



TYPHOON TZ 1954

BERNTS FRISKA VINDAR

Om man inte aktar sig kan man få mycket att göra – tufft men roligt. Och det kan väcka gamla minnen till liv. Det vet Bernt Grahn som förvandlat skrot till en Typhoon. **TEXT: BERNT GRAHN FOTO: ÖSTEN HERMANSSON**

Under en utflykt hamnade jag så småningom hos en gammal bekant, som under åren ägnat stort intresse för gamla motorcyklar. Jag anlände tydligen mitt under pågående inventering av arsenalen för invid förrådsväggen stod flera ”objekt” uppställda och utanför porten låg en hög med skrot. Min vän visade ett glatt humör vid återseendet, då han dök upp i dörröppningen och slängde ett par hjul på högen.

– Nu ska det bli ordning på torpet och skrotet skall bort, förklarade han. Du får ta vad du vill om du kan hitta något användbart.

Sannolikheten att göra det verkade inte särskilt stor. Allting verkade ju ha passerat gränsen för återvinning. Ram, hjul, skärmar (med nummerplåtar) och motorer hade tjocka lager av rost och lera. Vid närmare betraktelse tyckte jag mig känna igen vissa delar, vilket besannades när jag upptäckte en bensintank

med lock, som bar namnet Typhoon.

En vidare inspektion visade att här fanns en nästan komplett motorcykel, då även ett par Zündapp-motorer upphittades. Under fälgbandet på ett hjul fann jag till min förvåning en blå originalfärg, som endast förekom på ett mindre antal av de sist tillverkade. Ett sådant exemplar är ju inte helt ointressant, men att någon skulle vilja ta sig an det här skrotet verkade ju inte klokt. Det slutade med – ja, ni förstår ju själva.

Den följande vintern behövde jag förvisso inte gå arbetslös.

Med ledning av nummerplåtarna kunde registreringshandlingar erhållas, efter kontakt med riksarkivet. De tillhörde en Typhoon TZ, registrerad juni 1954. Ägare: Göte Nilsson, Gruvan, Dala Järna.

När man tar sig an en sådan här skrothög kan det vara bra att börja med något som ganska



Delarna fick Bernt från en utrensning hos en kompis. Det var inte bästa skick men det fanns en chans att göra hoj ändå.



Rätt miljö för en svensk femtiotalssnarr! Att knattra småvägar förbi faluröda byggnader är urmysigt.

snart ger synbart resultat. Alltså blästrades, slipades och målades ram, gaffel och övriga detaljer som skulle ha svart färg, varav en del kunde monteras ihop. Styrkt av detta utfördes svetsning och lagning av skärmar, vilka avrostades tillsammans med tank och nyanskaffade fälgar. Kedjeskydd saknades och fick tillverkas. Allt detta lackerades sedan i den praktfulla blå färgen, med vita ränder.

När sedan hjulen blivit renoverade och fått nya ekrar utfördes ytterligare monterning och cykeln kunde äntligen stå för sig själv. Nu var tiden kommen att skapa en motor av delarna som fanns tillgängliga. I skrothögen fanns tre motorer. Jag valde en som såg bra ut bortsett från leran. Det var som ett tjockt, gjutet skal och hårt som betong.

Med hammare och huggmejsel gick det dock att spräcka så att det ramlade av i stora bitar. En märklig arbetsmetod kan man tycka, men resultatet blev bra. Efter rengöring skulle motorn plockas isär, men både kolv och vevparti hade fastnat och cylindern gick inte att lyfta av. Det löstes genom att ta bort pinnbultarna i motorblocket som därefter delades, så att cylindern med vidhängande vevparti kunde avlägsnas.

Delar från de andra motorerna bidrog till att renoveringen lyckades riktigt bra och den "nya" motorn, en 200 cc med 4-växlad låda, kunde därefter lyftas in i ramen.

Avgassystemet blev ett kapitel för sig. Rören



Sadlarna hade sett bättre dagar men med nya fjädrar och några timmar vid frugans symaskin så!



Anders Palm fixade krökarna efter de gamla som förlagor.



Förarplats på en Typhoon TZ. Den blå kulören är inte så vanlig och gjorde att Bernt blev intresserad.



Utifrån flera lerinpackade, slitna motorer kunde Bernt få ihop en fungerande Zündapp 200 cc.



Bernt har fått en Typhoon med den omtalade, svenska Campusmotorn att fungera. Det berättade vi om i nummer 11/2011.

var sönderrostade och ljuddämpare saknades. Ett par "auspuff" hittades i Tyskland, men osäkerhet beträffande rören gjorde att jag beslöt låta tillverka dem. Jag vände mig till Anders Palm, känd för sin förmåga att tillverka avgasrör efter exakt ögonmått. Ett sandfyllt rör i ett skruvstycke värms och formas, med det gamla som förebild. Vid jämförelse behövs oftast ingen justering. Imponerande!

För ytbehandling av rören för jag glad i hågen till grabbarna på Lisjög Krom och fick ett svävande svar på leveranstid, upp till flera månader. Döm om min förvåning då de ringde dagen därpå och meddelade att det var klart. "Nu luras dom", tänkte jag, men till slut förstod jag att det var sant. De hade säkert jätteroligt åt mig, men det uppskattade jag. Tack ska ni ha grabbar!

Sadelmakeriet blev ett trevligt avbrott efter all roshantering. Sadlarna hade ju varit illa, men rättades till med byte av fjädrar och en del underarbete. Nya överdrag kunde sys upp med hjälp av hustruns symaskin, efter sedvanligt tillstånd, med lyckat resultat.

Renoveringen har tidvis känts betungande men att det gick att göra någonting av den där skrothögen känns ändå ganska bra. När sadlar, styre, reglage, kablage och nytillverkad batterilåda monterats förklarades objektet klart.

En dag 50 år senare...
När man hade fått Typhoon från bergens handlande var det ett stort ögonmått som blev en utmaning. Efter ett tag blev det klart att det var en Campusmotor som hade blivit modifierad till att fungera som en Typhoon. Detta var en stor vinst för Bernt som hade fått ihop en fungerande motor som han hade köpt för en bra del av sitt sparade pengar.



Räddad till eftervärlden i sista stund kan man säga. Att Typhoonen haft en svår tid är ju uppenbart, den blev skrotad redan 1959. Vad den upplevt är det däremot ingen som vet. En tillbakablick kan dock framkalla andra minnen från tiden!

Premiärturen företogs på en byväg i lantlig miljö i ett behagligt tempo. Avgasljudet ljud som musik och känslorna påminde om gångna tider, minnen från femtiotalet. Vi var några grabbar som lämnat mopedåldern och skaffat motorcykel. Litet stöddiga kände vi oss på vår första semesterresa till Norge. Där upplevdes både tullar, högertrafik och slingriga vägar med berg, stup och dalar utan missöden. Nu var det ju så att alla som reste till Norge på den tiden köpte alltid med sig ost och margarin. För ordningens skull så gjorde vi det också inför hemresan. När packningen stuvats ordentligt för vi iväg, men efter bara några mils körning blev jag upphunnen av en grabb som skrek och pekade på mitt bagage. Sadelväskan brann som en fackla!

Margarinet hade smält av värmen från ljuddämparen, runnit ned och fattat eld. När branden släckts och packningen stuvats om gjorde vi några ostmackor på det som fanns kvar och drog vidare.

Åtskilliga mil senare börjar plötsligt en av grabbarna vingla hit och dit över hela vägbanan och kör sedan i diket där han stannar lugnt och

behärskat. Vad hade hänt? Jo, styret var löst. Bultarna hade gått av!

Tack vare att sovsäcken varit fastbunden med styre och gaffel så fanns tydligen litet styrförmåga kvar. Med tälsnören knöt vi fast styret ordentligt på gaffeln så att han kunde åka till en verkstad. Kan tilläggas att förarens körstil blev en oförglömlig syn.

När skadan reparerats passade vi på att en fika på ett närläget kafé. Medan vi sitter där parkerar en motorcykel med sidovagn utanför, och in stiger ett äldre par. Då damen gör sin beställning utstrålar hon en stark doft, vilket gör att biträdet undrade om "de möjligen kunde tänka sig att bli serverade utomhus, emedan man inte uppskattade damens parfym". I förbigående nämndes också att toaletten fanns tillgänglig om så önskades.

Den tilltalade förklarade då med stor munterhet att de haft semester i Norge och att hon åkte i sidovagnen tillsammans med ett parti ost av den starkare sorten, som hon hållit i sitt knä. När missförståndet upplärats, brast personen ut i hjärtliga skratt och önskade dem sedan (efter förtäring) en fortsatt "angenäm" resa.

Vid hemkomsten fanns mycket att berätta, vi hade ju varit utomlands – det var stort på den tiden.

Tio år senare för man till månen... ■■