

## MC-jakt i Limmared. Del 3.

*Text och bild Lasse Eriksson*

Nu har den kommit igång! Renoveringen av hojen vi kallar "Victoriatyphoonen" ca 4 månader efter Jan-Åkes inköp av 3 hojar i Limmared. Även detta en måndag. Närmare bestämt den 28:e augusti. Vi som började demonteringen var förutom Jan-Åke, Sven Bunketorp och jag Lasse Eriksson. Totalt tog det ca 3,5 timmar innan allt var avklarat då inklusive en kaffepaus. Jakten är med andra ord avslutad och hojen, en av de få som monterades innan produktionen lades ner, går in i renoveringsfasen.





Inledningsvis blev det en ångande rengöringsdusch med hojen i stående och liggande läge vilket underlättade det kommande demonteringsjobbet.



Full rulle på Jan-Åke och ångtvätten.

Bränsletank: Samma typ av tank som använts från och med -52 års modeller med 4-växlade zündappmotorn. Knäpuckar märkta Zündapp. Tanklock med Typhoonlogga & ANVÄND MOBIL OIL D

Lite kuriosa.

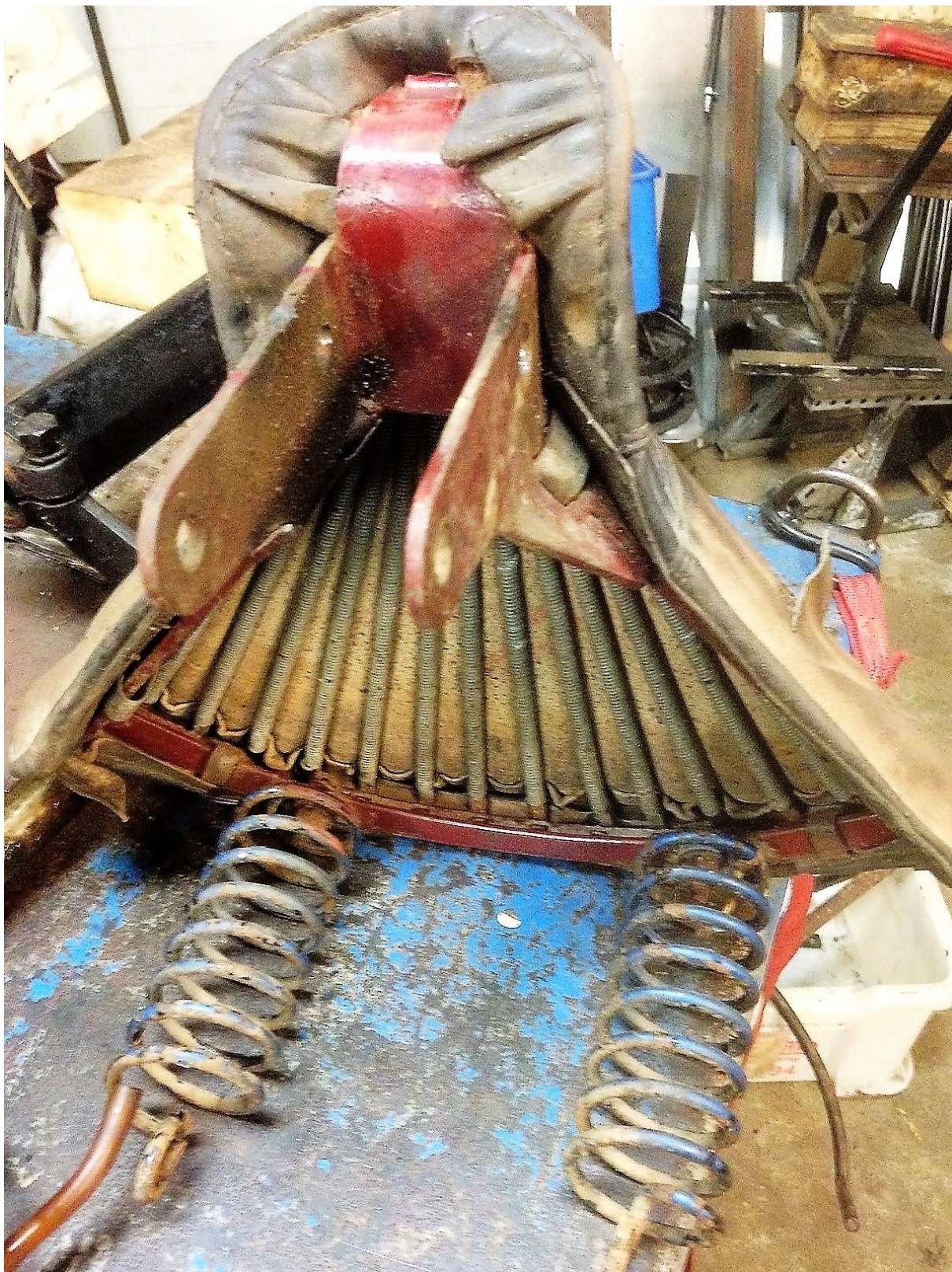
Det fanns t.o.m. ca en liter bensin/olja i tanken när vi efter demontering vände på den. Lyckligtvis med tanklock på.



Typhoontank. Tanklock på tankens vänstra halva



Sadel: Ej original. Röd något udda sadel. Förmodligen från någon rödlackerad hoj, troligen en Monark



Undersida sadel med fjädring.



Bakskärm med pakethållare, typ Zündapp DB 203. Skärm med gångjärn för att lättare få ut hjulet vid exempelvis punkteringar. Gångjärnet fastrostat och behöver fixas till efter uppvärmning med svetsen. I övrigt inga problem i form av rost och bucklor. Framskärm liksom bakskärm bred och i bra skick. Bredden imponerar på både fram och bakskärm.

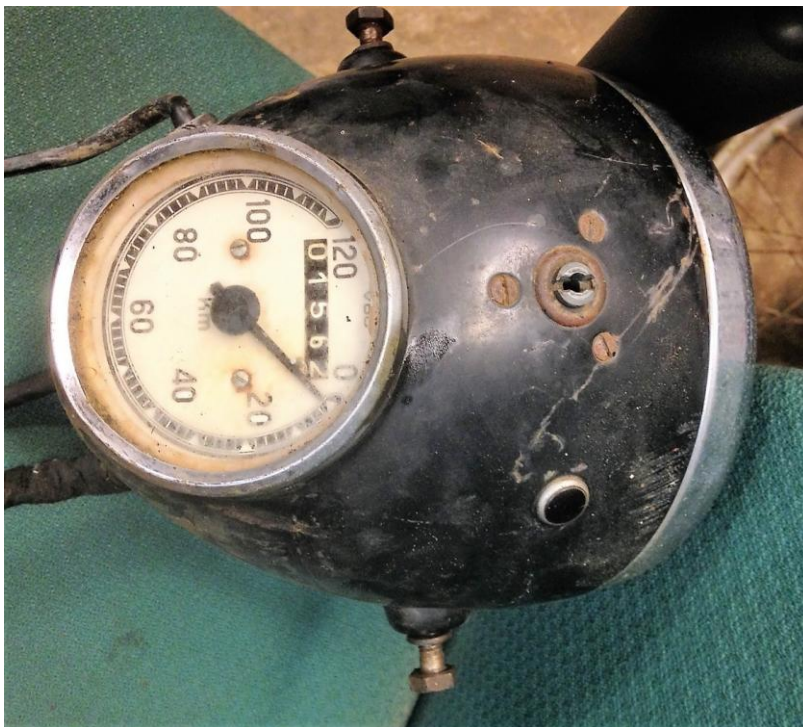


Bak och framskärm. Bakre skärmen kapad vid gångjärn.



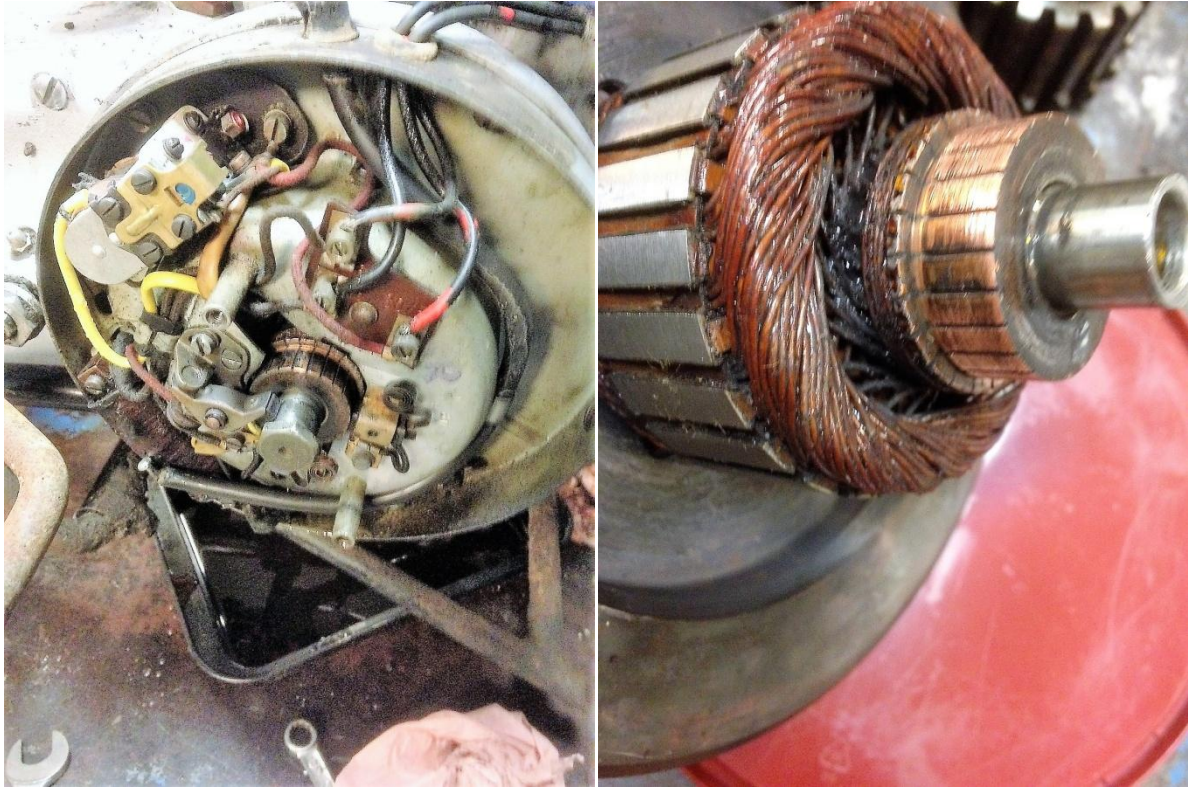


Framhjul ovan till vänster: Svartlackerade ekrar och franskt däck av fabrikat Michelin. Något udda. Typhoon har mig veterligt aldrig kört med lackade ekrar. Däck är ju upp till ägaren vilket fabrikat han väljer. Dimension på nuvarande hjul 350 x 19.  
Bakhjul, med bland annat kedja och en del fotbromsdetaljer saknas.  
Ovan till höger syns utgående drevet som hittades under ett lager av olja blandat med sand under täckande kåpan. Där av det kraftiga slitaget.



Elsystem Noris: Kåpan kraftigt rostig. I övrigt ser kablar, anslutningar, generatoren och övriga detaljer bra ut. Ingående detaljer kommer att provas i bänk. Kraftig strålkastare med tändningsnyckel till batteritändningen. Inbyggd hastighetsmätare. Samma fabrikat av mätare som Typhoon använt sig av sedan 1952. Dock något större. Mätarställning 01564 km. Har förmodligen gått runt något eller ett par varv. Hastighetsmätare i något patinerat skick





Totalt ser det bra ut. Generator kommer att kollas upp i bänk



Baklampa typ som på Zündapp BD 203. Typ MB-60 B. Kraftig lampa med kromad sarg och glasreflex i fint skick.

Bakljuslampan i fint skick



Motor 250cc Victoria.

När det gäller motorn har denna demonterats m a p cylinder, kolv med kolvringar (3 stycken i läge ringzonen) samt koppling med lameller typ korklameller, kedja och lamellcentrum. Samtliga detaljer är i förvånansvärt god kondition.

Cylinder helt fri från repor och tendenser till skärningar. Då ska man ha i åtanke att båda avgasportarna var kraftigt igensatta av koks. Speciellt den högra som i stort sett var helt igensatt medan den vänstra ståtade med ca sextio procentig igensättning. Man undrar vilken soppa förra ägaren har kört på och hur allt gått väl.

Kolven och ringarna var också dessa i god kondition. Andraringen hade tendenser till att fastna i spåret på ett ställe men kunde lossas utan problem. Kolven var liksom ringarna original standard och var även den utan skador. Eftersom även ram och vevlager efter vad man kunde känna när motorn vevades runt inte kunde uppvisa något slitage kommer motorn inte att delas.

Växellådan fungerade lite dåligt från början eller inte alls. Orsak, lådan fylld med gammal kladdig olja eller något som man för länge sedan kunde kalla olja. Efter en inre rengöring var problemet löst



Bild nr 12



Bild nr 13



Bild 12, se ovan till vänster; Motor tagen ur ram.  
Bild 13, se ovan till höger; Igenkoksade avgasportar.

Bild 14, se bild till vänster; Samma bild visar toppen på kolven med märkningar: Frontpil, dimension och tillverkningsdata.





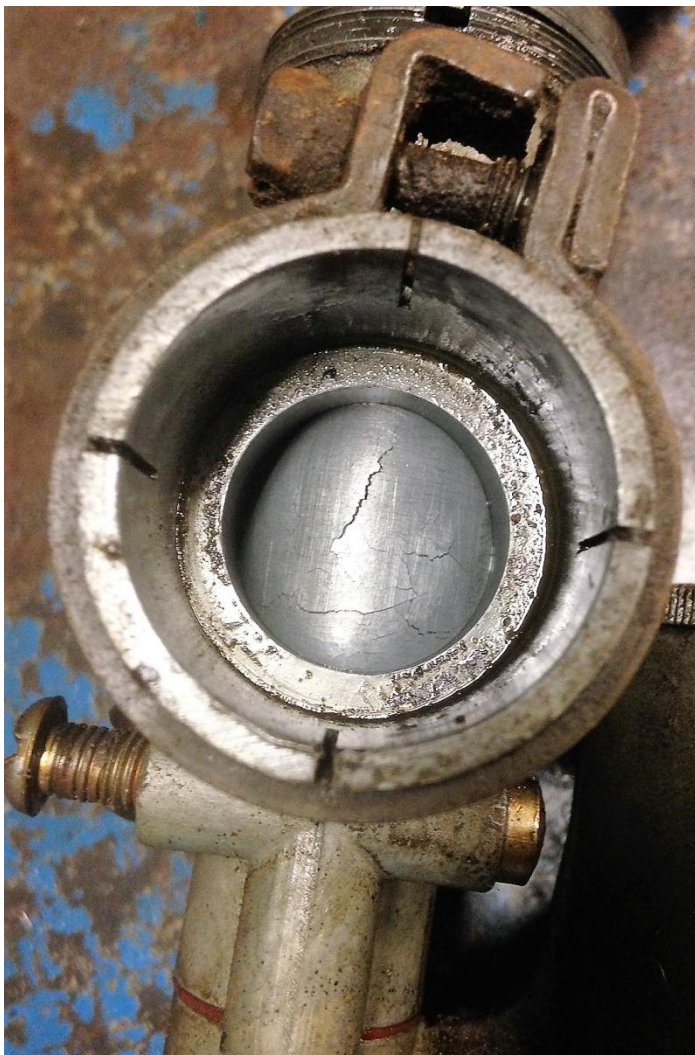
Bild 15

Bild 15 Kolv med kolvringar. Lite koks och missfärgningar även vevhuset i behov av rengöring.

Bild 16 Korkklammeller lite slitna.



Bild 16



Förgasaren: Typ Bing. Sprucken trottell som fastnat i huset. Bör gå att fixa till med ny trottell i samband med rengöring och översyn av förgasaren i övrigt.

Bild till vänster: Spricka i trottell



Avgassystem: Avgasrör och ljuddämpare saknas på höger sida. Vänstra röret och dämpare finns men är i dålig kondition. Speciellt då ljuddämparen.

Framgaffel kraftig teleskop. Förmodligen typ Zündapp DB 202. Isärplockad och genomgången. Inga större problem. Koll och rengöring. Styret i bra skick. Fastmonterat i byglar som användes på 198 cc Typhooner. Gäller även magurahandtagen för koppling och frambroms. Styrlager med lagerbanor. Allt i bra skick. Ingen åtgärd mer än rengöring.



Bild 18



Bild 19



Bild 20.

Bild nr 18 gaffelben. Bild nr 19 och 20 lager och lagerbanor i nyskick  
Sist men inte minst, ramen. Nu befriad från samtliga detaljer utom batterilådan som sitter fastsvetsad på det undre bakre ramröret. Kommer förmodligen att bytas. Batteriet monteras typ Typhoon. Ställs löst i lådan och hålls fast via en liten konsol fastsvetsad i ramen ovanför lådan. I konsolen borrar och gängar upp för en 5/16 eller M8 bult med skallen avsvarvad så att centrumdelen bildar en liten sfär. Om man sedan har ett lock eller något annat ovanpå batteriet tar man typ ett smalt plattjärn med ett motsvarande hål och klämmer fast batteriet via bulten och låsmutter.



Bild nr 21



Bild nr 22

Bild 21 Batterilåda i dåligt skick. Bild 22 Ramen något klumpig



I övrigt kan man säga att ramen är en typ av vaggram där främre delen av ramen utgörs av två relativt tätt sammansatta rör. I övre delen av rören har sedan förstärkts genom att en platta av kraftigt järn (ca 150 mm lång och 60 mm bred) svetsad fast. Inte vackert men kanske behövt. Även övre ramröret har en svetsning ca 200 mm från styrhuvudet. Orsak okänd men kanske en förstärkning med ett inre rör. På styrhuvudet hittar man även ramnumret TW 128. T för Typhoon men W:et stämmer dåligt för Victoriamotorn. Borde varit ett enkelt V. Undersökning uppstartad.



Bild nr 23, Ramnummer på styrhuvudet



Till sist en liten ramepisod utspelad någon gång vintertid -53 eller -54.

Typhoon hade en man som enbart jobbade med ramar. Jag vet inte om han var anställd av Bil AB Tham eller på verkstan där han höll till. Denna låg bakom centralstation ned mot älven till. Vi på golvet hade ju inte mycket insyn av leverantörer eller annat folk som var involverade i utprovningar och dylikt.

I alla fall, personen hade vad jag kommer ihåg, efternamnet Magnusson, Det fanns givetvis ett förnamn också men det användes inte. Åtminstone inte av mig.

Jag kommer också ihåg en liten episod då jag blev beordrad att hämta Magnusson på "ramverkstan" med firmahojen. Ut kommer Magnusson med en ram träd mellan axlar och rygg. Antrar bönpallen med ett enda ord. KÖR. Självt kommer jag ihåg att jag fick en känsla av att detta kommer aldrig att gå bra. Det gjorde det inte heller. I första kurva åkte både jag och Magnusson på öronen. Som tur var inga skador på någon av oss. Hur det gick med ramen vet jag inte, men efter en utskällning om dåliga motorcyklister åkte vi vidare till Friggagatan utan problem. Hur det gick att trassla sig ur ramen vet jag inte, det blev lite bråttom att återlämna hojen.

Fortsättning följer.

Hälsning från Lasse, Jan-Åke och Sven