

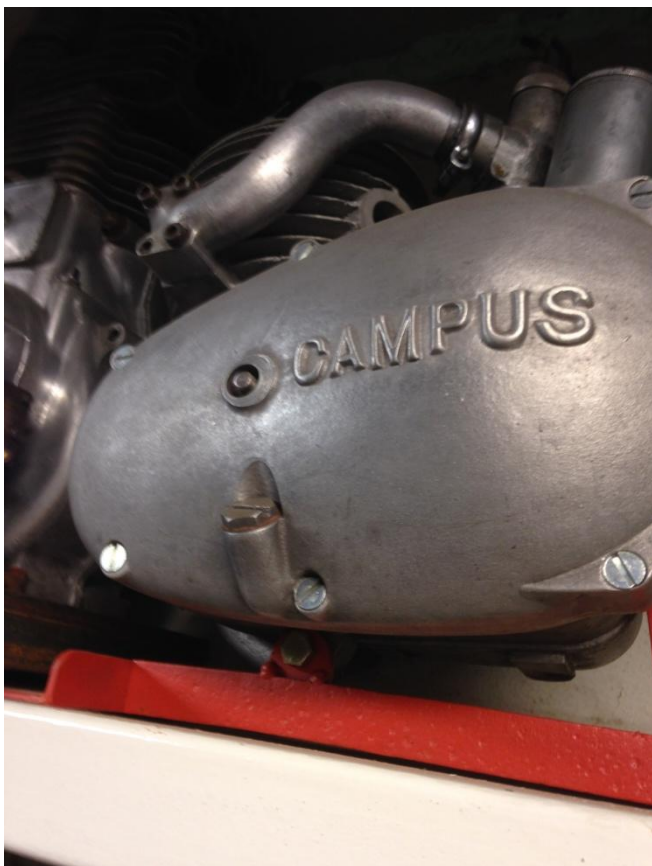
## ***Typhooner Tigrar och Örnar***

*Text och bild Lasse Eriksson*

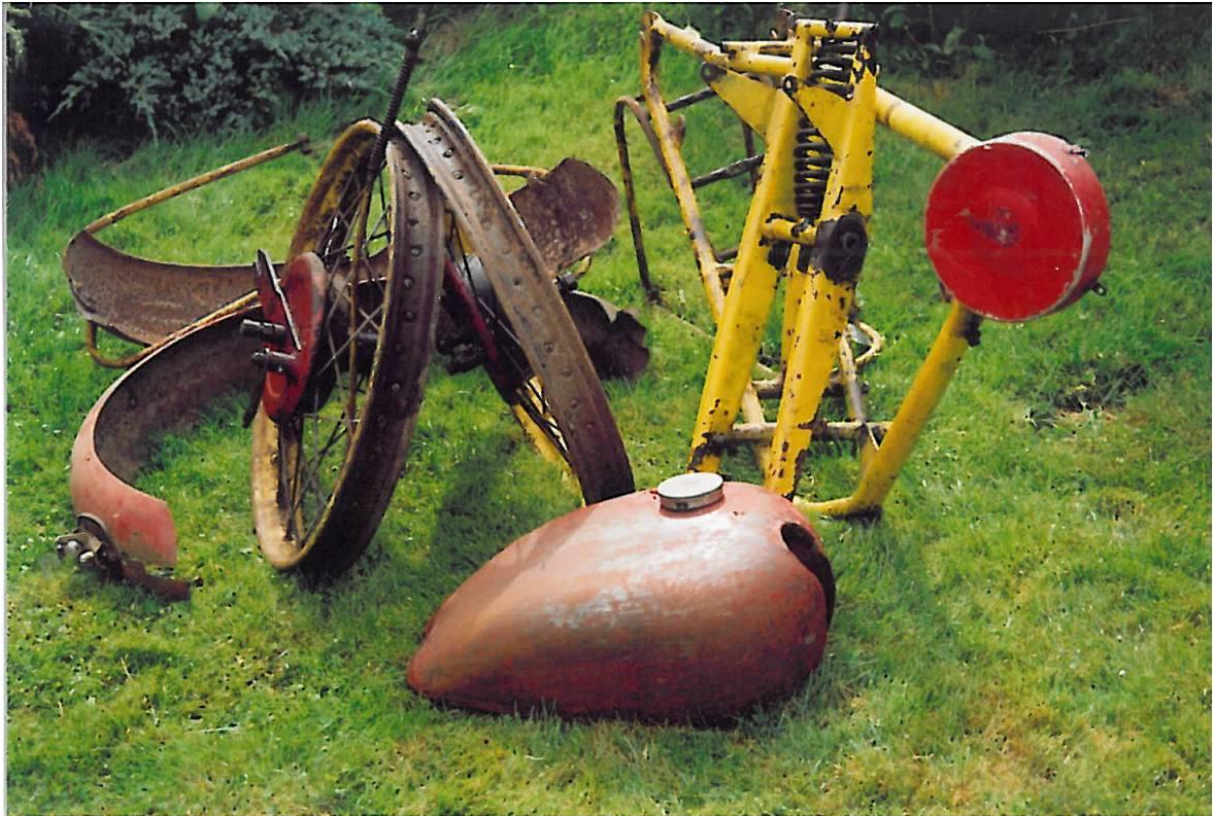
*Specifikationer sponsrade av Jan-Olof Gustavsson Värnamo.*



Först några ord om den pågående renoveringen av en Typhoon utrustad med, den på 50-talet, både i och utanför "typhoon-kretsar", omtalade Campusmotorn.



Renoveringen har av diverse orsaker, bl. a "risiga" chassidetaljer och motorer som kräver lite extra omvårdnad framskridit en aning långsamt .



Utgångsläge



Rostig bakskärm har kapats och svetsats.



Gaffel blästrad och riktad.



Ram blästrad och lackad



Trötta hjul tar sig en lutare.

Chassidetaljerna är i skrivande stund i princip klara vad gäller svetsjobb, justering av skev gaffel och lackering av tank, skärmar, strålkastare, nämnda gaffel, ram, skärmstag, nav och bromssköldar. Den gröna kulören är hämtad från en "campustyphoon" som står på taket över kontoret på hondaförsäljningen i Göteborg.



Lackering i princip klar. Fälgar och nav återstår. Sadeltäcke har rengjorts och behållits i fint patinerat skick. Bakfälg i dåligt skick. Utbytt mot en något bättre. Ekrar har rekvirerats från England.

I renoveringen ingår även 2 motorer årsmodell 1949/1950. En tidig, med motornummer 106 och en senare med motornummer 235. Vilken som i slutändan kommer att sitta i ramen återstår att se. Ingen större skillnad mellan motorerna. Den enda synbara är avgasrörens infästning i cylindern. På 106:an är rören utanför avgasportarna sammanhållna av en ca 100 mm lång ¼-tums bult genom en ögla på vardera röret. (Skall bytas till fjäder.) På 235- motorn är avgasportarna uppgångade och rören monteras fast med en ringmutter. Ett mer pålitligt förband.



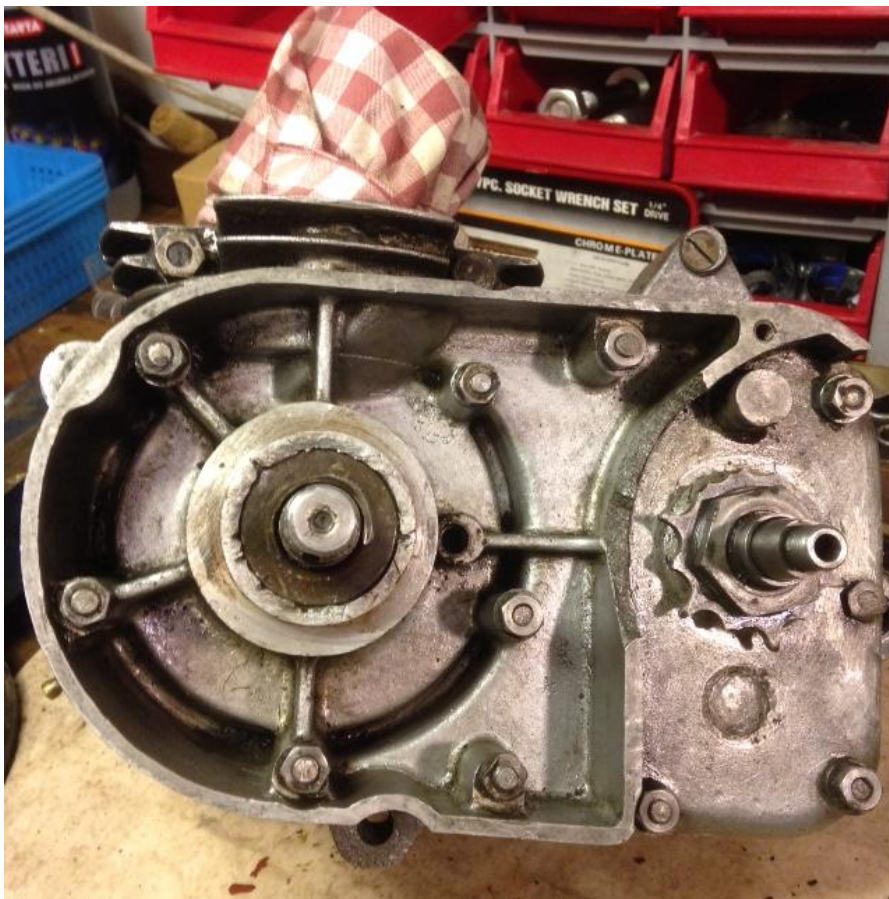
Avgasportar 106:an

Efter lite dividerande blev motor TS 106 (TS=Typhoon Sweden) den utvalda och som därefter renoverats. Dock inga större åtgärder. Kolv och cylinder är i godkänd kondition. Övre kolring dock brusten och ersatt med en bättre begagnad. När det gäller motor och växellåda har dom 3 ramlagren bytts ut tillsammans med packboxarna. Vevlagret var i fin kondition och har behållits. När det gäller växellådan har lagring, packbox och tätningsring mot utgående drev bytts ut. I övrigt inga åtgärder.



Motornummer

Vänstra vevhushalvan eller närmare bestämt väggen mellan utgående drevet och kopplingen var vid demontering av motorn tillsammans med utgående drevet kraftigt skadade. Dock inte värre än att det gick att fixa till. Se bilder nedan.



Skadad vevhushalva och utgående drev.



Delad motor, vevparti & växellåda



Väl behandlad mutter från svänghjul.



Vevhushalvor stämmer bra överens.



**Svenska motorcykeln i världsklass**

*Tillverkare:*

Svenska motorcykelfabriken  
**TYPHOON AB**  
Friggag. 20 — Tel. 19 20 70 Göteborg

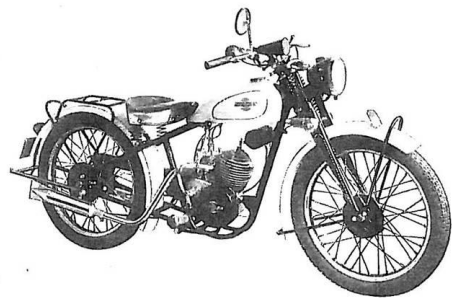
*Generalagent:*

**BIL AB THAM**  
Friggag. 20 — Tel. 19 20 70 Göteborg

*Återförsäljare:*

### **Teknisk specifikation**

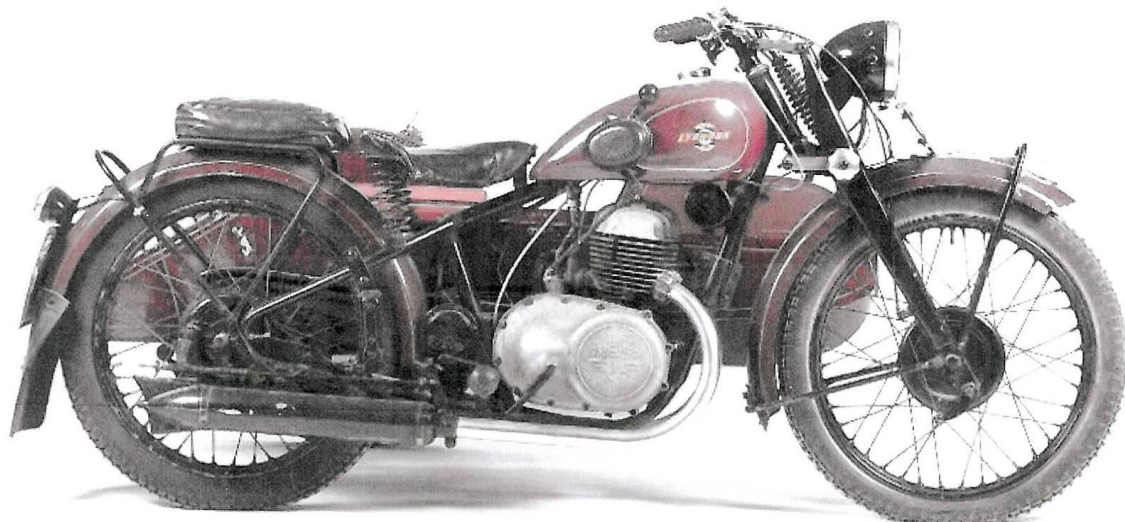
<b>Motor:</b>	2 takt. Alumin. leg. gods, utbyt- bart cylinderfoder.	<b>Bromsar:</b>	Helt inkapslade. Expanderande. Fotbroms bak, handbroms fram, 6".
Hkr:	6,5 eff. br.	<b>Hjul:</b>	Dim. 300×19. S. K. F. lager.
Varv:	3 500	<b>Bensintank:</b>	Helsvetsad. Rymd 11 lit.
Lager:	⊕ S. K. F.	<b>Belysning:</b>	Strålkastare 25 watt. Bakljus.
Cylinderdiam.:	64 mm	<b>Övriga data:</b>	Totallängd: 2 100 mm
Slaglängd:	65 mm	Hjulbas:	1 300 mm
Volym:	210 cc	Styrstängshöjd:	850 mm
<b>Växellåda:</b>	3-växlad med handspak 14,5:1 — 8,4:1 — 5,1:1.	Sadelhöjd:	670 mm
<b>Förgasare:</b>	Amal 7/8".	Fri markhöjd:	150 mm
<b>Magnet:</b>	Stensholm.	Skärmbredd:	120 mm
<b>Ram:</b>	Sandvikens rör. Helsvetsad.	Fart:	c:a 100 km/tim
<b>Framgaffel:</b>	Aeroplantyp. Helsvetsad.	Vikt:	85 kg



MANQUETS

Teknisk specifikation gällande Typhoon med motor typ Campus utfärdad av Svenska Motorcykelfabriken Typhoon AB.

Fortsättning, med reservation för motorbyte, följer allt eftersom renoveringen fortsätter.



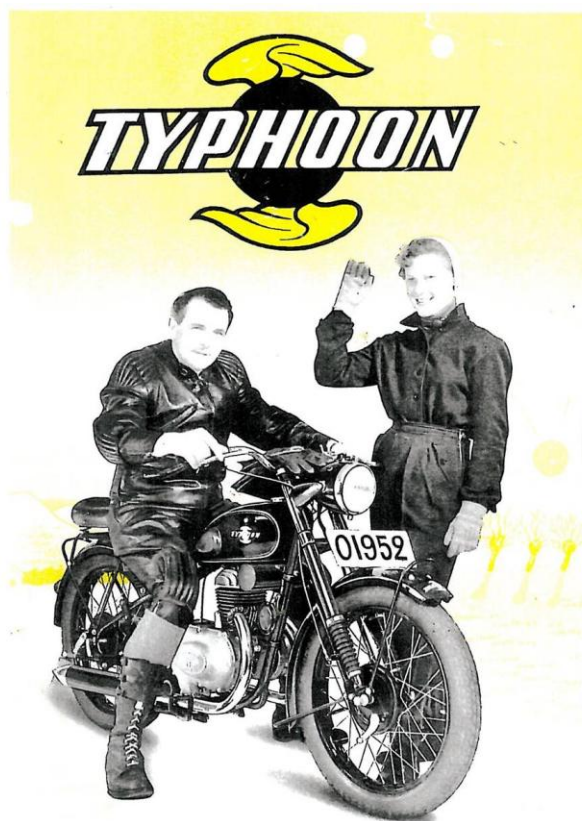
Vilket ekipage. En Typhoon, 1951 års modell med sidovagn i fint patinerat skick. Lackerad i den, från campustiden, välkända röda kulören.

Motorn är den 3-växlade 198cc Zundappen som ersatte campusmotorn när 1951 års modell introducerades. Den lite omoderna webbgaflen levde kvar fram till årsmodell 1952.

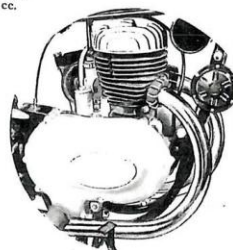
Har aldrig sett eller hört talas om att det funnits någon Typhoon med sidovagn förrän jag fick bilden i min hand. Højen lär finnas på Malmö stadsmuseum. Kan vara värt att kolla upp i samband med något malmöbesök.

1952 års modell introducerades med teleskopsgaffel, helsvetsad kraftigare ram i Sandvikens rör, hastighetsmätare inbyggd i strålkastaren och lite annorlunda designad zundappmotor på 7,5 hk vid 4000 r/m och 4-växlad låda med fotväxel.

I samband med introduktionen trycktes det också upp ett litet "reklamblad" med en teknisk specifikation över modellen. Se nedan.



Zundapp  
198 cc.



**TZ TYPHOON 1952**  
med 4-växlad låda och fotväxel  
**TELESKOPGAFFEL**  
**HASTIGHETSMÄTARE**

**TEKNISK SPECIFIKATION:**

- **MOTOR**  
En cylindrig tvåtakts blockmotor. Slaglängd och cylinderdiameter 70/60 mm. Cylindervolym 198 cc. Effekt 7,5 hkr vid 4200 varv/min. Avtagbar cylindertopp av lättmetall. Lättmetallkolv. Ventilen och ventilstaken lagrade i rull- och kullager. Smörjning genom oljeblandning i bränslet. Bing förgasare med separat luftreglage och kraftig luftrenare.
- **KRAFTÖVERFÖRING**  
Fjäriradkoppling i oljebad. Zundapps nya fyrväxlade låda byggd i block med motorn. Bekvämt fotkontroll.
- **EL. UTRUSTNING**  
Noris batteritändning 45/60 W. 35/25. Belyst, inbyggd hastighetsmätare. Elektriskt signalhorn.
- **ALLMÄNNA DATA**  
Toppfart omkring 90 km/tim. Bränsleförbrukning 0,26 l per mil vid normal hastighet. Vikt med tom tank ca 100 kg.
- **RAM**  
Sandvikens rör. Helsvetsad
- **FRAMGAFFEL**  
Teleskop
- **BROMSAR**  
Helt inkapslade. Expanderande. Fotbroms bak, handbroms fram, 6".
- **HJUL**  
Dim. 300 x 19 SKF-lager.
- **DÄCK**  
Trelleborg
- **BENSINTANK**  
Helsvetsad. Rymd 10 liter.
- **ÖVRIGA DATA**  
Total längd: 2100 mm  
Hjulbas: 1300 mm  
Styrstängshöjd: 850 mm  
Sadelhöjd: 670 mm  
Fri markhöjd: 150 mm  
Skärmbredd: 120 mm

**TILLVERKARE:**  
Svenska Motorcykelfabriken  
Typhoon AB  
Friggagatan 20, Tel. 19 20 70 Göteborg

**GENERALAGENT:**  
BH AB Tham  
Friggagatan 20, Tel. 19 20 70 Göteborg

**ÅTERFÖRSÄLJARE:**

Specifikation och bild 1952 års modell



Paret på bilden ser ut att vara på väg ut på en liten åktur. Cykeln är också utrustad med en passagerarsadel som inte var standard. Samtliga levererades med enbart pakethållare.

Lackeringen på merparten av hojarna, som den på bilden, gick i svart. Som jag minns så är bilden tagen i hallen på bottenplanet Friggagatan 20 där Thams bilförsäljning låg och där även firmans telefonväxel var belägen. Den snygga välekiperade vinkande tjejen på bilden är vår dåvarande växeltelefonist som agerar mannekäng. "Skinnknutten" känner jag inte igen men är förmodligen någon av firmans bilförsäljarna.

Min egen Typhoon inköpt i slutet av september 2015 av Uno Wallander . Välkänd samlare av typhoonhojar alltifrån Campus och fram till och med den 4-växlade Zündappmotorn. Merparten av hojarna har donerats till Göteborgs Stadsmuseum. ( Se artikel i MC-Veteranen.)



Samtliga hojar monterade från 1952 års modell fram tills nedläggning av "fabriken" hösten 1954, var svartlackerade med lite krom här och var. Då kan man undra varför den hoj Uno skänkte till stadsmuseet och den jag själv köpte var lackerade i blått.

Som berättades i artikeln i MCV-tidningen kördes alla överblivna delar under höst/vinter -54/55 upp till Kinna några mil öster om Göteborg där ägaren av Bil AB Tham hade sin bostad. Gott om plats för allt överblivet material i form av monterade mc, mc-delar och annat. Själv åkte jag ut i "lumpen" våren -55 och efter tjänstgöringen var fabriken tillsammans med firmans MC-del på Odinsgatan, där även försäljning av Sarolea och FN ingick, borta.

Enligt en välkänd källa köptes allt överblivet material upp efter en tid. Förmodligen under -55/56. Materialet skulle sedan ha returnerats till Göteborg där sedan ett antal hojar i den blå nyansen monterats. Frågan är om det inte monterades en del hojar även i Kinna. Det finns vissa rykten så det kan mycket väl vara så!

Efter att ha fått iden att det skulle vara trevligt att äga en egen Typhoon sattes en annons in i Classic Motor för att kolla läget på fronten. En, som det visade sig, lite udda hoj fanns till salu i Värnamo Nyfiken som man är ställdes GPS:en in på Värnamo och en solig söndag i slutet av september bar det av med en tanke om ett eventuellt köp i bakhuvudet. Väl framme visade det sig att ägaren, förutom ett antal andra veteraner även hade en 1951 års modell med den 3-växlade Zundappen .

Lite udda på så sätt att den har webbgaffel ihop med den 4-växlade motorn samt den lite äldre typen av ram. Vad jag kommer ihåg lämnade ingen Typhoon monteringsbänkarna i detta utförande. Kan finnas många orsaker till detta. Inte mycket att spekulera om så det får lämnas utan kommentar. För min del blev det inget köp denna gång. Kanske lite synd så här i efterhand men jag hade ju ett par hojar till att kolla. Annars var hojen i fint skick. Något patinerad men regad och körklar. ( Se foto)



Värnamohojen

Sedan monterades också hojar till två stora återförsäljare som sålde dem under eget namn vilket var ganska vanligt under -50talet. En var lokaliserad till Stockholm och den andra till Malmö.

”Återförsäljare” i Malmö var Hedbergs Maskinaffär där typhoonen såldes under namnet Örnen medan stockholmupplagan gick under namnet Tiger. Den enda skillnaden var loggan. Tigerhojarna hade, eller har på dem som finns kvar, en guldfärgad tiger på språng medan Örnen hade en mer lugn örn som logga. Det kan nämnas att det fanns ett antal örnhojar lackerade i blått med namnet ÖRNEN i rött och inramat av några röda linjer. Ett litet avbrott från dom svartlackade hojarna. Med andra ord var hojarna, frånsett loggan, genuina typhooner och som sagt inget fel i att ha egen logga.



Tiger på språng.

Sedan pågår en uppsnygning av en nyinköpt (sista veckan i februari) 198cc Zündappmotor. Har inte gjorts så mycket för tillfället men kolv och cylinder ser bra ut. Inga burstna kolvringar eller skador i cylindern. Även vevlagret verkar vara i godkänd kondition. Känns fint så här långt.



Hälsningar  
Lasse i Mölndal.

