

Avtor: Marko Pislak

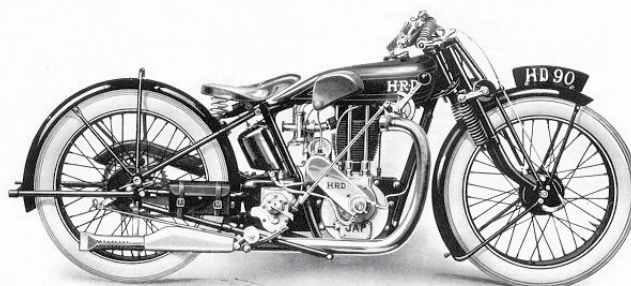
THE VINCENT H.R.D.

H.R.D.

Leta 1924 je Howard Raymond Davies ustanovil lastno podjetje H.R.D. z namenom proizvodnje motociklov višjega cenovnega razreda. Za njim je bila prva svetovna vojna, ki jo je preživel kot vojaški pilot. Za seboj je imel že leta izkušenj tako kot testni voznik za Sunbeam, kakor tudi kot voznik na tekmovanjih za Sunbeam in A.J.S.. Dosegel je že uspehe na dirki Tourist Trophy na otoku Man-u, in sicer je leta 1914 osvojil drugo mesto v razredu Senior s Sunbeamom ter leta 1921 zmagal v razredu Senior in osvojil drugo mesto v razredu Junior z motociklom A.J.S..

hitri ter primerni za zmagovanje na dirkah.

Povezal se je z E. J. Massey-em, ki je bil slikar in nasploh umetnik ter prav tako bivši izdelovalec motociklov. Tako je Massey do maja 1924 že narisal predstavitvene slike načrtovanih modelov H.R.D.. Te slike je Howard Raymond Davies pokazal več svojim prijateljem in poznavalcem motociklov in naletel na veliko navdušenje.



Howard Davies
90

H.R.D. HD 90, prva predstavitvena slika iz leta 1924

To ga je samo še vzpodbudilo, da je septembra 1924 ustanovil svoje lastno podjetje H.R.D. Motors Limited. Proizvodne prostore je uredil na Heath Street v mestu Heath Town. Njegov načrt je bil izdelati majhno število motociklov, sestavljenih iz najboljših komponent, dobavljivih na tržišču in seveda po sprejemljivi ceni. Tako je za svoje motocikle izbral motorje podjetja J.A. Prestwich Industries Ltd. - (JAP), menjalnike s kratkimi prestavnimi razmerji podjetja Burman, sprednje vilice



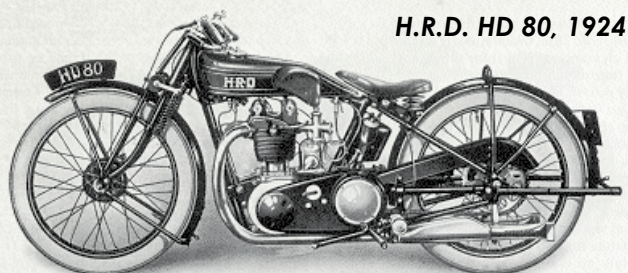
Ekipa Sunbeama na dirki Tourist Trophy 1914, z leve: Tommy de la Hay, Vernon Busby, Howard Davies ter Charlie Noakes.

Leta 1922 in 1923 je obakrat doživel razočaranje, saj je odstopil zaradi nezanesljivosti motorja motociklov A.J.S., kar ga je leta 1924 vzpodbudilo za prestop na motocikel O.E.C., s katerim pa je prav tako odstopil zaradi odpovedi motorja.

Tako razočaran od svojih neuspehov na Tourist Trophy-u je sklenil, da je edina rešitev, da sam začne izdelovati motocikle, ki bodo zanesljivi in pa predvsem

Druid ali Webb s tornimi amortizerji, verige Renold, oljne črpalke Pilgrim ter uplinjače firme Binks.

Za najpomembnejšo razstavo avtomobilov in motociklov "Olympia show" v Angliji, ki se je odprla že 3. novembra 1924, je bilo potrebno na hitro pripraviti prodajni program. Za tako zahtevno nalogo je Davies zbral ekipo pomočnikov in mehanikov, s katerimi je sodeloval že pri drugih firmah. Sestavili so štiri motocikle, in sicer H.R.D. HD 90, ki je imel dirkalni 500 kubični JAP-ov motor in je dokazano dosegel hitrost 90 milj, H.R.D. HD 80, ki je imel dirkalni 350 kubični JAP-ov motor z dvema izpušnima kanaloma in je dosegel hitrost 80 milj,



H.R.D. HD 80, 1924

Howard Davies
80

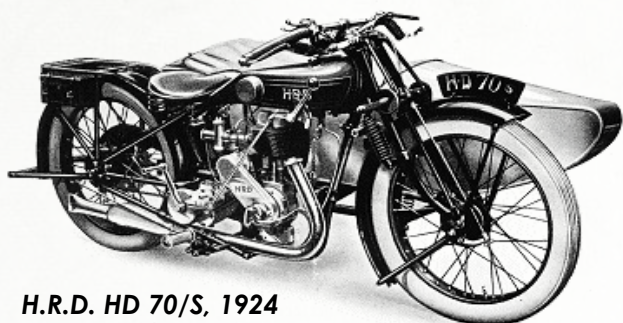
Engine. Special 350 c.c. O.H.V. Double port "J.A.P." 74 × 80 c.c.
This type won the Isle of Man Junior Tourist Trophy Race last year. For racing purposes the special washers at foot of cylinder can be removed giving a higher compression ratio. Approx. road speed solo 80 m.p.h.

Gear Ratios. Top 5 to 1, Middle 7/4 to 1, Low 10 to 1.

Mudguards. 4 in. round type sports.

Tyres. 650 × 65 Cord.

H.R.D. HD 70, ki je imel JAP-ov 350 kubični motor z enojnim izpušnim kanalom ter ne nazadnje H.R.D. HD 70/S, ki pa je imel 500 kubični JAP-ov športni motor s stoječimi ventili, aluminijastim batom in dirkalno odmično gredjo. Dobavljiv je bil kot samostojni motocikel ali v kombinaciji s prikolico.



H.R.D. HD 70/S, 1924

Howard Davies
70/S

Engine. 500 c.c. Sports side valve "J.A.P." 85½ × 85 c.c., fitted with aluminium piston and racing cams.

Gear Ratios. Top, 57 to 1; Middle, 9 to 1; Low, 159 to 1. Sidecar. Top, 47 to 1; Middle, 695 to 1; Low, 95. Solo.

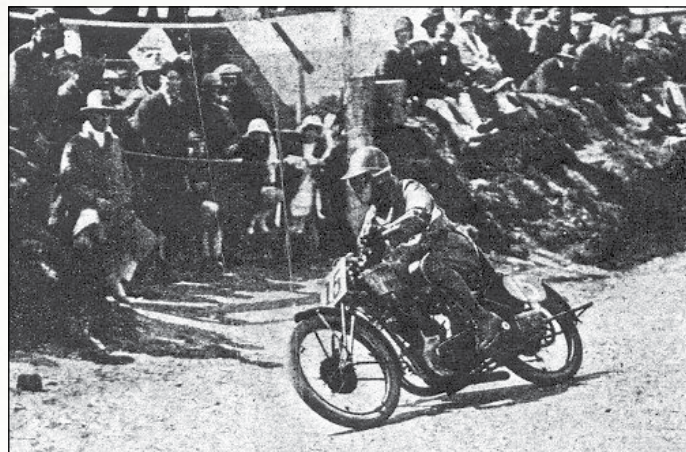
Mudguards. Large 5 in. "D" type.

Tyres. 700 × 80 Cord.

Price - 66 Guineas, Solo.
" 83 " Combination.
Luggage Carrier, £1/10/-; Windscreen, £1, extra.

H.R.D. motocikli so bili med prvimi, ki so imeli nameščeni rezervoar za gorivo na okvir in ne v okvir. Imeli so tedanjim cestam primerno oddaljenost od tal, ravne cevi okvirja, kar jim je zagotavljalo stabilnost ter masivno vpetje sprednjih vilic. Vsi so bili črne barve z zlatim liniranjem. Oglaševali so jih kot motocikle, ki jih je izdelal voznik oziroma dirkač.

Po "Olympia showu" je trajalo kar nekaj časa, preden so se začeli dobavljati motocikli kupcem, saj je bilo treba najprej vzpostaviti proizvodne prostore in samo proizvodnjo. Zaradi prezahtevnosti naloge, kateri ni bil kos, je takrat H.R.D. zapustil E. J. Massey. Tako je prevzel nadzor nad proizvodnjo Billy Price, ki je zaradi tega zapustil firmo A.J.S. . Njegova največja naloga je bila organizirati dobavo delov od zunanjih dobaviteljev, še najbolj problematična je bila dobava JAP-ovih dirkalnih motorjev. Za Tourist Trophy junija 1925 so tako pripravili tri 350 kubične motocikle za razred Junior in dva 500 kubična motocikla za razred Senior. Davies je ponovil svoj uspeh iz leta 1921, saj je zmagal v razredu Senior in dosegel drugo mesto v razredu Junior.

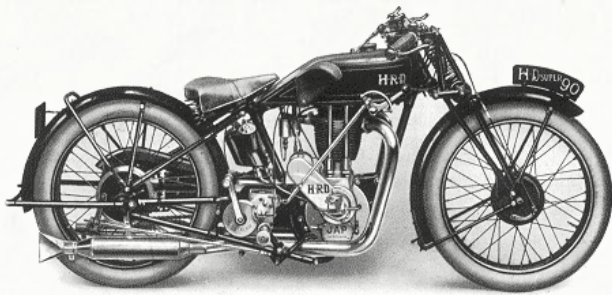


Davies nagnjen skozi Craig-ny-baa, na dirki Tourist Trophy, 1925

Uspeh na Tourist Trophy-u je prinesel veliko prepoznavnost H.R.D. motociklov, kar je pa seveda pomenilo povečanje naročil. Davies je moral prestaviti proizvodnjo v večji objekt. Tega je našel na Fryer Street. Ob tem je bilo pa seveda še potrebno izdelati dovolj motociklov za sprotno pokrivanje naročil ter pripraviti motocikle za "Olympia show", ki je leta 1925 odprl vrata že 21. septembra.

Za dodatno publiciteto je 18. septembra 1925 poskrbel Hubert Le Vack (ne Herbert Le Vack), ki je z modelom HD 90 na dirkališču Brooklands dosegel hitrostni svetovni rekord za 500 kubične motocikle in to s hitrostjo 104,41 milje. Za nameček je ob tej priložnosti osvojil še britanski rekord za letečo miljo.

Motocikli, razstavljeni na »Olympia showu«, so bili le malenkostno spremenjeni v primerjavi z leto starejšimi. Opustili so proizvodnjo modela HD 70 ter pri modelu HD 70/S dodali opcijsko dobavljiv JAP-ov 600 kubični športni motor s stoječimi ventili in večji rezervoar za gorivo. Model HD 80 je ostal nespremenjen in model HD 90 je dobil izboljšave, ki so jih preizkusili na zmagovitem motociklu na Tourist Trophy-u. Dobil je večje zavore, večji rezervoar za gorivo ter predvsem dodatno vpetje motorja.



Howard James

SUPER 90

Engine. Special 500 c.c. Double port "J.A.P." 85.5 x 85 m.m., solo road speed approx. 100 m.p.h.
Gear Ratios. Top 4.45 to 1, Middle 6.55 to 1, Low 9 to 1.
Mudguards. Large 5 in. D type. **Tyres.** 700 x 80 Cord.
Brakes. Special 7 in. Ribbed Rear. Both brakes foot operated.
 André Steering Damper. Lycett Aero Saddle. "John Bull" Racing Pattern Knee Grips.

DETAILS AS STANDARD SPECIFICATION.

PRICE - 98 GUINEAS.

LUCAS MAGDYNO CAN ALSO BE FITTED TO THIS MODEL. PRICE COMPLETE,
 SOLO extra, £10 10s. 0d. SIDE CAR extra, 15s. 0d. Ammeter in head lamp extra, 7s. 6d.
 Extra Large S.S.45 Head Lamp ... 15/- extra.

H.R.D. HD Super 90, 1926

Nov model za leto 1926 je bil HD Super 90, ki je bil praktično HD 90, ki pa je imel najmodernejši JAP-ov 500 kubični motor z dvema izpušnima kanaloma. Dosegel je hitrost 100 milj in je ob doplačilu lahko imel vgrajen Smiths-ov števec in Lucas-ovo električno napeljavo in luči.

V naslednjih letih je politika podjetja H.R.D. ostala nespremenjena. Novi proizvodni prostori niso bili nikoli do konca izkoriščeni oziroma opremljeni, saj ni bilo dovolj denarja za to. Prav tako ni bil nikoli dokončno rešen problem dobave delov. Kupci so morali naročiti ter plačati del kupnine za motocikle veliko prej kot so jih dejansko dobili. Kljub temu pa se je povpraševanje povečevalo iz leta v leto. Z motocikli H.R.D. niso več dosegli vidnejšega uspeha na dirki Tourist Trophy, so pa zato bili toliko uspešnejši na manjših dirkah. Toda kljub večjemu povpraševanju dobička ni bilo. Tako so iz leta v leto imeli večjo izgubo. Vsega skupaj je bilo izdelanih okrog 850 motociklov znamke H.R.D..

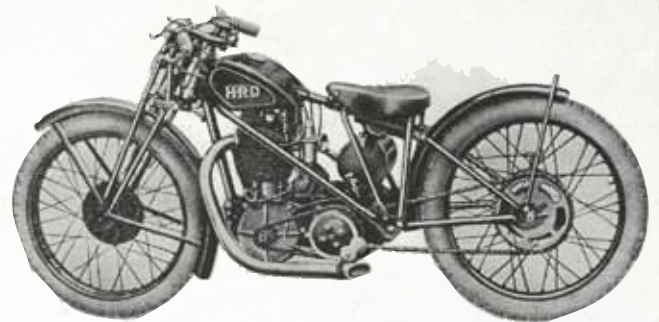
Januarja 1928 je Howard Raymond Davis objavil stečaj podjetja H.R.D. ter svoje podjetje še istega meseca prodal Ernest-u Humphries-u, lastniku firme O.K. Supreme Motors, ki je potreboval večje proizvodne prostore za izdelavo motociklov svojega podjetja. Vsa orodja, šablone in vzorce, kakor tudi blagovno znamko podjetja H.R.D. je Ernest Humphries maja 1928 prodal Philip-u Conrad-u Vincent-u, ki je iskal že uveljavljeno ime, pod katerim bi lahko začel proizvajati in prodajati motocikle, narejene po lastnih zamislih.

Vincent - H.R.D.

Philip Conrad Vincent je bil leta 1908 rojen sin bogate družine živinorejcev z velikim rančem v Argentini. Kot tak je seveda bil deležen najboljše možne izobrazbe. Svoj prvi motocikel BSA 350 je kupil leta 1924. Leta 1926, pri svojih 18-ih letih, je že imel svojo delavnico, kjer je načrtoval in izdeloval motocikle po svojih zamislih. Leta 1928 je njegov oče pristal na to, da začasno prekine šolanje na prestižni univerzi Cambridge, zato, da izdela motocikel Vincent Special, z okvirjem z vzmetenim zadnjim kolesom po sistemu Cantilever,

katerega je že leta 1928 tudi zaščitil s patentom. Šolanja na Cambridgu ni nikoli dokončal, je pa zato kupil pravice do uporabe imena H.R.D. .

Njegovo podjetje Vincent - H.R.D. Company Ltd. je imelo svoje proizvodne prostore v mestu Stevenage. Prvi motocikli na novo ustanovljenega podjetja so imeli JAP-ove ali Rudge - Python motorje v okvirju lastne zasnove. Okvir Vincent - H.R.D. motociklov je bil za tedanje čase zelo napreden in zato tudi nevsakdanje oblike. Značilnost teh okvirjev so bile ravne prečke, ki so potekale od vpetja sprednjih do vpetja zadnjih vilic, kar je zagotavljalo togost samega okvirja.



Vincent Grass Track Racing Model, 1929, lepo viden značilen okvir z vzmetenim zadnjim kolesom.

Za preživetje podjetja je bilo potrebno razširiti proizvodni program še na dostavna vozila. Tako so leta 1932 dali v prodajo trikolesni Vincent Bantam 2½ CWT delivery van. To je bilo majhno dostavno vozilo, ki je imelo avtomobilski sedež in še bolj pomembno - volan kot avtomobili.

The
BANTAM
 2½ CWT.
DELIVERY VAN



★ **PRICE £49 - 10 - 0**
 chassis, with electric lighting

Standard Van
 £57 - 10 - 0

Wind-
 screen
 and
 Hood
 £5-10-0
 extra.



The cheapest to buy, the most economical van to run on the market.

Special features include: Separate springing to each wheel, 1 speed gearbox, fan-cooled engine, car type rack and pinion steering, B.T.H. 6 volt lighting, comfortable bucket seat for driver, three wheel compensated brakes, separate hand brake.

Trade enquiries invited, very liberal export terms.

Tovarniški prospekt Vincent Bantam, 1932, zanimivo, vendar nikjer ni omenjeno podjetje Vincent - H.R.D.

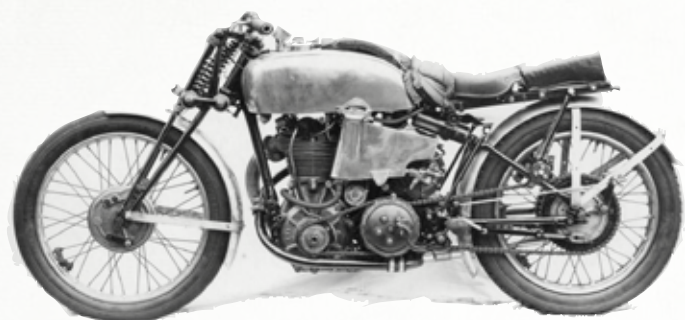
Poganjal ga je lahko dvotaktni 250 kubični Villiers motor ali štiritačni 293 kubični SV JAP motor. Imel je nosilnost okrog 130 kg - 2½ CWT. Bil je med najcenejšimi in najbolj ekonomičnimi dostavniki, ki so bili takrat na tržišču. Iz programa so ga opustili leta 1936, ko so začeli proizvajati motocikle serije A. Zaradi problemov z dobavo in vzdržljivostjo motorjev zunanjih dobaviteljev, se je leta 1931 Philip-u Vincent-u pridružil znani konstruktor Phil Irving. To je pripeljalo do izdelave prvega lastnega motorja podjetja Vincent - H.R.D. .

Tako sta bila leta 1934 predstavljena Vincent - H.R.D. Meteor in njegova različica s športnim motorjem Vincent - H.R.D. Comet.



Vincent – H.R.D. Comet 500, 1935, še ne restavriran

Po naročilu sta bila dobavljiva tudi dva posebna modela, in sicer TT replica (TTR), ki je bil dirkalni model s še dodatno povečano močjo motorja, glavo motorja iz bronu ter zmanjšano težo kakor tudi Comet Special, ki je bil v bistvu enak kot TTR, le da je bil opremljen z lučmi in ostalo opremo, potrebno za vožnjo po cesti. Posebnost Vincentovega motorja so bila dvojna vodila ventilov in vpetje vzvoda za premik ventilov, ki so bili zasnovani tako, da so zmanjšali bočne sile na steblo ventila na minimum in s tem podaljšali življenjsko dobo samih ventilov, ki so bili v tistih časih pogosto šibka točka štiritačnih motorjev.



Vincent TTR, tovarniški prototip, opremljen s kompresorjem, 1936

Vincent – H.R.D. Comet 500 je dosegel končno hitrost okrog 140 km/h (90 mph), kar pa je bilo za Phila Vincent-a in njegove prijatelje, dirkaške navdušence, premalo.

Zato je leta 1936 prišel na tržišče dvovaljni Vincent – H.R.D. Series A Rapide. Po legendi naj bi se ideja za njegov motor porodila Philu Irving-u, ko je slučajno narobe položil prosojni načrt Vincentovega eno

valjnega motorja na še en enak načrt. S premikanjem načrta in poravnavo glavnih gredi je opazil, da bi se dalo v ohišju podobne velikosti, kot je bilo od eno valjnika, namestiti dva cilindra.



Vincent – H.R.D. Series A Rapide, 1936

Rezultat je bil 998 kubični dvo valjni V motor z razmikom cilindrov 47,5° (eno valjni ima cylinder nagnjen naprej za 23,75°). Pri kompresijskem razmerju 6,8:1 je dosegel moč 45 konjskih sil pri 5500 vrtljajih. Ko so ga za teste vgradili v prirejen okvir modela Comet, je takoj dosegel hitrost preko 180 km/h.

Za serijsko verzijo Vincent – H.R.D. Series A Rapide, si je Phil Vincent izmislil nekaj novosti, ene manj, druge bolj uspešne, med njimi dodelano vzmetenje zadnjega kolesa, prvič je bila na serijskem motociklu uporabljena kombinacija štiri stopenjskega menjalnika in prestavljanja z nogo ter danes povsem banalno, takrat pa velika novost - bočno stojalo. Oba Phila - Irving in Vincent sta bila mnenja, da so sprednje vilice Brampton najboljše, kar je možno dobiti na tržišču kljub temu, da so preizkušali teleskopske vilice, ki pa se v praksi še tedaj niso obnesle. Serijski motocikel je tehtal 200 kg in je prav tako dosegel končno hitrost preko 175 km/h (110 mph). Za šibki točki novega dvo valjnika sta se izkazala sklopka in menjalnik, ki nista preveč dobro prenašala povečane moči motorja.

Leta 1937 je Phil Irving odšel v podjetje Velocette, vendar se je med vojno leta 1943 vrnil k Vincentu. Podjetje Vincent je med vojno večinoma izdelovalo municijo, prav tako pa so Vincentove motorje preizkušali za pogon čolnov in mobilnih črpalk. Že med vojno pa sta oba Phila, Vincent in Irving snovala nov model, ki bi naj prišel v prodajo po koncu vojne, o čemer sta tudi redno obveščala novinarje avto – moto revij. Prav tako je Phil Vincent že med vojno navezal stike s podjetji v ZDA, ki bi bila zainteresirana za prodajo Vincentovih motociklov. Leta 1944 je tako Eugene Aucott v Philadelphiji odprl prvo predstavništvo motociklov Vincent, kateremu so kmalu sledili še drugi.



Vincent Series B Rapide, 1946

Leta 1946 je bil javnosti predstavljen Vincent Series B Rapide. Čeprav so bili avto – moto novinarji obveščeni o poteku nastajanja novega modela, je bilo veliko presenečenje, kako drugačen je bi Series B Rapide od svojega predhodnika Series A Rapide. Oljni vodi so bili po novem speljani v notranjosti samega motorja, menjalnik in motor sta bila sedaj v skupnem ohišju (Unit Construction), kar je bilo takrat nekaj povsem novega na tako zmogljivem motociklu.



Okvir motocikla Vincent Series C Rapide, enak okvirju Series B Rapide, le da ima spredaj Girdraulic vilice, brez motorja ne stoji sam.

S spremembo kota med valjema na 50° je bilo mogoče uporabiti sam agregat kot del okvirja, na katerega je bil zgoraj pritrjen nosilni del, ki je služil hkrati kot oljni rezervoar in nosilec rezervoarja za gorivo. Na sprednjem delu je imel vpetje sprednjih vilic in zadaj vpet sklop vzmetenja zadnjega kolesa, ki je bil še dodatno vpet na sam motor, kar je bilo takrat smatrano za nekaj senzacionalnega. Zaradi nove oblike motorja in samega motorja je bila medosna razdalja Series B Rapide kar celih 76 mm (3´) krajša kot pri Series A Rapide. Tako je Series B Rapide po merah izgledal kot 500 kubični motocikli tedanjega obdobja in je bil temu primerno okreten in vodljiv. Za še boljšo vodljivost in udobje je dobil hidravlične blažilnike zadaj in še povečan hod zadnjega kolesa na kar 150 mm. Za še dodatno udobje je poskrbel sedež "Feridax Dunlopillo Dualseat", ki je imel s spodnje strani integriran prostor za orodje in je bil zadaj vpet na zadnje vilice.



Detajl ročice zadnje zavore, nastaviti je bilo možno tako oddaljenost kot višino od nožnih stopalk.

Vzvoda zadnje zavore in ročice menjalnika sta bila nastavljiva v več smereh, tako, da si je lahko vsak voznik individualno nastavil položaj za največje možno udobje. Prav tako je bilo možno na zadnje kolo z obeh strani montirati zobnik in ga po potrebi preprosto obrniti za različne pogoje vožnje. Za lažjo demontažo zadnjega kolesa je bila zadnja tretjina blatnika vpeta na tečajju in se je lahko dvignil.

Za ljubitelje eno valjnikov je pa podjetje Vincent poskrbelo z modeloma Series B Meteor in Comet. Manjšemu motorju navkljub sta bila podobno napredna kot njun večji brat Series B Rapide. Za razliko od dvo valjnega motorja je pri eno valjnem Vincentovem motorju bil menjalnik v ločenem ohišju. Le-ta je bil znamke Albion in je omogočal večjo izbiro prestavnih razmerij.



Vincent Series C Comet, 1948, spredaj ima vgrajene Girdraulic vilice.

Že leta 1948 so v prodajo prišle izboljšane verzije Vincent Series C, ki so imeli spredaj vgrajene tako imenovane "Girdraulic" vilice, praktično le izboljšane trapezne vilice s hidravličnim blaženjem.



Vincent "Girdraulic" vilice, tovarniški prospekt

Kot nova modela sta bila javnosti predstavljena modela Series C Black Shadow in Series C Black Lightning. Black Shadow je imel moč motorja povečano na 55 konjskih sil in je dosegel hitrost preko 200 km/h (125 mph), najlažje se ga je prepoznalo po ogromnem števcu hitrosti s skalo do 150 mph (240km/h) ter črno pobarvanem motorju.



**Vincent Series C Black Shadow, 1948,
značilen črno pobarvan motor**

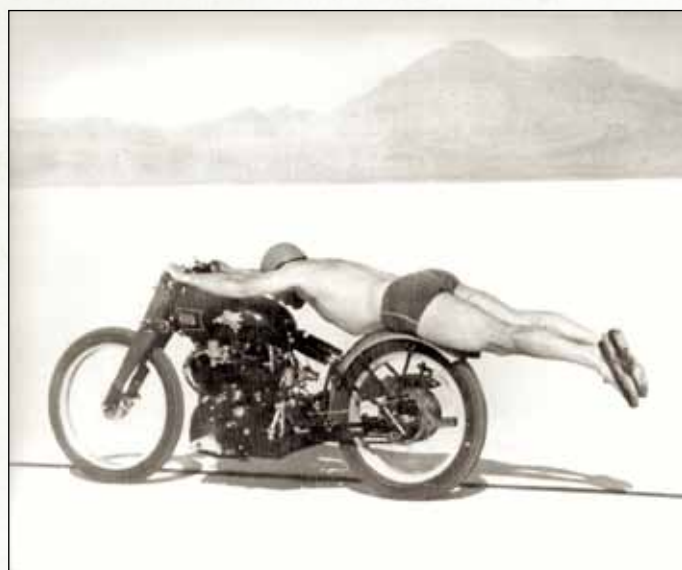
Black Lightning pa je bil dirkalna verzija Black Shadow-a, z odstranjenimi blatniki in nepotrebno električno opremo, kakor tudi z veliko deli, izdelanimi iz aluminija namesto iz jekla. To je znižalo težo motocikla na 170 kg, kar je bilo občutno manj od 208 kg, kolikor je tehtal Black Shadow. Poleg tega je imel še dodatno povečano moč motorja, kar je Phil Irwing dosegel s povišanjem kompresijskega razmerja, z večjimi ventili, odmičnimi gredmi z večjim kotom odpiranja ventilov, pa tudi z dirkalnimi uplinjači Amal in popolnoma odprtim izpuhom. Uradnega podatka za moč motorja podjetje Vincent sicer ni nikoli navedlo, a je kasneje Phil Irwing v eni od svojih knjig zapisal, da so vsi Black Lightning-i imeli več kot 80 konjskih moči. Prav tako po podatkih Phila Irwing-a naj bi bilo izdelanih le 16 Black Lightning-ov.



Vincent Series C Black Lightning, 1948

Američan Rollie Free (prodajalec motociklov Indian) je 13. septembra 1948 na Bonneville Salt Flats v zvezni državi Utah s prototipom Vincenta Series C Black Lightning postavil ameriški (svetovni) hitrostni rekord za motocikle. To mu je uspelo šele, ko je slekel posebej za rekordno vožnjo razvito zaščitno obleko in se podal na lov za rekordom oblečen le v kopalke, na glavi je imel kopalno kapo in obut je bil v

navadne čevlje. Z zaščitno obleko je dosegel največ 147 mph oziroma 237 km/h. Brez zaščitne obleke je dosegel hitrost 150,313 mph oziroma 241,905 km/h in seveda postavil rekord. Na tej njegovi rekordni vožnji je nastala dandanes najbolj znana fotografija v zgodovini motociklizma. Rollie Free je bil na rekordni vožnji slikan iz ob njem vozečega avtomobila.



Rollie Free med rekordno vožnjo leta 1948

Black Lightning, s katerim je Rollie Free dosegel hitrostni rekord, je imel še sprednje vilice Brampton motociklov Series A, ovite s tekstilnim trakom, kar je pripomoglo k boljši aerodinamiki. Sprednje kolo je bilo brez sprednje zavore in sedež je bil odstranjen. Na zadnjem blatniku je bila nameščena "polička", na katero je Rollie Free med vožnjo naslonil iztegnjene noge. Na tem motociklu so prvič bile uporabljene modifikacije, ki so jih potem dobili vsi Black Lightnigi. Točno ta motocikel je tudi najdražji kadarkoli prodani motocikel na svetu, saj je ob zadnji prodaji novembra 2010 nov lastnik odštél zanj preko 1 mio dolarjev.



Rekordni Vincent Black Lightning Rolliea Freea dandanes

Da pa ne bi bili prikrajšani dirkači v razredu do 500 kubičnih centimetrov, so pri podjetju Vincent poskrbeli z modelom Series C Grey Flash. Ta je imel na eno valjnem motorju vse izboljšave, katerih so bili

deležni Black Lightning-i. Menjalnik firme Albion pa je imel posebej za dirke razvita prestavna razmerja. Dosegel bi naj moč preko 35 konjskih sil in končno hitrost preko 180 km/h. Izdelanih naj bi jih bilo le 31.



Vincent Series C Grey Flash, 1948, na zadnjem kolesu montirana zobnika na obeh straneh

Večina Vincentov je bila pobarvanih črno, z redkimi izjemami, kot je Grey Flash, ki so bili pobarvani kot že ime nakazuje, sivo. Vendar pa so leta 1949 izdelali tudi 15 White Shadow-ov, ki pa niso bili nujno bele barve, kot nakazuje ime, so pa vsi imeli nepobarvane bloke motorja. Okvir je lahko bil bele ali rdeče barve. Prav tako so leta 1950 izdelali 16 Red Comet-ov, ki pa naj bi bili vsi rdeče barve. Ravno tako naj bi bilo izdelanih 12 modelov Rapide rdeče barve. Vsi Vincenti drugačne barve kot črne razen modela Grey Flash so bili namenjeni izključno prodaji v ZDA.



Vincent Series C Rapide, 1950, eden izmed 12 izdelanih, dandanes še ne restavriran

Podjetje Vincent je v ZDA povezano s še enim zelo pomembnim proizvajalcem motociklov, in sicer Indian. Po rekordu Rollie-a Free-a, ki je bil lastnik prodajalne oziroma servisa motociklov Indian je prišlo do sodelovanja med obema firmama. Tako so prodajalci podjetja Indian v ZDA prodajali motocikle Vincent, ki so imeli na rezervoarjih napis Indian Vincent, nameščene so imeli malo bolj balonaste gume, lučko na sprednjem blatniku, ščitnik motorja ter visoko krmilo.



Indian Vincent Series C Rapide (eden izmed 12 rdečih) in Vindian, 1950

Indian naj bi v zameno dobil na razpolago njihove motorje, s katerimi bi bili takoj konkurenčni oziroma celo boljši od njihovega konkurenta, podjetja Harley Davidson.

Tako so že leta 1948 poslali v Veliko Britanijo nekaj Indianovih okvirjev brez vgrajenega motorja, v katere so tam vgradili Vincentove motorje. Teh motociklov se je prijelo ime Vindian. Rezultat je bil navdušujoč, tako zaradi zmogljivosti kakor tudi iz estetskega vidika.



Vindian, 1950, hibrid z okvirjem Indian in motorjem Vincent

Vsem pozitivnim rezultatom testiranja, kakor tudi pozitivnemu odzivu potencialnih kupcev navkljub, pa do sodelovanja v tej obliki ni prišlo. Po mnenju mnogih poznavalcev bi to prineslo samo pozitivne stvari za obe podjetji. Tako pa je podjetje Indian zaprlo proizvodne obrate že leta 1953, podjetje Vincent pa je tudi dve leti kasneje, leta 1955, je žal prenehalo izdelovati motocikle.

Že leta 1953 pa je Phil Vincent v skrbi za preživetje podjetja iskal možnosti za razširitev proizvodnje. To je našel v majhnem pomožnem motorju za kolesa. Po licenci podjetja Miller, ki je že leta dobavljalo električno opremo za motocikle Vincent, je Phil Vincent vpeljal v proizvodnjo motorček, imenovan Vincent Firefly. Poceni, vzdržljiv, nezahteven za vzdrževanje, po dostopni ceni je bil prodajni hit, a to za obstanek podjetja ni bilo dovolj.



Vincent Firefly, 1953, tovarniški prospekt

1954. leta je Phil Vincent ponudil svoje proizvodne prostore nemškemu podjetju NSU. V letu 1954 so tako proizvedli nekaj malega manj kot 20000 mopedov NSU Quickly. Med tem so proizvedli tudi 40 dvo - taktnih 125 kubičnih NSU – Vincent Fox-ov in še manjše število štiri taktnih 100 kubičnih NSU – Vincent Fox-ov. Proizvedeno bi naj bilo tudi manjše število NSU – Vincent Supermax-ov.

Po enem letu je podjetje NSU poskrbelo za lastno proizvodnjo in distribucijo svojih motociklov v Veliki Britaniji.



NSU – Vincent, sliki tovarniškega prospekta, 1954

Ker se je začelo odpirati tržišče majhnih in poceni

avtomobilov, je Phil Vincent leta 1954 poskusil še z razvojem majhnega trikolesnega dvo sedežnega roadsterja, imenovanega "Polyphemus". Da bi obdržal proizvodne stroške nizke, se je poslužil delov, ki so bili lahko dostopni na tržišču. Uporabil je kolesa Morris Minorja, karoserija je bila izdelana iz umetne mase, kot oklepi njihovih motociklov. Za pogon je kar uporabil lastni motociklistični dvovaljni motor. Z motorjem Rapida je dosegel hitrost preko 140 km/h, z motorjem Black Lightninga celo preko 180 km/h. Zaradi visoke cene - 500 GBP, kar je bilo za tri kolesni avtomobil brez strehe, brez vzvratne prestave in brez električnega zaganjača občutno preveč, saj se ni prodal niti eden.



Vincent Polyphemus, 1955

Še pred koncem proizvodnje motociklov Vincent so leta 1954 prišli na tržišče novi modeli, in sicer nikoli uradno tako imenovani modeli Series D, med ljudmi pa se jih je prijelo to ime, saj je to bilo logično nadaljevanje že ustaljene prakse poimenovanja. Vsi trije novi modeli so imeli popolnoma zaprt oklep iz umetne mase.



Vincent Black Prince, 1954

Mišljeni so bili kot udobni in hitri potovalni motocikli. To so bili Vincent Victor, ki je imel eno valjni 500 kubični motor modela Comet, Vincent Black Knight, ki je bil pod oklepom 1000 kubični Rapide in ne nazadnje Vincent Black Prince, ki je bil dodelan Black Shadow.



Vincent Black Prince z delno odstranjenim oklepom in dvignjenim zadnjim delom

Vzporedno z njimi so v prodajo prišli še dodelani že obstoječi modeli, ki pa so žal bili izboljšani "na slabše", predvsem optično in pridobili so še nekaj dodatnih kilogramov, kar je vplivalo na vozne sposobnosti in zmogljivosti samih motociklov. Najbolj očitna sprememba je bil dodan pomožni okvir, ki je služil kot nosilec sedeža, s spodnje strani pa je bil vanj nameščen oljni rezervoar. Zaradi te spremembe se je težišče motocikla dvignilo malo višje in je bila posledično lega na cesti malce slabša kot pri starejših modelih.



Vincent Series D Black Shadow, 1954, dodan pomožni nosilni okvir za sedež

Zadnji motocikel, ki je bil izdelan v podjetju Vincent, je bil model Black Prince in je bil izdelan 16. decembra 1955. Takoj je bil poimenovan "The Last" – zadnji. Na predbožičnem sestanku Vincent Owners kluba istega leta je Phil Vincent zagotovil, da bodo deli za motocikle Vincent vedno dobavljivi, ne glede na obstoj samega podjetja. To drži še dandanes, saj sam Vincent Owners klub skrbi za proizvodnjo in distribucijo rezervnih delov za motocikle Vincent.

Od tedaj naprej podjetje Vincent ni več izdelovalo motociklov, ampak so proizvajali industrijske stabilne motorje, kosilnice, moto kultivatorje, kakor tudi prvi vodni skuter, imenovan "Amanda". Znani Vincentov dvo valjni motor so kasneje poskušali prodajati vojski za pogon vadbenih letal. To je bil tako imenovani projekt "Picador". Ojačili so mu glavno gred in ga opremili z vbrizgom goriva. Žal se vojska za nakup Motorjev Vincent ni odločila.

Po koncu proizvodnje motociklov je ostalo na zalogi večje število že izdelanih tako eno- kot dvo- valjnih motorjev Vincent. Govori se o številki 500 motorjev, po nekaterih podatkih celo več kot 700 motorjev. Te so z veseljem pokupili razni trgovci in predelovalci

motociklov. V šestdesetih letih je bil ultimativen cestni motocikel kombinacija Norton-ovega Featherbed okvirja z Vincentovim dvo valjnim 1000 kubičnim motorjem. Ti motocikli so dobili ljudsko ime NorVin.



NorVin, okvir Norton Featherbed, motor Vincent 1000

Še dodatnih 50 eno valjnih in preko 200 dvo valjnih Vincentovih motorjev pa je z okvirjem lastne zasnove opremil znani švicarski dirkač in predelovalec motociklov Fritz W. Egli. Originalni so dandanes zelo cenjeni, je pa še danes mogoče kupiti novega, saj obstaja kar nekaj firm po svetu, ki jih še vedno izdelujejo. En tak motocikel se nahaja tudi v Sloveniji.



Egli – Vincent, 1969, original cestna različica

Leta 1994 je ameriški entuziast in poznavalec Bernard Li odkupil pravice do uporabe blagovne znamke Vincent. Leta 1998 je ustanovil podjetje Vincent Motors USA in kmalu predstavil moderno interpretacijo klasičnih dvovaljnih Vincent-ov. Uporabil je moderne komponente priznanih proizvajalcev. Med ljubitelji klasičnih Vincentov ni naletel na odobravanje. Žal pa je Bernard Li leta 2008 tragično preminil v prometni nesreči, kar vsaj za sedaj pomeni konec motociklov z imenom Vincent.

Viri:

- http://en.wikipedia.org/wiki/Vincent_Motorcycles
- <http://www.vincenthrd.se/index.php?lang=2>
- <http://www.thevincent.com/vincent.html>
- <http://www.patwilliamsracing.com/vincent/>
- <http://www.gracesguide.co.uk/Vincent-HRD>
- <http://robocat.users.btopenworld.com/vincent.html>
- <http://www.britishclassicmotorcycles.com/Vincent.html>
- http://www.winni-scheibe.com/ta_portraits/egli.htm



Egli Vincent 1000



Glasilo SVS

Marec 2012

