

Norma, i år en 65-årig Lady.

Bild och text Lasse Eriksson.



Nästa renoveringsobjekt efter "Victoriatyphoonen" blev nr 2 av de 3 hojarna som inhandlades under Limmaredsjakten. (Se tidigare Artiklar i 2017 års klubbtidningar nr 2 till 5 samt nr 1 2018). Hojen är en genuin Zündappmodell som tillverkades under åren 1952 t o m 1954.

Även denna är nu färdigrenoverad i Jan-Åkes verkstad. Lackad som originalet, helsvart!

Något man inte ser så värst ofta är att även kicken ingår i den övriga lackeringen. Hade nog varit snyggare med lite krom.

Bild till vänster:

Ett hyfsat utgångsläge. I stort sett en komplett hoj.

Ram typ vaggram med gjuten/smidd övre ramdel där övriga ramdelar (rör diameter 22mm) sedan är fastbultade. Ett exempel på detta är bakre delen av övre ramdelen där 2 bultade rör går rakt ner till bakre delen av motorn och tjänstgör som motorfäste.

En ganska tung men stabil typ av rambygge som även förekommer på en del tidiga 30-talshojar bland annat BSA. När det gäller Zündappen dock i något smidigare utförande och därmed även lite lättare. En annan snygg och i vissa fall nyttig sak hittar man på styrhuvudet. En fastnitad "zündapplogga" i metall med en liten instansad teknisk specifikation med bland annat:

- Namn typ av mc (fordon): Norma DB 204.
- Tillverkningsår: 1953.
- Motornr: 13124.
- Ramnr: 872777.
- Vikt : 122kg.
- Högsta Totalvikt: 279kg.
- Cylinder volym 196cc (?).



Övre ramdel efter blästring



Bakre motorfäste.



Zyndappwerke GMBH

Hjulen har ekrats på hemmaplan. Rostfria ekrar har, tillsammans med däck och slangar inköpts hos Central wheel i Birmingham,UK. Fälgar har återanvänts samt efter lackering försetts med stripes . Kanske inte original men pryder upp i allt det svarta. I övrigt när det gäller hjulen är däcken av fabrikat Avon. Fram ribbat (AM6) och bak (AM7) med mönster åt nostalgihållet. Storlek däck/fälgar 3,00 X 19.



Framhjul med stripes på fälgen.



Kedjeskydd tillverkade av Jan-Åke

Som sig bör har även en ny kedja, 1/2 tum 5/16, monterats in. Vis av tidigare reovering, kan tilläggas att utgående, kuggdrev från motor och drev bakhjul var i god kondition och har återanvänts. Nav, typ halvnav. Inga större slitage på bromsbeläggen eller skador i bromstrummor. Backar med fjädrar och belägg återmonterade tillsammans med nya lagringar.

Fram och bakre skärm med pakethållare utan skador. Framskärmen står med den svenska generalagentens, AB Motorkraft Stockholm, blå logga fastnitad på framskärmen. Härligt med lite nostalgi.



Motorkraft Stockholm

Det har nämnts i en tidigare artikel, men det kanske är på plats att återkomma till att Motorkraft även hade en agentur här i Göteborg. Denna låg på Södra Vägen i hörnhusets bottenvåning ut mot gatuplanet där Södra Vägen korsas av Engelbrektsgatan. Med andra ord en bra bit från 50-talets motorcentrum Friggagatan och Odinsgatan. Men ändå, som knutte var man inte bara intresserad av engelska hojar så det hände väl att man även kollade på tysktillverkade.

Framgaffel typ Zündapp DB 204 demonterad och rengjord. Inga skador eller större slitage i gaffelns ingående detaljer som rör, fjädrar, gängor eller yttre skydd. Det samma gäller lagringen i styrhuvudet bestående av 36 st. lösa 6mm kulor med lagerbanor.



Framgaffel monterad efter inspektion och lackering



Strålkastare i nyskick.

Original strålkastarhus har behållits medan ingående detaljer som kopplingsplatta, reflektor, glas, sarg och hastighetsmätare har rensats bort och därefter, förutom hastighetsmätaren, ersatts med nyinköpta delar medan hastighetsmätaren är en reoverad original zundappmätare som väckts till liv. Utöver ovanstående har även en ny kabelmatta tillverkats och kopplats in på så väl inre som yttre anslutningspunkter. Här har även, liksom på den tidigare reoverade Typhoonen, en glödlampa typ LED kopplats in. Som sagt, strålande ljus, man får lust att byta ut 35-wattarna på egna hojar.

Bensintanken, volym ca 12 liter, har bortsett från att prydas upp med vita stripes även den ursnygga gjutna Zündapploggan på tanksidorna. Emblemerna, inköpta på marknaden i Mannheim hösten 2017, har sedan tillsammans med knäskydden snyggats upp av Jan-Åke och Sven till sin nuvarande glans. I övrigt när det gäller bränslesidan har ny bensinkran med resistent slang mot nutidens bensin monterats. Efter att tanklocket, diameter ca 90mm, hade polerats upp fick man fram lite goda råd som att Mobiloil BB skall användas och hur stor inblandningen av olja skall vara för att motorn skall trivas. Här kan man tydligt avläsa 1:25 eller 1 liter olja till 25 liter bensin. Kanske lite väl mycket med dagens oljor och 2-taktsmotorer men helt OK på -50talet för dom flesta av den tidens 2-taktare.



Prydnader på tanksidorna



Tanklock med lite goda råd till hojägaren

Sadel typ Zundapp med en kraftig fjäder i sadelns centrum. Sadelstomme med fjäder har återanvänts medan gummisitsen fabrikat PAGUSA var i lite dåligt skick för återanvändning (kraftig skåra i sadelns vänstra baksida). En ny sadelsits anskaffades i Mannheim. Zündapploggan finns kvar men av okända anledningar är namnet PAGUSA borta på senare år tillverkade sitsar. Lite kämpigt var det att passa in och tränga på den nya sitsen, men till slut satt den ändå på plats, i rätt läge.

Sadelprovning med utsikt från cockpit. Man tror det inte när man ser den maffiga fjädern i sadelns centrum, men man sitter mjukt och stabilt med lagom avstånd till det något breda och nykromade originalstyret och hastighetsmätaren i strålkastaren.



Ny sadelsits



Utsikt från cockpit

Sist men intressant är motorn som skiljer sig något från den 198-kubiksmotorn man var van vid och jobbade med fram till hösten -54. Skillnaderna består i att, cylindern endast har en avgasport i stället för dubbla portar kort avgasrör med lång rund ljuddämpare, dubbelförgasare fabrikat Bing med en kraftig luftrenare, där man styr luftintaget för hand, på själva luftrenaren. En typ av luftrenare som dom flesta som varit med ett tag väl känner till.

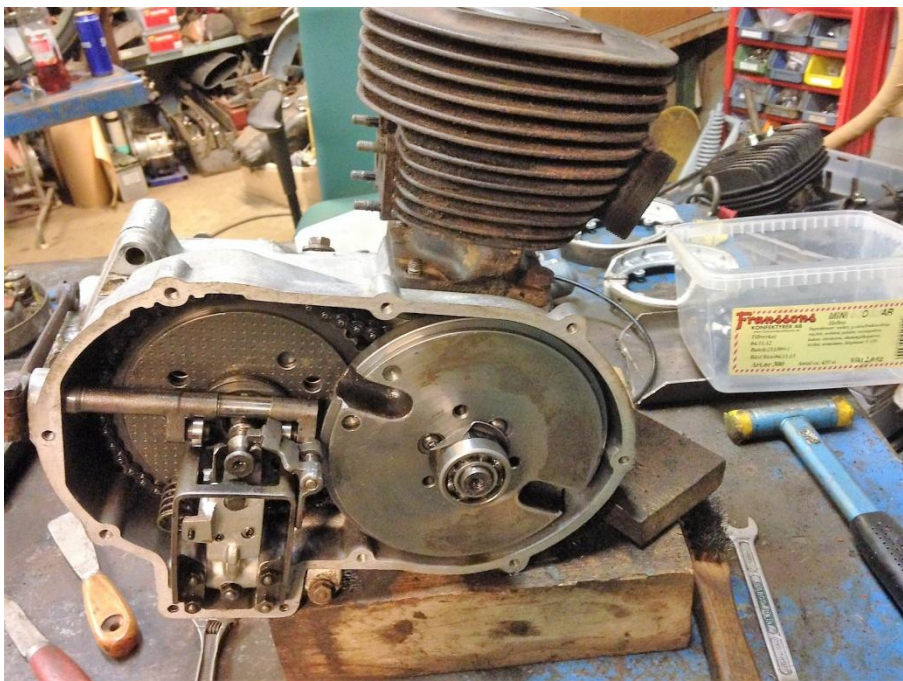


Motorn monterad i ram. Notera ramrören som går ned till motorns bakre fäste.



Dubbelförgasaren med 2 trottlar i luftintaget.

Kåpan på motorns högersida demonterad för kontroll av koppling, växelmechanism samt svänghjul. Notera stödlaget på vevaxeln framför svänghjulet. Lagret har sitt säte i kåpan vilket gör att denna blir lite jobbig att demontera/montera om den inte värms upp i framkanten p. g. a något problem eller som i detta fallet kontroll. Axeln som går i motorns längdriktning utgör förbindelsen mellan kopplingens vajerfäste och lamellcentret. Inga skador eller andra problem upptäckta. Alla 4 växlar går in och kopplingen samt ingående lagringar känns så här långt vara i bra skick men vi får se vad provkörningen säger.



Hur är då läget på motorn för övrigt? Ser ganska bra ut även där. Cylindern i god kondition, inga tendenser till repor eller spår av skador trots att samtliga 3 kolringar satt fastkoksade i kolvringspår. Glädjande nog inte värre än, att dom kunde demonteras utan skador. Efter rengöring av ringar och ringspår i kolven kunde samtliga återmonteras. Kolven i övrigt har även den, efter lite "sotning" återmonterats med den befintliga bussningen och kolvbulten i vevstaken.

Även ram och vevlager i god kondition vilket bland annat har medfört att motorns vevhushalvor har behållits intakta.



Kolv innan demontering och rengöring



Topplöck efter rengöring och därefter en lätt blästring



Elsystem, typ Noris. Positivt resultat när provet avseende laddning och tändning kördes med den tidigare nämnda (MC-Veteranen nr 5 2017) 4-hands metoden. Detta bör göras innan topplocket monteras.

Resultat efter ca 3 månaders jobb. En snyggt renoverad Zündapp årsmodell 1953 ute i snön. I skrivande stund ej regbesiktigad, men besiktning är på gång och ligger högst upp på listan.



Hälsningar Lasse, Jan-Åke och Sven