

## MC- jakt i Limmared del 4.

Text och bild Lasse Eriksson

Del 4 fortsättningen på artikel del 3 där "Victoriatyphoonen" demonteras in på bara ramen. För intresserade finns artikeln utgiven i MC-Veteranen nr 4 2017 men finns även på hemsidan [www.mcveteranerna.se](http://www.mcveteranerna.se)

Ramen, typ stel vaggram, har blåstrats och dåliga svetsningar har justerats. Därefter grundad och ett par lager av lack samt klarlack med resultat en snygg blank/svart ram. Batterilådan, fastsvetsad på nedre vänstra ramdelen var vid närmare kontroll i bättre skick än väntat har behållits.

För att glädja besiktningsmannen vid en framtida besiktning har ramnumret (TW-128) ramats in med röda stripes.



Renoverad ram



Batterilåda



Inramat ramnummer

Gaffel, typ Zündapp DB 202, genomgången och i god kondition. Inget större slitage som kräver byte av bussningar eller övriga detaljer. Lagringen består av 6mm lösa kulor. Totalt 36 stycken jämnt fördelade i de båda lagerbanorna som även dessa var utan anmärkningar trots att "originallagringen" hade lite varierande storlekar på kulorna från original 6mm till 1/4 tum.



Ovan t.v. Kraftig gaffel typ Zündapp monterad.



Ovan t.h. Strålkastare i skick som ny efter lackering och montering av nyinköpta detaljer.

Nylackat strålkastarhus har justerats in i gaffelkronan. Originalskruv och bultar har återanvänts med den skillnaden att bultskallarna har svartlackats. I övrigt har ny kabelmatta tillverkats och kopplats in på kopplingsplattan i strålkastarhuset samt på övriga yttre punkter. För att utöka ljusstyrkan har även en modern glödlampa typ LED monterats in.

En bländande ide från Jan-Åke. Detta medförde också utbyte av strålkastarglasat till ett nytt dito. Sedan när det gäller hastighetsmätaren var denna i god kondition och har endast kollats över och rengjorts. Däremot fick en ny drivkabel inköpas.

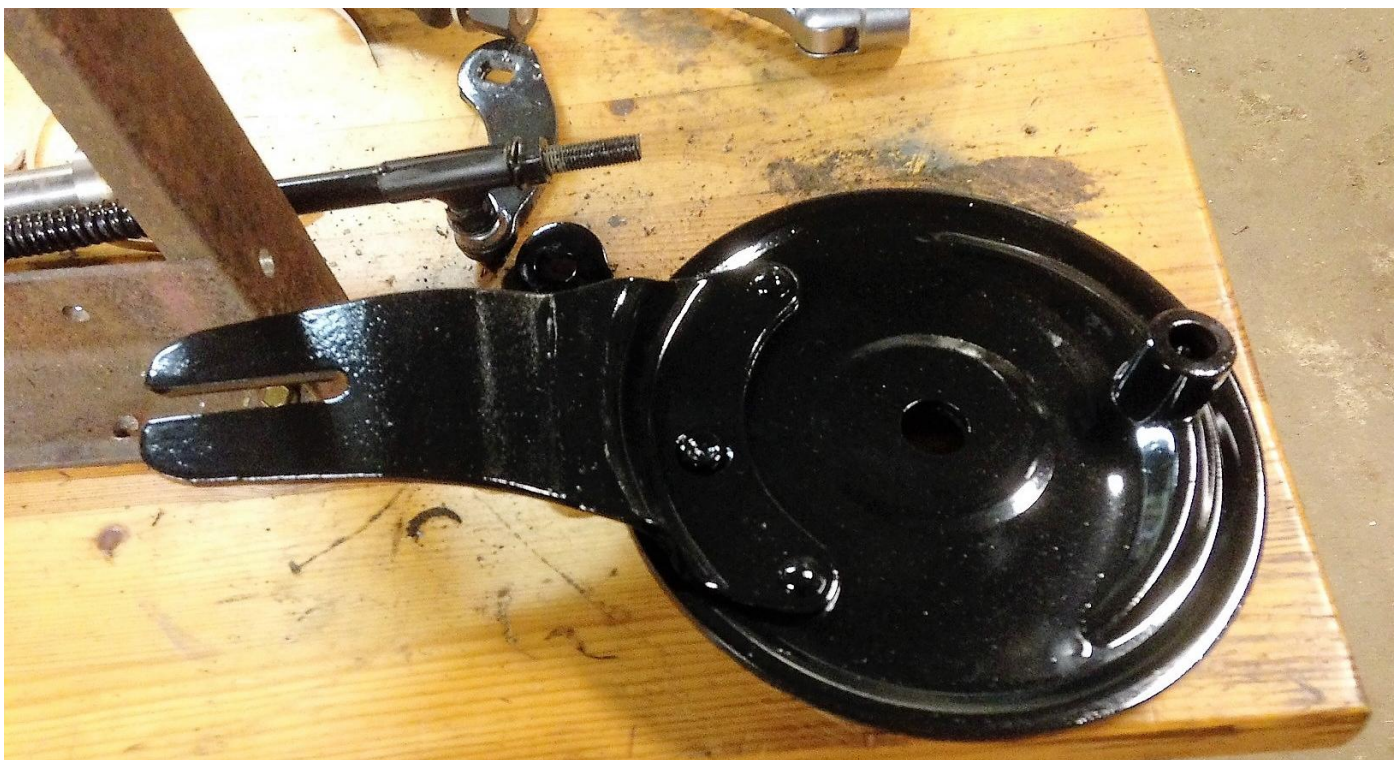
Hjulbyggnationen har lagts ut på Central Wheel i Birmingham U.K. CW tillhandahåller också, förutom fram och baknav, samtliga i byggnationen ingående detaljer enligt nedan.

Kromade 19-tums Wm 2-fälgar

Rostfria ekrar och nipplar

Däck fabrikat Avon. Framhjul, ett AM-6 däck (ribbat) storlek 3,25 x 19. Bakre hjul ett AM7 däck 3,50 x 19 med mönster åt nostalgihållet.

Båda hjulnaven skickades över till U.K. Framre navet fanns tillgängligt. Lite svårare med det bakre eftersom bakhjulet saknades vid inköpet av hojen. Problemet löstes dock genom ett besök hos typhoonveteranen Uno W. ute på Orust i Bohuslän. Av två inköpta nav kunde ett användas efter en liten justering på bromssköldens arm.



Justerad bromssköld

Bränsletank lackad och klar med typhoonlogga samt randad med stripes i guld. En verklig prydnad för hojen. Båda knägumminen, märkta med zündapplogga, har återanvänts efter uppfräschning med Glycerol utspädd med en liten del rödsprit. ( För den som är intresserad finns Glycerolen att köpa på apotek) Även ett nytt tanklock med Typhoon inpräglad tillsammans med den på 50-talet välkända uppmaningen att använda Mobil Oil D har levererats från reservdelslagret



Nylackad bränsletank med logga, guldgula stripes och glycerolbehandlade knägummi.

Bakre skärm med pakethållare typ Zündapp DB 203. Uppfällbar bakre del av skärmen för underlättande av, som de flesta känner till, att få ut bakhjulet ur ramen. Fungerar bra efter en liten justering av gångjärnet. Båda skärmarna har, som bilderna senare visar, snyggats upp med guldgula stripes.



Framskärm



Bakre skärm med pakethållare

Renovering av motor har i stort sett inskränkt sig till yttre och inre rengöring, sotning av avgaskanaler, rengöring av kolv, kolvringspår och baksida kolvringar. Glädjande god kondition på ram och vevlager samt växellåda vilket medförde att motorn ej har delats. Med andra ord, vevhushalvorna har behållits intakta. Enda större ingreppet, om man nu kan kalla det ingrepp, var på kopplingsidan där korkdelen byttes ut mot nya korkar.

Cylindern med topplock, och nytillverkade packningar, har gjorts ren utvändigt och lackats medan topplocket gått igenom en lätt blästring. Invändigt lades en del jobb ned på att öppna de i stort sett igenkoksade avgasportarna. (Se bild i del nr 3).

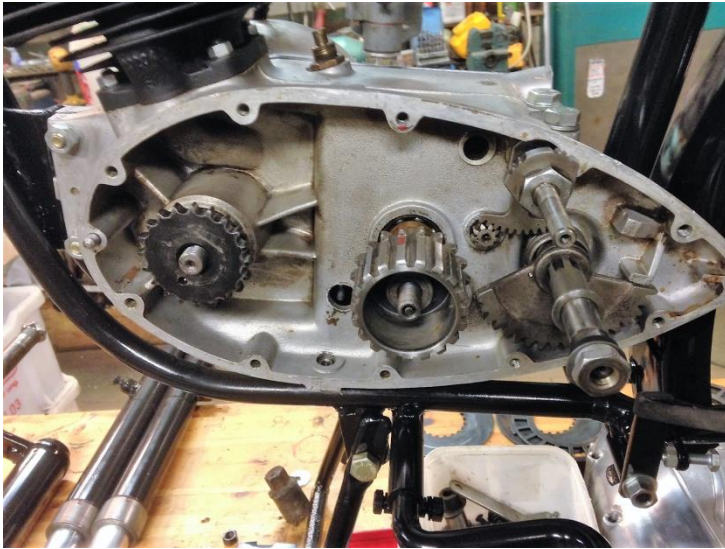
Kolven med sina tre ringar, original/standarddetaljer var även dessa i gott skick men i behov av rengöring. Ett jobb där Sven fick skrapa ren ringspårerna och baksida ringar medan jag, med kraftiga tumnaglar, fick agera kolvringsstång och kränga tillbaka ringarna över kolven. Funkade bra, men som alltid, lite pirrigt. Lätt gjort att någon går av eller spricker.



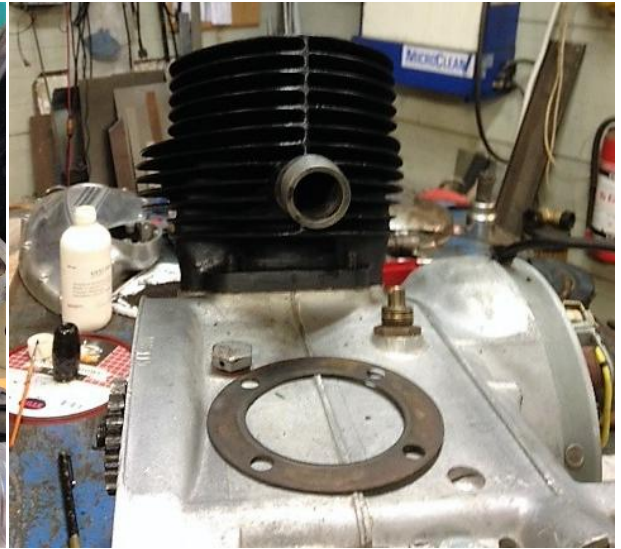
Mycket "koks" blev det.



Treringskolven med ringar före rengöring.



Nya korklameller under montering.



Cylindern sedd bakifrån med ny tillverkad topplockspackning.  
(Made in Anneberg).

När det gäller förgasaren, typ Bing, har en ny trottels ersatt den gamla spruckna. Original luftrenaren, ny tillverkad (New Old Spares) har inköpts från Tyskland, fina grejor. En ren fröjd att rulla på det nya gashandtaget med ny tillverkad wire.



Till vänster  
Sprängd trottels.  
Ej att rekommendera vid demontering av trottlar.

Avgasrör/böjar har tillverkats på verkstad i Örebro efter förlaga som följde med vid köpet medan ljuddämparna typ äldre BMW har inköpts i Tyskland. Dämparna ganska lika originalet men behövde justering, ökning av inloppsdiаметern innan kromning.



Ljuddämpare innan kromning.

Innan topplocket skruvades på kollades laddning och tändning. Jan-Åke kör runt motorn med en bormaskin utrustad med en 17 mm hylsa medan Sven sköter kablarna. Allt fungerade utan något högre varvtal på maskinen. Tillfredsställande laddning och kraftig gnista från, i detta fall en skalad tändkabel.



Ovan t. v. Här behövs det 4 händer. Ovan t.h. Efter kontrollen. Motorn monterad i ramen. Ett stort ögonblick.

Utvändigt har den från början kraftigt rostiga kåpan över elsystemet kromats tillsammans med kick och fotväxeln som då även försetts med nya gummin.




Till vänster Nykromad kåpa över elsystemet.

I början av september i år skickades en ansökan, baserad på ramnumret in till Riksarkivet om att få ut ett besiktningsinstrument. Nästan omgående eller i mitten på månaden dämp ett brev från Riksarkivet Landsarkivet i Göteborg, innehållande kopia av originalinstrumentet. Nedan följer ett litet utdrag ur besiktningsinstrumentet samt en bild av handlingen.

Först det lilla utdraget: Registreringsnummer: P6673. Fabrikat, Typ, Årsmodell: Typhoon 1953. Antal passagerare: 1. Motorcykelns vikt: 122kg. Ramnummer: TW 128. Cylindervolym: 250cc. Godkänd besiktning: Ulricehamn 3/6 1957. Besiktningsman: B. Arvesten. Skatt: Från den 5/7 då fordonet togs i bruk 27:-.

Sedan, när det gäller efterforskningar av tidigare ägare får man tacka för god hjälp från ägaren av Ambjörnarp Bilreparationer Jan-Olof Johansson samt släktingar till Jordbrukare Georg Elmgren som blev registrerad ägare till typhoonen 5/7 1957. Icke att förglömma i sammanhanget, Henry Svensson i Uddebo som bl.a. tipsade om "Limmaredstyphoonen".

Kra. nr 6673	Kort nr	Mc	Fabrikat, typ, årsmodell Typhoon 1953	antal hjul 2	at	Ramnummer TW 128
Förstv. reg. nr	Motorcykelns antal pass.	1 st	Motorcykelns max. last kg	Motorcykelns vikt 122 kg	Reg. nr vid bes.	Datum
Cylindervolym 250 cm <sup>3</sup>	Sidvagnens antal pass.	st	Sidvagnens max. last kg	Sidvagnens vikt kg	Dat. f. l. reg.	Delv. Bennin
Anm.				M-R-stämpling	Godkänd Ulricehamn den 3.6 1957	
Ant. dag			Agarens namn, yrke, postadress (tel.-nr)	Fordonets hemort	Anteckn. och anmärkn.	Ar Det. skattebelopp
1957 5/7		Elmgren, Georg, jordbrukare, Kulläng, Ambjörnarp. <i>VU</i>		Tranemo k.		Skatt fr. maj då ford.tng. i bruk. 1957 27:- 5/7
1960 12/9		Johansson, R., inneh. av firma Ambjörnarp Bilreparationer, Furet, Ambjörnarp.		Tel. 60038 Tranemo k 52		Års skatt 40 - 1957 12/20/53-57 Job. motor nr 160
 <b>Riksarkivet</b> Kopien stämmer med originalet <i>Therese Olsson</i> 2017-09-13 Riksarkivet Landsarkivet i Göteborg Therese Olsson Byråsekreterare						

Besiktningsinstrumentet, ett viktigt dokument.

Läget måndag 9 oktober. Vilken hoj här växer fram! Designen kan bara slås av en del engelska 50-talshojar. En verklig MC i all sin enkelhet. Nu är det två av de få vi byggde i verkstan det sista året. På den tiden belägen vid Waterloogatan i Gamlestan.



Den andra, om den nu finns, är omnämnd i Trafik-Nostalgiska förlagets bok (TFN bok 129). Jag citerar: "En 250 cc modell med Victoriamotor tillverkades strax innan fabriken upphörde. Ett exemplar finns kvar. Slut citat. Försök att spåra hojen har gjorts men vi har fortfarande inte fått något napp. Kanske den finns på något museum.

Inte i Göteborg men kanske i Stockholm. Jag vet att åtminstone en "Victoriatyphoon" skickades till Stockholm. Denna hoj hade ingen typhoonlogga utan i stället, som övriga typhooner som skickades till återförsäljaren i Stockholm, en logga med en guldfärgad tiger på tanksidorna.

Nu åter till renoveringen som gått i vad man skulle kunna kalla racerfart eller på cirka 10 veckor.

Då med veckorna man fick vänta på hjulen från England borträknade.

"Renoverad" motor rammonterad. Här ser man tydligt den välpolerade kopplingskåpan, fotväxelspaken och de 4 växelstegen instansade i övre bakkanten samt förgasaren med wires för luft och gashandtag.

Läget måndag 9:e oktober.



Ovan till vänster: Blänkande kopplingskåpa och nykromade kick och fotväxelspak.

Ovan till höger: Guldrandad bakskärm med pakethållare och nytt baklyse.



6-volts batteri fastmonterat med den tidigare beskrivna typen av fastsättning.  
( MC-Veteranen nr 4 2017).  
Lite utsatt ställe för stänk från bakhjulet. Dock ingen större grej att fixa till.



Sadeltäcke väl bevarat.



Skandialoggan bakkant på sadeln.

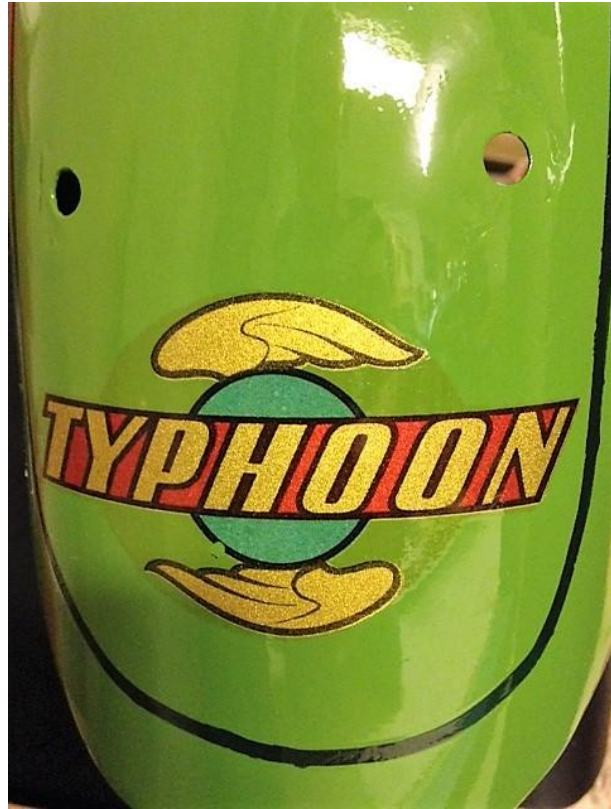
Renoveringen i princip avslutad även om hjulen saknas för tillfället och ingen provkörning har gjorts.  
Kommer att bli ett spännande ögonblick om vädret maktar tillåter och håller inne med regn och snöstormar.  
Fortsättning följer.

Svårt att avstå, så varför inte avsluta med ett par bilder av den första och sista typhoonmodellen tillverkad.





Modell 1949/50 med motor Campus på 210cc.



Årsmodell 1953 med motor Victoria på 250cc.  
Här i väntan på hjul och avgassystem plus lite andra mindre detaljer.

Hälsningar

Lasse, Jan Åke och Sven