

Campus Typhoon Reg nr F 11351.

Text och Foto Lasse Eriksson

En kraftigt patinerad typhoonhoj inköpt i samband med köpet av diverse detaljer i Björketorp. En liten trevlig ort som man hittar emellan Varberg och Borås.

Hojen kommer inte att renoveras mer än på några punkter. Sadeln kommer att bytas ut till en standard dito. Denna finns i "lagret", men tyvärr inte den saknade strålkastarinsatsen.

När det gäller färdigställandet i övrigt har motorn försetts med renoverad cylinder, kolv med ringar och kolvbult, förgasare med rör för anslutning till cylindern, vajrar och reglage på styret samt, inte att förglömma, en genomgående rengöring.

Hojen uppflyttad till verkstans övervåning efter färdigställande.





Motor nr TS 191. Jämfört med tidigare renoverade Campusmotorer ett ganska högt motornummer.
(TS i motornumret står i detta fall för Typhoon Sverige).



Motorn sedd från H- sidan. En aning ytlig rost på vissa detaljer men i stort sett en prydlig motor.



Hastighetsmätardrev på framhjulet. Vågar man gissa att hojen varit försedd med hastighetsmätare.
Vad jag vet ingen standard detalj på Campustyphooner.

Reservmotor med förgasare monterad på ställ. En snygg sak som skall pryda övervåningen.



Slutligen, en liten artikel saxad ur SMCK-SMC Jubileumsmatrikel vid 35-årsjubileet 1948. Något patinerad pärm i blått med logga och namn i guld.

Tekniska trion bakom den första Typhoonmodellen beskådar här sitt verk innan marknadsföringen 1949. Lite suddig bild men hojen med sina upplagda avgasrör och ljusa skärmar och tank torde vara sportmodellen. Notera även loggan och randningen. Stämmer ganska väl med den som i en tidigare artikel blivit benämnd "Urtanken".

Artikeln

SVENSKA MOTORCYKELFABRIKEN TYPHOON AB
GÖTEBORG

En ny motorcykel av svensk tillverkning kommer i marknaden under 1949. Initiativtagare är B. Gutenberg och cykeln har provkörts och trimmats av Ragnar Sunnqvist. Motorn är konstruerad av Folke Mannerstedt som också kontrollerar tillverkningen. Ekipaget serietillverkas och bl. a. görs motorn hos Bromstens Verkstäder. Maskinen har erhållit namnet Typhoon.

Motorn är en 2-taktare med utbytbart cylinderfoder, 7 hkr eff. bromsade, varv 3500, lager SKF.

Växellådan är 3-växl. med handspak, utv. $\frac{1}{14} 5 : 1$, $\frac{1}{8} 4 : 1$, $\frac{3}{5} 1 : 1$.

Förgasare: Amal.

Framgaffel: Aeroplantyp, helsvetsad, lutningsvinkel 65° .

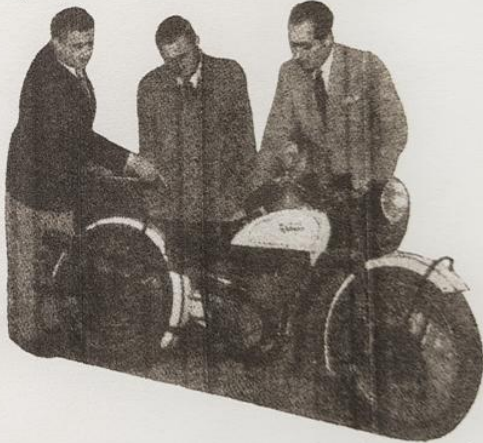
Hjul: Dim. 300×19 .

Bromsar: Fotbroms på bakhjulet, handbroms på framhjulet 6" expanderade.

Tank: Helsvetsad rymmande 11 liter.

Totallängd 2100 mm, hjulbas 1300 mm, styrhöjd 850 mm, sadelhöjd 670 mm, vikt 85 kg, fri markhöjd 150 mm, fart 90—100 km/t.

Hopsättningen sker hos Svenska Motorcykelfabriken Typhoon AB, Göteborg. Försäljningen handhaves av Bil AB Tham, Göteborg. Chef för tillverkningen och försäljningen är ing. C. E. Hederstierna.



Konstruktören civilingenjör Folke Mannerstedt med dir. Gutenberg och Ragge Sunnqvist beskåda Typhoon-maskinen.

595

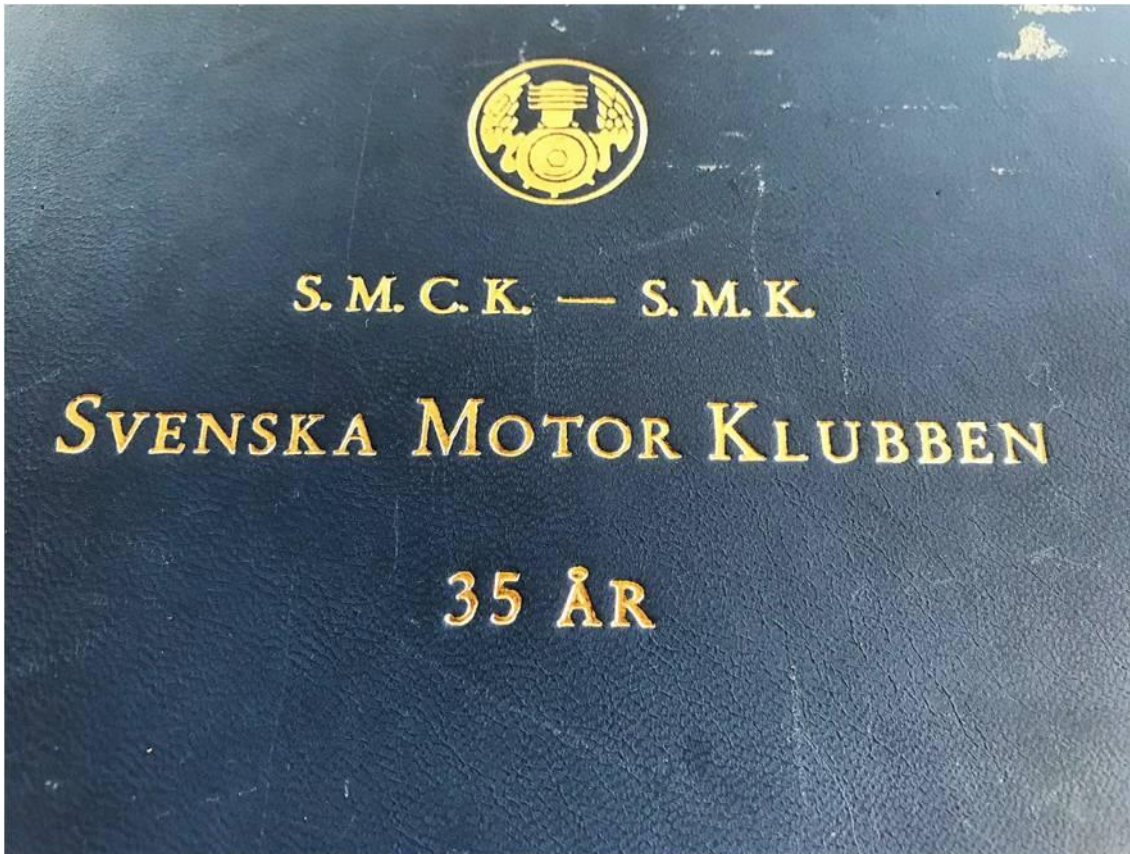
Den så kallade "Urtanken".



Källa: S.M.C.K. – S.M.K.
Svenska Motor Klubben
1913 - 1948

En 731 sidors jubileumsmatrikel med återblick på de gångna 35 åren.
Tryckt år 1949 hos Almqvist och Wiksells Boktryckeri AB Uppsala på uppdrag av Svenska Motorklubbens Styrelse och utgiven av IGO-Förlaget, Stockholm.

Pärm i blått och guld.



Hälsningar Lasse, Jan-Åke och Sven