

730:an

Av Nicke Porry och Christer Watz

"Allmän historia"

Vintern 1925-26 började rykten cirkulera, att HVA hade planer på att bygga ett par racermotorer för deltagande i hastighetstävlingar. Inom fabriken hade det tydliga diskuterats om man skulle köpa lämpliga motorer, ex. Blackburne eller Jap, till sina tävlingscyklar, eller om man skulle bygga egna. Uppenbarligen segrade det senare alternativet, och arbetet med en egen motor startade under ledning av ingenjör Harald Toller. Motorn byggdes enligt fabriken traditioner som en 2-cylindrig V-motor, och vevhuset härstammade också från 550cc standardmotorn. Till skillnad från denna fick tävlingsmotorn toppventiler och cylindermåtten 71mm i diameter och 92mm i slaglängd, vilket gav en cylindervolym av 730cc.

Motorn hade lättmetallkolvar av den schweiziska SIM-fabriken tillverkning, vardera med tre kompressionsringar. Ventiltjädrarna var tydligen ett problem, ty varje ventil hade fyra fjädrar, varav tre runt ventilen och en på stötstäng. Vipparmarna lagrades i kullager, och det hela var monterat i galgar, "vilkas form delvis bidragit till bättre kylning av vipparmspartiet". Genom att lägga brickor under cylindrarna kunde kompressionsförhållandet varieras mellan 5,5 och 7. Det beräknades, att motorn skulle ge 35 Hkr vid 6000 r/min.

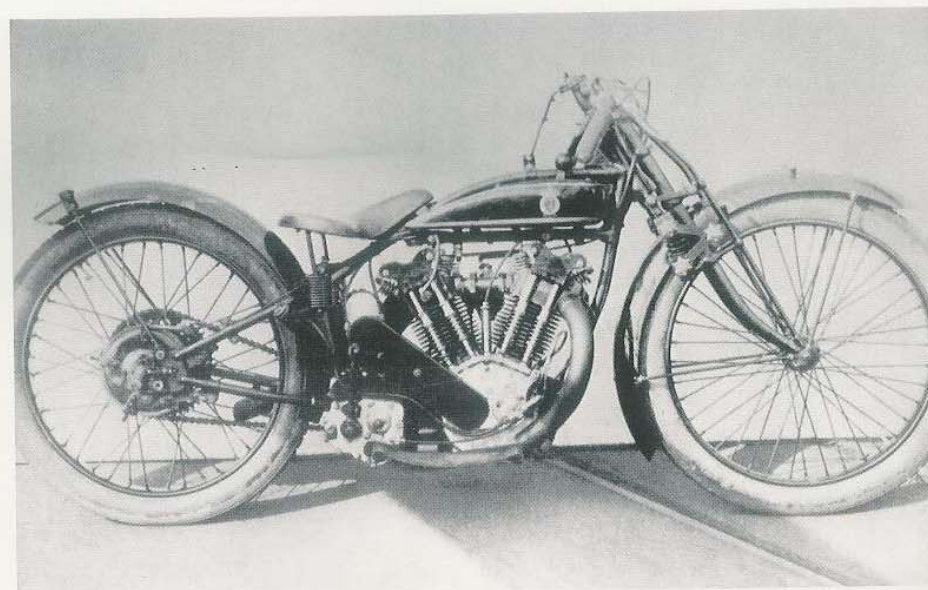
Framgaffel, hjul och växellåda var i stort sett identiska med dåvarande

500:ans. Även ramen liknade 550:ans, men var 11 cm lägre, så att sadelhöjden endast var 65 cm. Gustaf Göthe hade en viss förkärlek för låga cyklar. Bland utrustningsdetaljerna fanns också extra stötdämpare av fabrikat B&D och en André styrbroms.

Tre cyklar av denna typ tillverkades och de fick motornumren R+1, R+2 och R+3. De kördes på alla förekommande typer av hastighetstävlingar av bl.a. Yngve Ericsson, Bernhard Malmberg, Edvin Sagström och Oscar Wilhelmsson. De tre förstnämnda körde cyklarna på Onsala 1926, varvid Ericsson totalsegrade. 1927 vann Malmberg 750cc-klassen med Wilhelmsson på tredje plats. År 1929 blev cyklarna berövade sina topplock, vilka behövdes till de nya Six Days-motorerna.

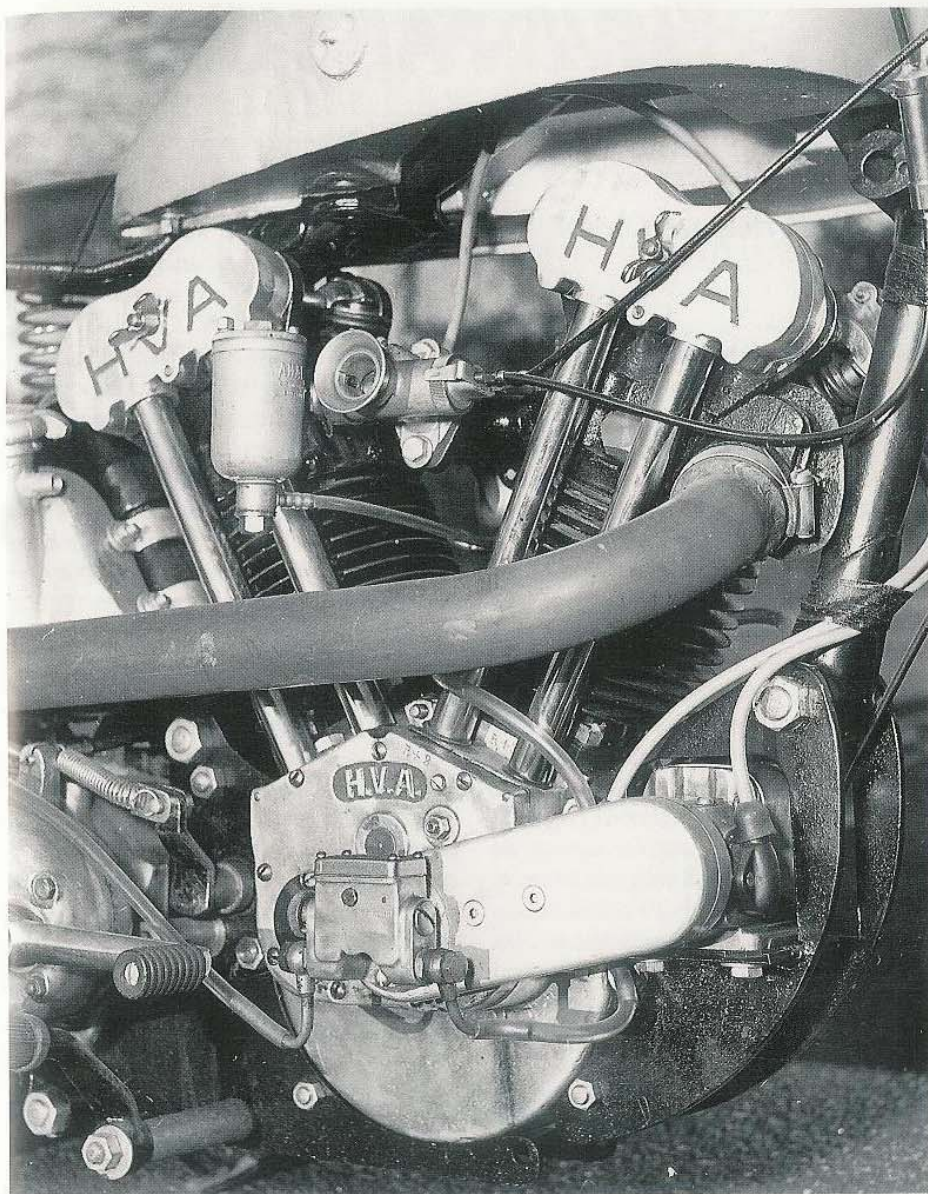
Under 1928 eller -29 försågs en av cyklarna med en en-cylindrig dubbelporrad Jap-motor, nästan säkert en 500:a. Kanske kan man säga att den var ett första steg mot Specialracern. Den kördes i alla fall i en baktävling av Bernhard Malmberg.

Av dessa de första racercyklarna finns två toppar och en komplett motor bevarade. Topparna sitter på en Six Days-motor 7SMx2, ägd av Gösta Svensson, Värnamo. Historien om den kompletta motorn, som förresten är en blandning av R+2 och R+3, följer härnedan. Det gick också rykten om att ett vevhus hade siktats i Bergslagen, men det var nog inte mer än ett rykte.



En fabriksbild från 1926.





Här är motorn intryckt i en HVA 110-ram.

R+2 och R+3-motorn

Någon gång i början av 70-talet skrev Åke Henriksson i ett brev till mig att det fanns en underlig Husqvarna V-twin hos en Hr. Kurt Grahn i Kode. Åke tog bilder av cykeln, som visade sig vara chassiet från en HVA modell 110TV i vilken monterats en av 730cc-motorerna från 1926, dock med vippaggregat från en Six Days-motor. Cykelns tidigare historia var oklar. Cykeln var inte till salu, möjligen kunde det bli tal om ett byte med en renoverad

1000cc HVA modell 120. Men ingen inom synhåll hade någon modell 120 att byta bort. Saken fick vila.

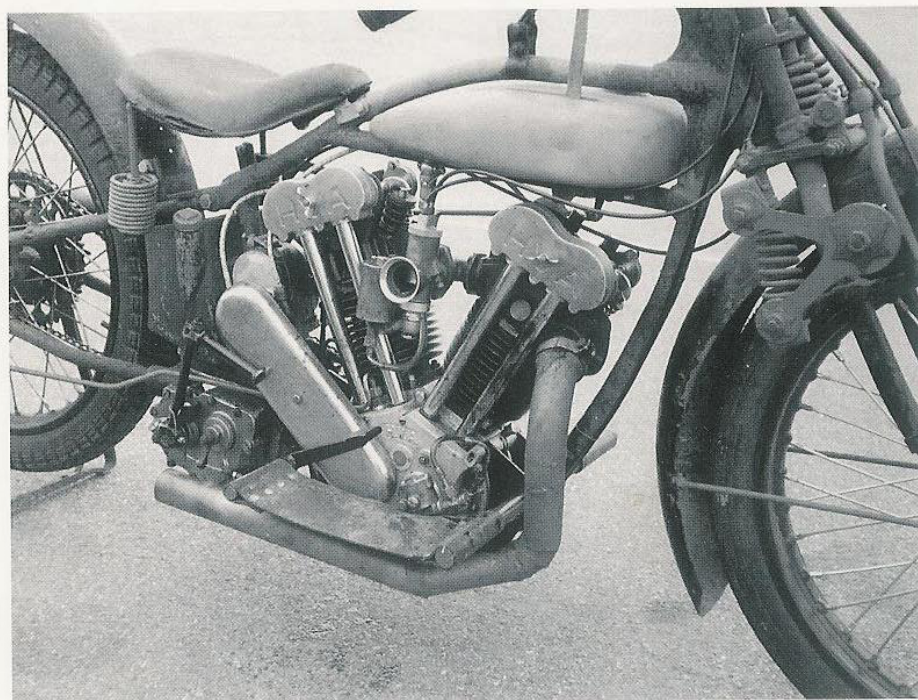
Den fick vila till slutet av 70-talet. Då fick bröderna Conny och Roine Hellström i Eskilstuna tag på en 1000cc HVA mod. 120 som dom började renovera. Parallellt samlade dom också på sig vad dom kom över till denna modell. Jag tipsade dom om Kode-cykeln, och förhandlingar inledes. Efter ytterligare en del inköp och



Rekonstruktion av ramen hos Bröderna Hellström.

skruvande var 1000cc Nr: 2 klar och bytet kunde ske.

Nu började istället arbetet med att hitta lämpliga delar att rekonstruera en 730:a med. Ram, framgaffel, växellåda och bakhjul från 550cc-modellen 170 användes och vid behov modifierades. Ett framhjul av rätt modell med broms satt på en 550:a ägd av Malte Boström i Björklinge och han var vänlig nog att släppa det i byte mot ett standardhjul utan broms. Gösta Svensson i Värnamo tillverkade en ny bensintank, etc.



Efter provmonteringen.

MCHK-tidningen 3 2000

I början av 80-talet var cykeln provmonterad och körbar, men vevaxeln var i rätt dåligt skick. Den kördes några gånger försiktigt på Sviestad och Mantorp. Våren 1983 rasade vevaxeln vid en provkörning i Karlskoga och cykeln lades i malpåse. Bröderna Hellström hade ju även en 500cc Specialracer och en 350cc TT-replica att jobba med. 730:an blev liggande ända till 1998 då den såldes till Husqvarna Fabriksmuseum och togs om hand av Christer Watz för att göras helt klar.

"HVA-FAKTA"

Av Christer Watz

Maskin:
HUSQVARNA 730cc Racer 1926

Identitet:
Motornr R+3,
Ramn: 212059(Std.ram modifierad)
Växellåda 3272

Motorns Vevhus är märkt R+3 på båda halvorna och bör väl vara av originalursprung. Registerkåpan var starkt omändrad när den satt i 112 ramen och vid återkomsten satt en std.kåpa monterad, numera märkt R+3 av C.Wz. Conny Hellström sade vid intervju att den kåpa som satt vid deras inköp var i så dålig kondition så de hade skrotat den. Kanske var den märkt R+2 för flera personer påstår att denna motor är ett hopplock av dessa 2 nummer. Bl.a hade nog magnet-kedjedriften ändrats, så det stämmer nog med verkligheten. Cylindrarna är nog inte de ursprungliga, i alla fall inte att döma av de bilder jag sett av 730:or i originalutförande. Topparna är ett par original 730, men ett par öron som tjänar som stöd för returfjädrarna för stötstängerna är bortslipade. Ska försöka bygga tillbaka originalutförandet på stötstångsarrangemanget. Vipparmsaggregaten med galgar härstammar från de s.k SixDays-cyklarna från 1929. Original satt en enkelsidig vipparmslagring som jag ska försöka rekonstruera efter ett par bilder jag hittat.

Men det kanske inte blir till det första startförsöket utan får ske efterhand som tid och lust medger. Ramen är en starkt modifierad 180 och hjulen hade vid återbördandet 21" tråddäck. Ska väl så småningom bytas mot 28x3" vulstfälgar om ekonomin i projektet tillåter detta och att jag får tag i fälgar och däck. Framgaffel var en breddad Druidgaffel, breddad för att ge plats för det bromsade framhjulet som Hellströmarna hittat. Faktiskt finns det bildbevis för att Bernhard Malmberg körde med en frambröms av ungefär den typ som maskinen är utrustad med. Den har samma typ av bromsband och trumma som bakbromsen, men märkligt nog är innerlagerbana och distans märkta AJS. Kan det vara så att HVA köpt in en AJS och plagierat och använt en del grejor till dessa byggen? (C.Wz funderingar.) På vissa parbilder förekommer en framgaffel utan "extrafjädrar och våg", men på andra bilder finns dessa detaljer med tillsammans med frambrömsen. Hur ska det egentligen vara? Det framhjul med broms som nu är monterat på maskinen har suttit på en HVA 550 cc, enligt uppgift en maskin som Malte Boström ägde (äger?).

För övriga data och tävlingskommentarer se bif kopia ur Autohistorica 4/71 av Harald Porry.

730 cc HVA-Racer

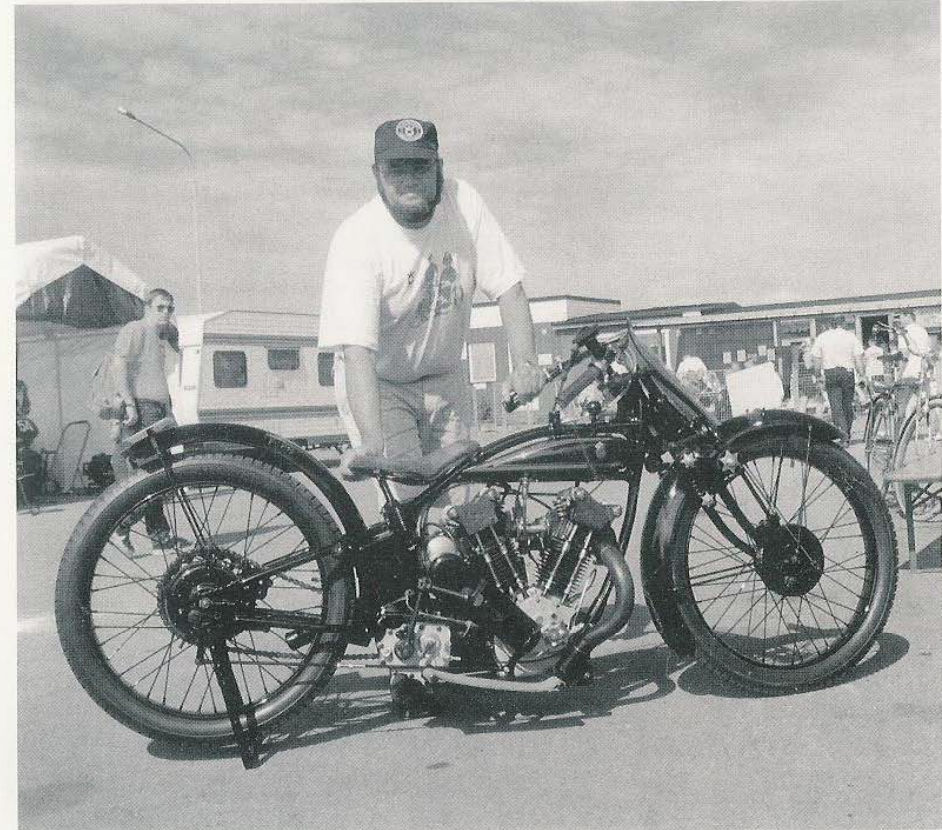
Maskinen hämtades hos Conny en vinterdag 1998. Fabriken betalade den summa han begärt för cykeln och avsatte samtidigt en summa som beräknades täcka utgifter för renoveringen. Cykeln hamnade hemma hos mig och inget speciellt hände förrän sommaren 1998.

Christer Watz

Jag började då med ramen, hjulen, skärmar och allt runtomkring. Jag brukar vid renovering återställa alla detaljer allt eftersom de plockas bort från maskinen. Jag tycker det blir lättare att passa in och justera alla smådetaljer då. Annars så brukar det vara nödvändigt att passa in alla detaljer före lackering igen och sedan plocka ner och ihop allting ytterligare en gång. Motorn och växellådan brukar jag normalt åtgärda lite senare om jag inte vet att det krävs omfattande anskaffning av reservdelar. Här skulle inte så mycket behövas visade det sig. Lite detaljer till koppling och växellåda fick jag annonsera efter. Alla detaljer jag sökte fick jag tag på via annons i vårt annonsblad. Tack till Sören Rothman i Söderköping för växellådsdelar och Börje Engström i Enviken för kopplingsdelar. Maskinens hjul var 21"tråddäck och det bestämde jag genast att byta ut mot 28 x 3" vulst. Däck och fälgar beställdes från England, ekrar finns det ju gott om hemma i Sverige så hjulektringen var snart fixad. Oljetanken som var monterad var en standard 180-tank. Jag tyckte det var synd att skära sönder

och modifiera den så jag gjorde en någorlunda riktig kopia efter de foton som finns av maskinen. Fotplattor var ju lite speciella med sin ballata-rem, liknande 180A (sportmodellen av 180). Tillverkning av fästjärn och själva "pinnarna" var inget större problem, remmen fanns hos den gamla järnhandeln som strax efter inköpet gick i konkurs och försvann. Växellådan och bakhjulet fick nya lager, kopplingen fräschades till med lite bättre bitar.

Motorn var delvis renoverad med nyborrade cylindrar och en vevaxel som var lämnad för renovering och som så småningom kom till samlingen. En vevaxel som vid närmare kontroll visade sig i behov av en stor genomgång. Inte mycket av den tidigare renoveringen var användbart. Ny registertapp, justering av hål i vevskivorna och ett helt nytt vevlager fick tillverkas. Nu verkar dock axeln fungera bra vid de korta start och provkörningar som företagits. Registersidan var lite av ett sorgebarn, rejält slitna kamsläpor och lyftare plus dito fula kamaxlar. Tillverkning av släpor, putsning av kamaxlar och omhårdning av dessa var nödvändigt.



Christer Watz med 730:an när den nu är helt klar.

Slipfixtur för kamsläporna fick jag fundera ganska länge på innan jag kom på hur det skulle lösas. Men med hjälp av en ventil, lite svarvning, fräsning och svetsning så gick det att få till det med hjälp av ventilslipmaskinen. Materialanalys gjordes av registerdrev och kamaxlar före hårdningen. Hårdningen stod vännerna i Husqvarna för. Topparna fick några nya ventiler och påsvetsning av bortslipade

fjäderstöd för extrafjädrar för stötstängerna vidtog. Under resans gång hade jag beslutat mig för att ersätta de vipparmsaggregat som motorn hade av 1929-årsutförande. Det skulle ordnas en kopia av 26-ans vipparmar och stötstänger om det var möjligt. Jag funderade, skissade och gjorde en enkel plåtmodell och svarvade till en provisorisk vipparm. Med dessa detaljer i handen gick jag till Hans Karls-

son Klensmide i Motala och frågade om råd och om han kunde hjälpa mig. Visst går väl det där sa Hasse, låt mig fundera och titta på bitarna. Han letade fram lite lämpligt material och vi diskuterade fram och tillbaka om hur det skulle göras. Under senvintern fick han äntligen tid att fixa detta och resultatet verkar fungera bra. Hasse är ju också en genuin motorcyklist som väl vet vad han gör och varför. Hans företag är vida känt över världen för sina fina snidarverktyg och specialverktyg för alla typer av träarbeten. Imponerande att se en så skicklig hantverkare i arbete. Hittills har vipparmarna fungerat helt enligt planerna. Extra skojigt var det att få åka till smedjan för att starta upp motorn när den var färdig. Stor klang och jubelföreställning. Stötstångernas ändhattar och ventiljusteringarna ordnade Tore Johansson i Linköping.

När motorn monterats i ramen skulle en passande kåpa över primärtransmissionen monteras. Jag hade fixat en ny-tillverkad men det visade sig att den var ca 30 mm för kort i cc-avstånd, vevaxelväxellådsaxel. Då fick jag i en hast tälja till en mall och knacka ut en kåpa och svetsa ett svep runt kåpan. Det ser riktigt propert ut för att vara "hemslöjd" tycker jag. Sen var det bara att fixa lite wirar, oljeledningar, justera tändning och sist men inte minst ordna en bromspedal plus stag.

Dags för provstart. Bensin rann så det skvalade runt Scheblerförgasaren, några puffar här och där. Ny kontroll av tändläget visade att jag resonerat fel i mitt huvud vid montering av magneten. Ny inställning och nytt försök. Genomsura

stift igen. Efter att ha förbrukat 6 tändstift gav jag upp för kvällen. Retligt att åka till HVA-rallyt och inte kunna starta den, lite ljudshow är alltid uppskattat. Letade i gömmorna och hittade en frisk AMAL-förgasare, snabbt fixa till ett insugsrör. Nytt startförsök. Nu small den igång ordentligt, men den gick lite fett. Sänkning av nålen och ny start, nu gick det bättre. Frugan kom ut i garaget och undrade om inte brankåren skulle komma snart. Det rök en hel del, oljerök. Vevhuset var nog välfyllt med olja. Dränering och ny start, nu gick det mycket bättre. Färdig för uppvisning vid HVA-rallyt. Det blev ett uppskattat inslag, när den smattrade igång i Smedbyn.

Nu kör jag motorn med AMAL-förgasaren, men vid exponering i museet kommer en Schebler De Luxe att sitta på plats. Hittills har allt fungerat som planerat och det är inte meningen att den ska köras mer än vid speciellt högtidliga tillfällen. I år har ju maskinen visats och startats vid Husqvarna-rallyt och MCHK:s 35-årsjubileum i Linköping. Plus att den stått på Motala Motormuseum ett par veckor under sommaren. Nu ska maskinen köras ännu en gång och det är vid Fallens Dag i Huskvarna den 26 augusti då den ska överlämnas till Fabriksmuseet. Den kommer sedan att finnas på museet och kanske luftas den nästa gång 2003, när Husqvarna Motorcyklar firar 100-årsjubileum. Den som lever och kommer dit får se och eventuellt höra.

Den intressanta racerepok som startade med 730-kubikarna 1926 är ganska väl representerad på HVA-museet numera. 730cc racer, 1000cc sidvagnscykel som



har Six-Days anor från 1929, Bedinge 350cc rakbaneracer, 250 cc Excammaskin från 1934, ett par 350 och 500cc v-twinracers från 1934 och 1935. Epoken som satte så starka spår i den svenska motorhistorien, har nu både en början (1926) och ett slut (1935).

Motala i Augusti 2000
Christer Watz

Klevaliden 1929. Bernhard Malmberg med 1-cyl. 500cc Jap-motor i ramen. Vid framhjulet Pelle Nyström.