

En göteborgare vid namn Typhoon

Text och foto Lasse Eriksson

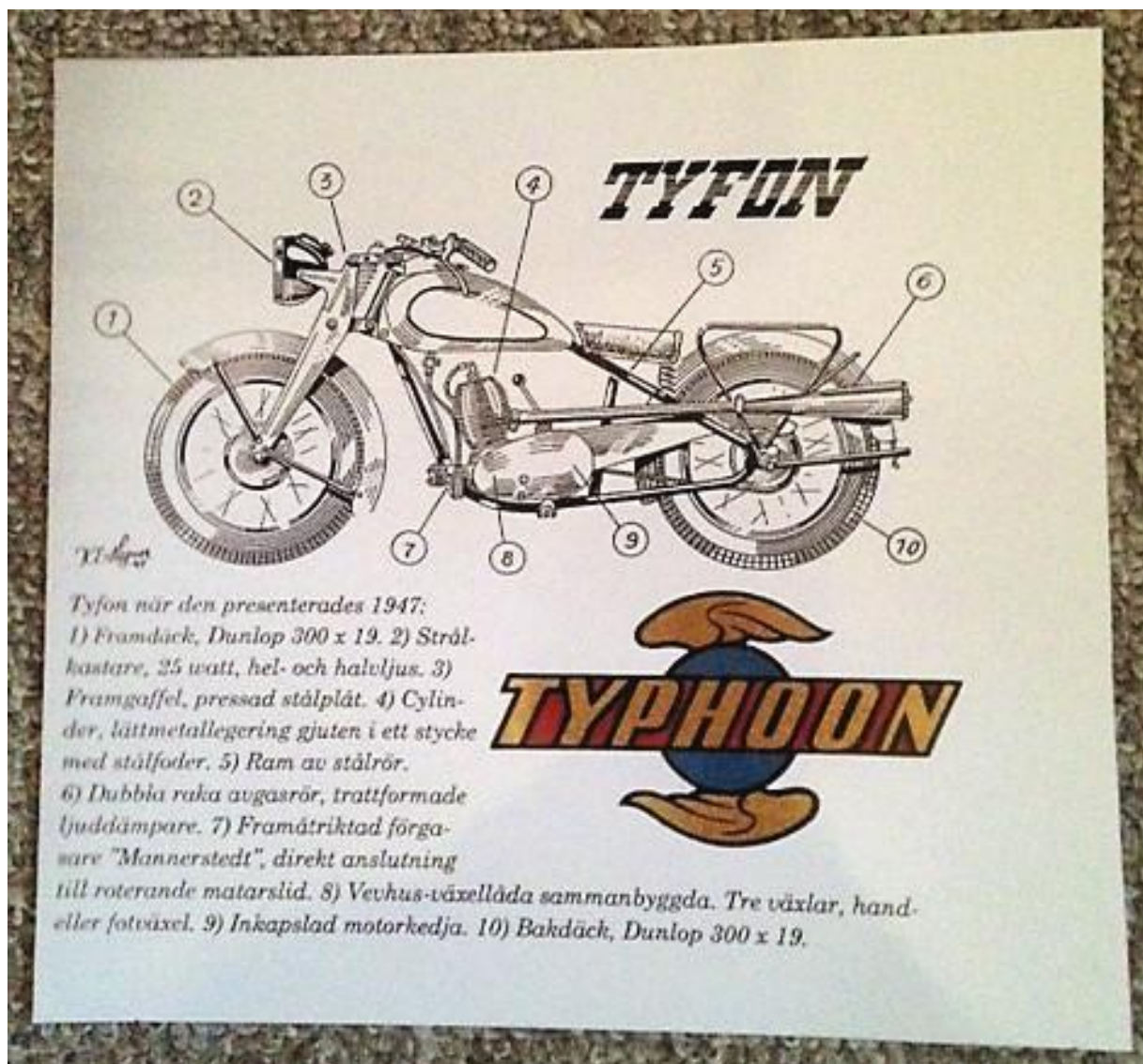


Går Typhoon, MC-hojen som byggdes i Göteborg fram till mitten av 50-talet då "fabriken" lades ned, en ny vår till mötes?

Det ser så ut, man får en del gensvar från tidigare artiklar som jag har skrivit och fått publicerade i MCV-Sveriges medlemstidning MC-Veteranen. Nu, senast från artikeln i nr 4 2016.

Det hittas en del hojar som förvarats i lador och källare. Mycket trevligt för en gammal Typhoonjobbare. Det gäller då mest den 4-växlade modellen som introducerades 1952. Men en och annan 51:a med handväxel och treväxlad låda kan dyka upp. Sedan finns det även en del Typhooner i drift och några stående på museer bl. a. i Göteborg och Malmö. (Se artiklar i MC-Veteranen Nr 3. 2009 och nr 4. 2016).

Den första Typhoonen presenterades för press och allmänhet redan 1947 och det är egentligen denna modell artikeln till stor del kommer att handla om.



Bildkopia från Trafiknostalgiska Förlaget TFN Bok 129, år 2012.

Som framgår av den tecknade bilden fick prototypen det svenskt klingande namnet TYFON men detta fick snart ändras till den mer internationella stavningen TYPHOON då MC:n även var tänkt att säljas på utländska marknader. Andra detaljer som fick ändras var förgasaren som flyttades från sin utsatta position i framkant på den vänstra vevhushalvan till en dito bakom cylindern samt att dragningen av avgasrören ändrades.



Den ursprungliga dragningen behövs dock på sportmodellen. Ett annat kännetecken är att sportmodellerna är lackerade i en (grädd)vit kulör. Se bild nedan; Två fint renoverade Campushojar som ingår i Göteborgs Stadsmuseums samlingar.



Motorn som fick namnet Campus var på 210 cc med en effekt på 6,5 hk vid 3500 r/m. En närmare specifikation finns i MC-Veteranen nr 4. 2016.

En som bl. a är känd för sina fina renoveringar och även "specialiserat" sig på Typhoonhojar är Jan-Åke Carlberg i Anneberg strax norr om Kungsbacka. För tillfället finns 4 styck utrustade med campusmotorn varav undertecknad har en under renovering. Övriga är en sportmodell och en "standardmodell". Till dessa tillkommer en nyinköpt handväxlad - 51:a utrustad med en 7,5 hk Zündappmotor. Vidare har även en fjärde Campushoj tillkommit men det är en fråga som kommer upp i en senare del av artikeln.



Jan Åke är med andra ord, en överraskningarnas man. Den senaste kom i form av ett telefonsamtal från Anneberg.

Jan-Åke ringer och undrar om jag har lust att komma och kolla på lite Typhoondelar han köpt av en bekanting boende i Björketorp (En ort på riksvägen mellan Varberg och Borås). Visst ville jag det, det blev verkligen en överraskning! Först tror man inte det är sant men det blev man snart varse om att det var.

Ett stort antal välgjorda verktyg märkta med TC (Typhoon Campus), borrdimensioner, mallar för att få den en rätta delningen, exempelvis i kopplingens ställameller, plus verktyg att stansa ut centrumhålningen samt ännu ett verktyg för utstansning då med avseende på anpassning till utgående axelns plines.



Själv var jag, som nämnts i tidigare artiklar, med och skrotade alla motordetaljer när det gäller campusmotorn. Dessa förvarades på Friggagatan 20 i ett litet rum på våning 2 där även kontorsdelen låg. Något minne av att några verktyg funnits med vid detta tillfälle hade jag inte då och inte nu heller. Desto större blir överraskningen när de dyker efter cirka 60 år och att merparten fortfarande är i fint skick.

Samtliga märkta med:

-TC (Typhoon Campus)

-Där borrar skall användas är borrh dimensionen angiven och instansad i jiggen. Noggrannhet ned till 100-dels mm.

-Stansverktyg för bl.a. utstansning av diverse "brickor", exempelvis mellanringar i växellådor.



-Bockningsverktyg för bockning av växelspakar.



- Mall för kontroll av vevslängar.



Verktygen är i skrivande stund under genomgång och sortering

Enligt Eddy, ägare av verktygen, fanns i stort sett alla förvarade hos Kinna Mekaniska. En liten del hade gått till Skene Skrot, men även dessa kunde räddas från smältdegeln.

Om man utgår från att verktygen har använts av Kinna Mekaniska är det sannolikt så, att firman fick färdiggjutna vevhushalvor för bearbetning och att dessa efter färdigställande skickades vidare till Göteborg och Friggagatan 20, där motorerna monterades. Det kan nämnas att varje halva stämplades med ett nummer i fronten, exempelvis har motor nummer 106 båda halvorna nr 13 instämplat i fronten, vilket får tolkas som att ingen av halvorna har bytts ut på grund av någon form av problem.

Under ytterligare ett besök hos Eddy, där även Sven och jag var med visade det sig att det fanns ett relativt stort lager av diverse Typhoon delar.
Däribland, även en relativt komplett campustyphoon. Kraftigt patinerad men från början lackerad grön och förmodligen inga större problem att renovera.



Rena guldgruvan för ett Typhoonfreak.
Inte bara campusdelar, utan även delar till Zündappmodellen.
Bland annat en ny cylinder, ljuddämpare, ett femtontal tanklock i nyskick med Typhoon och Använd Mobil Oil D inpräglad. Något som jag tror, inte fanns på locken till campusmodellerna.

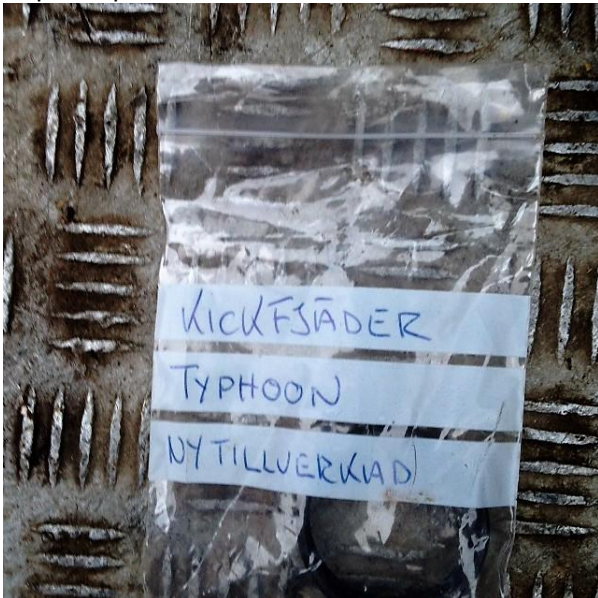
Campusdelar i form av:



En packe pakethållare



En låda fylld med sadelfjädrar



En hög med kickfjädrar



En låda innehållande sex fjädrar till webbgaffeln



Styrbromsdelar



En packe bromspedaler



17 st växelspakar fint kromade i nyskick



Två kilo hjulaxelmutterar i fint skick



En låda med en ny förgasare och en vevhusalva plus också styrbromsdelar.

Motordetaljer lyste i övrigt med sin frånvaro men som tidigare noterats skrotades dessa ut under tidigt 50-tal.



En "grej" som ställde till lite huvudbry och diskussion var en gul bränsletank med en snyggt tecknad Typhoonlogga i rött. Kan detta vara loggan för urtyphoonen? Frågan kvarstår, ingen som vet. Eller ???????



Till sist ett par bilder. Eddy bland sina MC-prylar och Jan-Åke i avlastningstagen efter, som det verkar, ett gott köp.

Hälsningar Lasse, Jan-Åke och Sven.