompletta Norvin tillverkas av bl.a. John Mossey Classics och Hailwood Motorcycle Restorations (Mikes grabb) i England samt Ernst Hegeler i Tyskland. Inte ovanligt med borrade motorer, t.ex. till 1300 cc.







Egli-Vincent

Fritz Egli i Oberwil/Aargau Schweiz tävlade med en Vincent Black Shadow som han fått i gåva av en arbetskollega. Efter att ha trimmat motorn var han nöjd med, men inte med ramen. Han byggde därför en egen ram, en enkel och vridstyv konstruktion med ett väl tilltaget övre ramrör som på Vincentvis även fungerade som oljetank och försedd med en Ceriani framgaffel. Med den hojen blev Fritz 1968 Schweizisk mästare i Bergrennen. Han fick efter det många förfrågningar ”kan Du inte bygga en sådan ram även åt mig?”. Så började det och det fortsatte med att han köpte upp begagnade motorer för att även kunna leverera färdiga Egli-Vincent. Även lösa ramar och ram-kit såldes till privatpersoner som kommit över en motor. De som i slutet på 60-talet och början på 70-talet åkte Egli-Vincent hade definitivt en av dåtidens vassaste hojar och riskerade knappast att bli frånåkt.
En del handlare, främst i England, köpte ramar från Fritz för att själva bygga färdiga hojar till försäljning. Roger Slater var en av dessa. Han var även officiell importör för Storbritannien och samarbetade med Fritz genom att ta fram begagnade och renoverade Vincentmotorer åt Fritz. Sedan gick han över till att bygga ramarna själv med licens från Fritz. Han utvecklade slutligen en egen variant med ramar som byggdes av Eric Cheney.
När tillgången på begagnade motorer började sina för Fritz övergick han på 70-talet till att bygga ramar enligt samma koncept till modernare motorer, t.ex. Hondas 6-cylindriga CBX.
Med mest bara raka rör var ramen lätt att bygga så andra handlare/verkstäder kopierade, med eller utan licens, ramen till egna byggen och många av dessa bygger fortfarande Egli-kopior. John Mossey, CTC Racing och Colin Taylor är bara nåra exempel.



Patrick Godet

En av de som på nytt tog upp tillverkningen av Egli-Vincent var fransmannen Patrick Godet. Han löste problemet med motorbristen genom att starta nytillverkning av Vincent-motorer. Fritz Egli blev så imponerad av kvaliteten på Patricks byggen att han utnämnde Patrick till sin ”efterträdare” och gav honom rättigheten till att använda namnet Egli-Vincent. Numera går det att få motorerna på 1330 cc och 100 hk. Patrick dog för något år sedan, men verksamheten fortsätter i samma anda.



Terry Prince

Terry Prince arbetade hos Fritz Egli när Egli-Vincenten utvecklades och efter att han slutade där flyttade han i slutet på 70-talet till Australien och hade med sig mängder med kunskaper i bagaget. Senare kom Terry att samarbeta med Fritz son, Fritz Egli junior. Han hade erfarenheter från jobb i ett Mercedes-Benz Formula-1 team och Suter Racing i Schweiz. Där fanns utrustning och teknik att t.ex. förvandla aluminiumblock till topplock åt Terry. Hans företag TPV Classic Motorbikes levererar bl.a. aluminiumramar, vevaxlar, cylindrar och topplock över hela världen till de som vill ha minst 1200 cc och mycket mer effekt. Terry har hela sitt vuxna liv varit engagerad i mc-racing med Vincent, främst med sidvagn. Vid 70 års ålder slog han ett världsrekord (fartrekord) i sin klass på Bonneville Salt Flats i USA med sin Vincent. Ryktet går att hans fru nu försöker få Terry att inse att han borde ha gått i pension för länge sedan, men alla vi Vincententusiaster som älskar hans prylar hoppas att han inte lyssnar på det örat.





RTV

Ron Slender, Rodney Brown och Terry Prince gjorde 1996 ett försök att få igång tillverkningen av en modern Vincent med nytillverkade motorer på antingen 1000 cc eller 1200 cc. Finansiella problem och missnöje med marknadsföringen gjorde att Terry hoppade av efter bara 2 år. Endast 4 hojar kom att färdigställas.



Irvin Vincent

I Australien tillverkas ”Värsting-Vincent” för racing av HRD Engineering (Horner Race Development). Namnet Irvin Vincent tillkom efter att ha fått tillstånd att använda det av Edith Irvin, Phil Irvins änka. De är baserade på Phil Irvins originalkonstruktion från 40-talet men med dagens metallurgi och gjutteknik har motorerna blivit så starka att man med 1600 cc får ut 186 hk. Borr 100 mm och slag 100 mm samt 4-ventilstoppar. Undrar om det går att fuska in en sådan hoj på Årsracet i Sviestad?





Ernst Hegeler

I Varel, Tyskland, bygger Ernst Hegeler nya Vincentmotorer och tillverkar även en del andra delar till Vincent. På en Norvin han byggt har han löst problemet med att sätta dit en startmotor även när den för en sådan vanliga platsen, under motorn, på en Norvin är blockerad av ramrör. Startmotorn sitter på generatorns plats och generatorn, kombinerad med tändsystemet, sitter på magnetens plats.





Mugen

Även i Japan värderas Vincent högt. Mugen presenterade på 70-talet en Vincent-inspirerad mc, MRV 1000, i några fåtal exemplar. Den blev för dyr så någon riktig produktion startades inte. Nu är den vidareutvecklad till MRV 1400, men fortfarande är det oklart om någon produktion kommer att startas. Möjligen lösa motorer för andra att bygga på. Det lite udda i sammanhanget är att Mugen drivs av Hirotoshi Honda, sonen till Hondas grundare Soichiro Honda.



”Gör-det-själv-byggen”

När någon vill kombinera gammalt med nytt så är det nästan alltid en äldre klassisk ram som får en modernare motor. När det gäller Vincent så kan det mycket väl vara tvärtom, en klassisk Vincent-motor i ett modernt chassi. Vad säger det om motorns kapacitet?





Utöver alla dessa hembyggen för gatbruk har det också byggts (och byggs fortfarande) ett oräkneligt antal racehojar där motorerna trimmats ordentligt med kompressor och annat.



Sådärja, kom nu inte och påstå att Vincent är ett dött märke!