

# Renovering av Crescent moped modell 1149 från 1961

## Del 3

### Montering m.m.

I min förra rapportering från renoveringen så skrev jag:

” Sammantaget verkar det som om mopeden varit utsatt för en olycka. Jag skall maila till Curt och fråga. Det kanske finns en historia att berätta?”

Curt svarade på mitt mail:

*Hej Göran, då frågan ställs drar jag mig till minnes att min far använde den till sitt arbete i Trollhättan under en tid. Såvitt jag minns hände det en liten malör då. Tror det var så att han krockade med en bil på väg hem från arbetet. Det gick bra med honom men mopeden fick uppenbarligen en del skador. Hoppas att det är något som går att använda i alla fall.*

*Många hälsningar  
Curt*

För att på enklaste sätt få tag på delar till renoveringen har jag letat efter en lämplig moped på Tradera att plocka delar av. Det fanns en Crescent av annan modell utan motor som gick för knappt 700 kr som hade hjul, fotpinnar och reglage som jag kunde använda men det var långt att åka för att hämta och då saknade jag fortfarande styrdelar och baklyse så jag avstod.

Jag har också tittat på ett par mopeder av rätt modell på Tradera men den ena var för långt bort så jag vågade inte köpa den utan att ha sett den och betala i förväg till en person som jag inte känner. Dessutom vet man ju inte hur transporten fungerar. I det här fallet så var det en flyttfirma som kunde tänka sig att ta med den som extra flyttgods till Stockholmsområdet vid tillfälle.

### Motorn

Under tiden som jag arbetat med mopeden så har Stig Bernström gjort i ordning motorn. Den var tydligen ganska sliten och det fattades en hel del skruv, brickor och annat. Ett växeldrev fick bytas osv. I de lådor med delar som jag tog med till Stickan fanns det flera cylindrar, topplock m.m. och han valde att montera en liten cylinder som är nästan ny och som egentligen är till en fläktkyld motor. Till det monterade han en förgasare uppborrad till 13 m.m. Cylindern till den fläktkylda motorn har 12 m.m. insug för att kompensera för energiförlusten att driva fläkten så en motor utan fläkt och med en anpassad förgasare borde väl ge lite mer än 1 hk?

Sedan motorn kom hem har jag kompletterat förgasaren med lite smådelar som saknades. Jag köpte en komplett 8,5 m.m. förgasare på Tradera för 300 kr och flyttade över delarna. I nuläget är jag dock inte nöjd med flottören utan tänker byta ut den vid tillfälle. Den jag har är

gammal och lagad.

Jag har också monterat ett motordrev som jag köpt på Tradera för 100 kr. Det är ett 15 kuggars. Det finns plats att montera större drev om ett par klackar på motorn och i kåpan är borta och de är de nästan alltid för de verkar gå söder vid kedjebrott. På den här motorn är de borta så drevet får plats. Ett 15-kuggars drev i stället för 12 kuggars originaldrev innebär 3 kuggar mer. Det vill säga att motorn levererar 25 % mer kedja per varv och 25 % ökad toppfart från 30 km per timme borde ge 37 km/timme som toppfart.

Jag brukar använda 15 kuggars framdrev på mina mopeder men jag kör ändå i 30 km/timme. Drevningen är för att hålla motorvarvet på en mer rimlig nivå vid 30. Bromsarna och väghållningen på mina gamla Saxopeder är inte dimensionerade för högre farter.

När jag monterade sidokåpan på motorn passade jag också på att göra rent drivningen till hastighetsmätaren. Det var enormt med smuts där inne men det kanske beror på att det är ett hål i kåpan in till hastighetsmätardrevet. Skall det vara så? Se bilden!

Det jag saknar till motorn just nu är hatt till tändstiftet, gummibussningar i topplocket och kickgummi.



Det blir nog ett uppehåll i reoveringen nu ett tag tills jag kan komma till någon marknad för att handla delar eller råkar hitta något användbart till rätt pris på Blocket eller Tradera. Den närmsta marknaden för min del blir i Örebro den 16 februari då Upplands fordonshistoriker anordnar en bussresa för medlemmarna.