



NU NÄR MIN NORTON MODELL 19 FRÅN 1933,

SÅLD EFTER 20 GODA ÅR

I ÖVER 20 ÅR ÄGDE LENNART HEDBERG I MÖLNDAL SIN TIDIGA MODELL 19. EN GANSKA OVANLIG NORTON PÅ SEXHUNDRA KUBIK. HAN KÖPTE DEN SOM ETT OBJEKT AV GRANNEN.

NU HAR DEN RULLAT KLART MED HONOM SOM FÖRARE OCH HUSTRUN LISBETH SOM PASSAGERARE.

TEXT OCH BILDER: LENNART HEDBERG

DET BÖRJADE MED EN KLUBB-TRÄFF, då klubbkamraten Per Martin frågar, *Lennart du som skruvar, jag har en Norton från 1933, är du intresserad?* Han erbjöd den till oss vid fel tillfälle, just då höll vi på att renovera ett hus från 1919 som vi köpt, så likvida medel saknades. Jag är en till synes snäll person och tänkte att jag kanske kunde få min granne att köpa den. Visst hade jag också baktanken att eventuellt lägga vantarna på den längre fram, det ska erkännas. Grannen Pelle sysslar med Honda 1100 F och R, men jodå en Norton vill ju alla ha, så han var beredd att köpa cykeln. Åren gick och plötsligt en eftermid-

dag frågade Pelle om jag kunde tänka mig att överta hans Norton. *Hinner inte med den*, förklarade han. Så jag frågade hustrun om medel fanns för ett köp? Vet inte hur hon bar sig åt, men pengar fanns det tydligen. Glad som en lärka sprang jag för att betala, (varför är alla lärkor glada?).

Näväl, detta var på en lördag och senare på eftermiddagen fick hustrun in två V75:or på travet, så det blev till och med pengar över! Kan det vara ödet som grep in kanske?

Efter köpet följde en tid som innebär att identifiera vad vi köpt. Ett intyg från Polisen följde i alla fall med, ett intyg som visade att vår Nor-

ton inte var stulen. På registreringsbeviset stod att den var återregistrerad 1946, alltså efter kriget. Där stod det även att motorn gav hela 37 hästkrafter, men jag tror att 25-27 ligger närmare sanningen.

Sedan kom funderingen om vilka de tidigare ägarna var? Kanske jag till och med kunde få reda på vem som var den förste? Efter en kontakt med Landsarkivet fick jag till svar att någon "nitisk" tjänsteman på 1940-talet kastat och gallrat bland u-läns reg-handlingar. I panik hade man då i alla fall sparat trafikförsäkringsbevisen, och där fanns vår Norton upptagen. Förste ägaren hette Ivan Karlsson.



året var 1933 och hans bostadsort var Hallstahammar. Arbetsnamnet på cykeln blev därför Ivan. Vi har nämligen som vana att ge namn åt cyklarna vi har.

Jag kontaktade Norton Owners Club i Storbritannien för fler uppgifter. Så småningom kom ett fint brev från N.J. Hinton som är klubbens *Record Officer*. Han berättade när under året 1933 vår Norton Modell 19 tillverkades. Dessutom att den sedan levererades till Nyströms i Trollhättan.

**RESERVDLSKATALOGER OCH AN-
NAN LITTERATUR** var hjälpmedel jag behövde ha tag i och därför fullkomligt dammsög jag olika källor för att få fram uppgifter som kunde hjälpa

**"FÖRSTE ÄGAREN HETTE IVAN
KARLSSON, ÅRET VAR 1933 OCH
HANS BOSTADSORT VAR HALL-
STAHAMMAR. ARBETSNAMNET PÅ
CYKELN BLEV DÄRFÖR IVAN."**

mig att renovera och sätta ihop maskinen. Det var ett roligt objekt att hålla på med och det gällde att vara noggrann, för vissa delar skiljde sig lite åt mellan olika årgångar.

Vår Ivan har fyra växlar i en växellåda som briterna tydligen kallar *hit and miss*, en låda som föregick den så kallade Moraklockan. När jag renoverade Ivan modifierade jag den

med en *rick rack* från en NSU, efter det gick växlarna tillbaka som de skulle.

Största problemet fick jag med vevhuset, som jag tyckte var bortom all räddning. Jag hittade ett nytt ersättningshus med två lager på utgående axeln och kunde använda det istället för det skadade (som jag behöll eftersom det var originalhuset). I övrigt fortlöpte renoveringen på samma sätt som de flesta renoveringar av äldre cyklar. Man byter det som är slitet, tillverkar en del delar och gör kanske en del ändringar som man tror blir förbättringar, och så vidare. Magneten skickade jag iväg för reparation och fick den tillbaka med fin gnista.



Norton Modell 19 är en ganska ovanlig modell. I alla fall om vi jämför med ES2 som troligen är den mest producerade vid sidan av 16H.

Första generationen Modell 19 (600 kubik) introducerades 1925 och byggde på samma grundkonstruktion som Model 18 (500 kubik) men med längre slag för att få mer vrid och passa sidvagnsbruk samt vid långfärd. Modellen försvann i början av 1930, men dök upp tre år senare med ändrade motormått, 82x113 vilket ger exakt 597 istället för det tidigare 588.

Efter kriget var 19 försvunnen, ända fram till 1954. Förklaringen till det är att Norton då hade presenterat Dominator 7 och 77, där den senare sågs som sidvagnsdragare. När dessa i sin tur ersattes av Dominator 88 med Featherbed-ram (som inte ansågs passa sidvagn), då återintroducerade fabriken Modell 19. Dels med sving (19 S), dels utan bakfjädring (19 R). Efterfrågan på R-versionen var liten och försvann i praktiken efter ett år. S-versionen försvann 1958.



Renoveringen är påbörjad på allvar. Här sitter Lennart och funderar över växellådan. Året är 2008 och en hel del arbete återstår innan cykeln är klar.

Så här skrev jag tidigare om renoveringen i Nortontidningen:

"SITTER PÅ EN LITEN PALL I KÄLLAREN, även kallad "verksta'n" och betraktar iordningsställandet av min Norton Modell 19 från 1933. Hjulen gav mig huvudbry redan från början. Har i min enfald trott att ekrarna ska luta lika mycket på båda sidorna, men icke. Broms-trumman är en bred rackare och när jag börjat ekra, ser det ut som ekrarna på ena sidan

står rakt upp! Hmm, ska det vara så här?

Detta kräver åtminstone en stor svart kopp kaffe och sedan ett telefonsamtal till kompisen "Gösta i skogen", han vet säkert. Enligt Gösta stämmer detta med ekrarna.

När så kaffet i muggen är slut, är det bara att fortsätta. Fälgarna är nya, så också ekrarna som var med vid köpet. Bromstrummorna är svarvade och målade, med nya lager och bromsband. Hoppas att detta ska klara sig en tid framöver.

Så ska det randas på oljetanken. En smal röd linje. Detta är jätkligt svårt, jag beundrar verkligen de som kan detta med bra resultat. Om nu ingen är där och pillar med nageln och känner efter på lacken, är det väl lika bra att använda stripes, eller hur?

Så ska bensintanken randas. Det går ju med smal markeringstejp som man målar mellan. Om jag bara med säkerhet visste hur randningen ska se ut! Sände in en blänkare i Norton-tidningen tidigare, för att fråga om randningen, men fick inget svar. Tolkar det som att man kan göra som man vill....och så gjorde jag.

VARFÖR GÅR DET INTE ATT FÅ TAG I TRANSMISSIONSKÅPOR som passar gamla Modell 19? Jag har tre olika, men ingen passar! Enligt Mats Carlsson i Sollebrunn, som har två Modell 19, är receptet vinkelslip och mig-svets, vilket fungerade bra!

Motorn är ett kapitel för sig. Mitt original vevhus var tyvärr bortom all räddning, så det gällde att skaffa ett bättre. När jag sökte efter ett, fick jag inget napp på vevhus från 1933, däremot hittade jag ett från 1934. Det var visserligen skadat, men inte värre än att det gick att laga. Dessutom får man ju dubbla lager på drivsidan, vilket inte originalet hade, alltså på årsmodell 1933.

Vevslängen väger cirka 15 kilo och den

TROTS ATT MODELL 19 ÄR RELATIVT OVANLIG har redaktören under årens lopp presenterat flera exemplar med sina ägare. Så håll

till godo, här ser du fem av dem igen. Denna fina 600-kubikare är riktig fin oavsett det är en 1930-talsmaskin eller en sen version med sving!

Ingmar Nyman i Bäckefors har en fin Modell 19 från 1933. Den fanns med i höstnumret 2020. Ingmar tog över cykeln för snart tio år sedan, men den har funnits i släkten sedan 1930-talet.

På bilden till höger är det Ingmars pappa Albin som poserar med cykeln. Ingmars Norton bär faktiskt på ett mysterium. På bensinlocket finns nämligen förste ägarens namn, adress och bostadsort Hallstahammar, ingraverat. Sedan kommer texten "Bes. 14/7 1933". Ska det tydas Besiktad 14 juli 1933? I så fall vem besiktade cykeln på den tiden? Generalagenten?

Någon i klubben som kan veta mer om detta?



Göran Svensson i Lomma har vi sett flera gånger här i tidningen. Tack för det Göran, som flitigt kör sin 19 både här i landet och utomlands. Dels har han kört till internationell Nortonträff och rallyn i Danmark, dels iväg på en mc-resa till England med familjen, där en sonson satt bak till på Görans Modell 19.

Nu ska det sägas att denna pärla inte är en original Modell 19, utan en "lyxvariant" där motorn sitter i en Featherbed-ram!

hanterar man inte hur som helst. Väl på plats med nya lager och balansering ska det nog fungera bra. Omborrningen är klar och ny kolv är monterad. Topplocket lämnade jag in för att få nya säten, ventiler och styrningar. Avgasventilen var nämligen så hårt slipad genom åren att inga justeringsmöjligheter fanns kvar, därför behövdes nya säten. Vipparmhuset är också ett roligt kapitel. Bussningar, korkpackningar, schims samt "nerver" ska lira ihop så att vipporna hamnar rakt på ventilskaften. Det går att få det bra efter ett tag.

NÅGRA JUSTERSKRUVAR VÄRDA NAMNET HAR JAG INTE. så var hittar jag sådana? Ja, det var bara att krypa på knäna och kika på diverse Norton-hojar med någorlunda originalskruvur i behåll. Jag har ju en liten svarv så jag försöker nog göra några själv, gängsnitt har jag ju och med lite tur fungerar de nog. Sände sedan skruven till en kompis i Halmstad för hårdning. Kompisar är en otrolig tillgång när det blir alltför svårt.

Ventilyftaren saknades också, så jag fick lov att tillverka även dessa små prylar. Jag slipade och provade. Hur många gånger vet jag inte, men att göra den halvelipiska prylen som trycker ned ventilen, sätter sina spår i hårfärgen!

Oljepumpen har en trevlig historia. Jag frågade klubbmedlemmen Kurt Åke An-

dersson i Kungsbacka om han visste något om oljepumparna på Norton. Själv kör han Commando och Dominator och sa så här: "Jodå, men jag tror inte att det är samma pump som på twinnarna. För en massa år köpte eller bytte jag till mig lite nortondelar och där fanns en pump som inte passar på mina maskiner. Jag har oljat och dragit runt med den i många år. Prova den, så får du se..."

Klart att det var just den pumpen jag sökte!

Sedan hittade jag delar till en Lucas H52-lampa och trodde att resterande delar kan jag enkelt hitta på marknaden i Herning i Danmark. Väl där hittade jag en ny lamsarg för drygt 52 euro, vilket jag naturligtvis trodde var felskrivet. Men icke! Jag lade tillbaka den i lådan, helt nya H52 fanns också till salu, men till ett pris som man kan få en bra Fiat för!

Jag är långt ifrån klar med min Modell 19. Men trots allt, en bit närmare tycker jag allt att jag har kommit, även om det finns många delar kvar i både lådor och plastpåsar. Allt är visserligen inte helt original, men man "får ta vad man haver" tills de rätta prylarna dyker upp. Detta är ju inte mitt enda objekt som är på gång. Jag har en Rex 500, en sidventilare från 1929 som också pockar på min uppmärk-



samhet...och så ska "royalarna" servas, frugan och jag måste ju ha nå't att åka på under 2008."

SÅ DÅR SKREV JAG MEDAN JAG HÖLL PÅ ATT RENOVERA MIN MODELL 19. Så småningom kom i alla fall dagen för ett startförsök, och med den oron för att jag kanske hade skyndat på lite för mycket? Hade något blivit fel, för igång gick den inte! Förgasaren flödade som den bör, en Amal 76 som jag satt på trots att den inte var av den friskaste sorten. Kickandet fortsatte, inte ett liv så både förare och motor blev sura. Delvis också grannen. Lite senare fick jag tag i en 276 och bytte några delar med den, och se! Nu blev det



Arne Forsén i Alingsås presenterade sin Modell 19 från 1937, i förra höstnumret. Utgångsläget var tuft, se ovan, men Arne tog sig an renoveringen och fick så småningom en fungerande fin maskin med patina.



Svein Marken i Norge medverkade i vårnumret 2008 där han skrev att Modell 19 "verkliga var hans cykel". Sveins maskin var från 1955. Svein berättade att han inte besvärades av de vibrationer som annars en del Modell 19-ägare påtalar som sexhundra nackdel.



Utöver en avbruten avgasventil hade Svein inte haft några missöden trots att han ägt sin Modell 19 i många år. Nöjd med bensinförbrukningen var han också. Det kan vi förstå, för drar den 0,30 liter per mil ska man inte klaga, eller hur? Lite mer drar den förstås om sidvagnen är tillkopplad.





Lennarts Modell 19 har varit trogen och tagit honom från start till mål i åtskilliga Skåne Rundt.

liv, ett härligt stänkaljud. Efter lite justeringar så gick den till och med på tomgång och i ett huj försvann alla sura minner.

När besiktning och annat var klart, så blev det direkt en provtur trots att det spöregnade.

Med diverse justeringar under åren och tack vare ganska täta oljebyten har Ivan varit pålitlig. Periodvis har vi kört en del rallyn, 16 gånger har vi åkt Skåne Rundt, varav Ivan varit med många av dem. Övriga gånger har vi, alltså jag och min fru, kört våra Royal Enfield 350 från 1944, eller Rex 500 från 1929. Även rallyt Windmill i Danmark har varit ett trevligt äventyr där Ivan varit med.

Mats Karlsson i Sollebrunn

medverkade i vårnumret 2008, som hade en lång artikel om just Modell 19. Mats hade till och med två Modell 19. En var rejält ombyggd, se bilden här intill, och så den som är i originalskick och som Mats sitter på, längst till höger. Båda maskinerna är från 1936.

Idag är båda sålda och glädjer andra ägare som gärna får höra av sig till redaktören och presentera sig här i vår Nortontidning.



Där får man se de riktigt gamla järnen och danskar gillar ju märket Norton, så trevligt har det varit för både oss och Ivan. I Danmark finns många riktigt fina cyklar och fort körs de. Ivan tog det dock lugnt, han tänkte väl på passageraren kan jag tro. Men om man vill, så är en Modell 19 riktigt snabb, dessutom stark som ett lokomotiv.

Det finns ägare av Nortons 1930-årsmodeller som tycker att motorvibrationer stör vid vissa varvtal. Jag kan hålla med att de förekommer. Att en cykel med 600 kubik med 113 i slag ger vibrationer är inte så konstigt, men de har inte hindrat oss från att köra Ivan mycket.

NU NÄR JAG SER TILLBAKA PÅ ÅREN SOM PASSERAT, ja då börjar man ju undra... Föreläsningsaren är 80, spättan är 77 och Ivan är 92 år. Ändå är den senare den piggare och kommer förmodligen att vara det i många år till. Bara nästa ägare kommer ihåg att vrida om oljekranen! Ivan har alltså blivit lite svår att hantera för oss, och efter moget övervägande har vi därför låtit den gå vidare till en ny ägare. Så nu när detta läses har han fått ett nytt hem. En annan Nortonälskare har tagit vid.

Ivan, lev väl och länge, hälsar Lennart.

