

Vincent – noch lebt die Legende – Teil 3

Text: Jürgen Kießlich | Fotos: Jürgen Kießlich (2), Jürgen Kießlich / Archiv (2), Manfred Stahmer (1)



Die Legende lebt, neben Einzelexemplaren gibt es ganze Sammlungen der hochkarätigen Exoten. So auch in Frankreich bei Jean Claude Pfeiffer, einem Freund von Manfred Stahmer (siehe TS 04 – 06/2015). Während eines Besuchs durfte er sich in dessen privater Motorrad-Exotensammlung, umgeben von seltenen, hochwertigen und top restaurierten Motorrädern, ehrfürchtig wohlfühlen, anders kann man dieses Erlebnis nicht bezeichnen. Neben einer BMW R 32 stehen die jüngeren Schwestern 69 S Gespann (selbstredend in Weiß), daneben 90 S Orange-Silberrauch und K 1. An der Decke im Ausstellungsraum hängt tatsächlich eine echte Norton Manx, Modell 30, und daneben eine HRD Comet, Serie A, von 1939. Unter den hängenden Raritäten stehen peinlichst ausgerichtet, in Reih und Glied, Vincent Rapid von 1959, eine weitere Comet Series C von 1951, eine HRD Rapid, Series D, von 1947 und als Krönung die Black Prince von 1955. Über den finanziellen Gesamtwert dieser Kollektion sollte man als Bürger Normalverbraucher besser nicht spekulieren.

Mit völlig neuen Motoren überraschte 1946 Philip Conrad Vincent in allen Modellen die Fachwelt. Auch für Rennfahrer hatte die Marke Vincent eine recht hohe Bedeutung, hochdotierte Siege, wie eben auf der Isle of Man, finden wir in der Chronik, ebenso einige Geschwindigkeitsrekorde. Zwischen „Mr. Wonderful“ (John Surtees), dem einzigen Rennfahrer mit Weltmeistertiteln auf zwei und vier Rädern, und Vincent gab es eine Beziehung. Sein Vater arbeitete für Vincent und fuhr eine Vincent im Gespannrennsport. Als Co. war einmal der junge John aktiv, die Freude darüber währte nicht lange, denn der Filius war zu jung für eine Startgenehmigung, und der Dad wurde

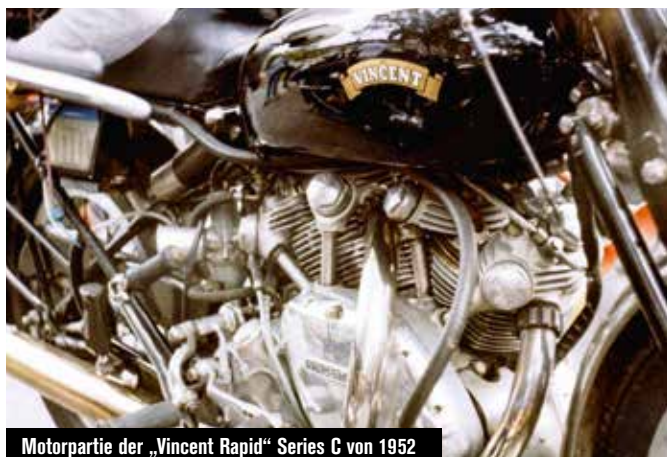


Teile der Sammlung von J. C. Pfeiffer in Frankreich

disqualifiziert. J. Surtees lernte bei Vincent und fuhr zu Beginn seiner

Karriere in den frühen 1950er-Jahren eine Vincent „Gray Flash“, auf

welcher er fast unschlagbar war. Die Prototypen entwickelte Phil



Motorpartie der „Vincent Rapid“ Series C von 1952



Ein HRD Prachtexemplar, der „Schwarze Schatten“ von 1948 im Schupp-Museum



Phillip C. Vincent posiert mit seinem letzten Star – der „Black Prince“

Irvin aus der „Comet“ sowie „Red Comet“ von 1949 bis 1952 als Rennversionen in kleinen Stückzahlen. In der Motorradsammlung von John Surtees stand die 500er-Maschine neben der raren Legende „Black Lightning“.

Damit sind wir bei den klangvollen Namen der äußerst beachtlichen Reihe der Maschinen mit den gewaltigen 1.000er-V-Motoren. Beginnend 1936 mit Rapid Series A, 1946 Series B und 1948 der Series C. Fast eine Revolution war 1948 das Erscheinen der „Black Shadow“ und im gleichen Jahr die Krönung des Lebenswerkes von Philip C. Vincent und auch von Phil Irvin die Präsentation der „Black Lightning“ Series C. 1949 kam die „White Shadow“ (Weißer Schatten) Series C auf den Markt. Diese unterschied sich von der „Black Shadow“ nur durch die Farbe ihrer Zylinder – nicht schwarz, sondern hell. Nur 15 Stück davon wurden gebaut. Bis dato trugen die Maschinen noch die Bezeichnung HRD als Tank-Emblem, welches ab 1950 von der Bezeichnung „The Vincent“ abgelöst wurde. Als sich das Ende der Firma abzuzeichnen begann, überstellten die beiden „Väter“ der Traummotorräder aus Stevenage noch die Modelle „Black Knight“, Series D, sowie die „Black Prince“, Series D, in die Produktion.

Von der Rapid A wurden während der Zeit von 137 bis 1940 nur 77 Stück gefertigt, dagegen von der Comet bis 1950 769 Exemplare. Insgesamt kamen nach dem Krieg

11.048 Vincent zur Auslieferung, am 18.12.1955 rollte die letzte Maschine aus dem Werk. Von Anbeginn blieben sich Ph. Vincent und Ph. Irvin dem technischen Grundprinzip ihrer Produkte treu. Natürlich gab es über den gesamten Zeitraum der Produktion ständig Verbesserungen und Modifikationen an allen Baugruppen und Modellen. Die Motorenkonzeption beider Hubraumvarianten wurde vorerst beibehalten, der Zylinderwinkel der HRD Rapid von 1936, ursprünglich von 47,5° wuchs bald auf 50° an. 1946 überraschten die beiden Konstrukteure mit völlig überarbeiteten Motoren. 1948 kam neben der neuen Generation, der Rapid C, die daraus entstan-

dene „Black Shadow“ an den Kunden, so ein Exot wird im Zustand 'Exzellente Condition' heute mit 150.000 Euro gehandelt. Der Schwarze Schatten leistete 55 PS bei 5.700 U/min., aber dem nicht genug – kam auch noch der „Hammer“ mit der ersten Vorstellung der bis heute noch sagenumwobenen „Black Lightning“. Der Schwarze Blitz wurde sofort zum schnellsten Serienmotorrad der Welt befördert. Aus dem V-Twin kamen 70 PS bei 5.600 U/min. Eine Höchstgeschwindigkeit wurde nicht angegeben. „Not yet tested“ konnte man in Dokumentationen lesen. Zuvor kam das fußgeschaltete Burman-Getrie-

das Fahrgestell. An den beiden Zylinderköpfen war ein Vierkant-hohlprofil angeschraubt, welches den Steuerkopf aufnahm und zudem als Öltank (Oil in frame) diente. Die vielen externen Ölleitungen der alten Generation waren den Ölkänen im Motor gewichen.

Die Rahmen, respektive Fahrgestelle, trugen bereits 1934 in ihrer ersten Auflage bei HRD die Handschrift ihres Konstrukteurs und waren ihrer Zeit bis zum Ende der Firma weit voraus, Modifikationen inbegriffen. Am Vorder- und Hinterrad sorgten eine Trapezgabel für Fahrkomfort und Fahrsicherheit sowie zwei Simplex-Halbnabenbremsen. Bereits zu Beginn gab es eine Dreiecksschwinge, abgestützt durch zwei fast liegenden Federbeine unter dem Sitz für



Vincent „Red Comet“ von 1950, es gab nur sehr wenige Exemplare davon

be mit vier Gängen zum Einsatz. Nun bildete der Motor mit dem Getriebe eine Einheit und wurde gleichzeitig zum tragenden Teil für

die Hinterradfederung, man kann getrost sagen, es war die erste Cantileverfederung.



Der Australier Jack Ehret auf seiner „Black Lightning“ 1953