

Renovering av Crescent moped modell 1149 från 1961

Del 4

Eftersom jag inte hittat några användbara delar till vettigt pris till renoveringen av Crescent mopeden så tar jag en paus.

Under tiden som jag väntar på delar så kan jag berätta lite om min relation till veteranhobbyn, om nu någon mer än jag själv tycker att det är av intresse.

Ibland funderar jag över varför jag mekar över huvud taget men på något sätt är det rogivande att sitta i garaget och lyssna på musik och uträtta något praktiskt. När man har ett skrivbordsjobb så är det kul att se något som man åstadkommit och kan titta på, inte bara en massa ord och siffror i en dator eller på ett papper.

Egentligen började mekandet med att jag ville in på tekniskt gymnasium. För att komma in där så måste man ha praktik och min far ordnade verkstadspraktik åt mig på en bilverkstad sommaren 1959 som jag berättar om i julhälsningen från Upplands Fordons-historiker i år. Eftersom det var den sommaren jag fyllde 15 år så hade jag köpt en moped med SACHS-motor, en Crescent 2005 (treväxlad, därav 5-an) från 1957. Naturligtvis var den i behov av renovering och gubbarna i verkstaden hjälpte mig på traven.

När jag fyllde 18 fick jag överta min fars gamla folkvagn från 1955. Även den behövde reparationer och underhåll och eftersom jag gick i gymnasiet, dock inte i tekniskt gymnasium som jag hade tänkt utan i vanligt gym-

nasium, så var enda alternativet att sätta igång och fixa själv. På alla lov arbetade jag på posten som brevbärare för att få in lite pengar.

Under utbildningstiden och när jag var nygift var det samma sak. Med småbarn i huset var bilen en nödvändighet men av ekonomiska skäl var jag tvungen att göra all service och alla reparationer själv.

I yrkeslivet har jag mest sysslat med utredningar och projekt och är främst intresserad av hur man ska lösa problem av olika slag. Det stämmer ganska väl överens med att hålla på med veteranfordon. Även inom veteranhobbyn så är jag sporrad av att leta information och delar. Jag kan gå runt på veteranmarknader i timmar och gärna i flera varv för att hitta delar eller litteratur. Jag brukar också leta delar på Internet både i Sverige och utomlands. Vissa delar är ju lika lätta att hitta som hönständer men oftast hittar jag det jag söker så småningom. Mindre än hälften av tiden är praktiskt arbetet i garaget.

När barnen började klara sig bra utan att man höll ögonen på dom hela tiden tyckte jag att det skulle vara roligt att ha en moped igen. Av ekonomiska skäl blev det en gammal veteranmoped och eftersom jag tidigare renoverat en SACHS-motor så blev det en Crescent Saxoped från 1955 som jag köpte för 350 kr på auktion i Kvarnen, Löfstabruk. Jag har den fortfarande

kvar och motorn är ännu inte renoverad.



Crescent Saxoped 1955 som jag bara kör vid speciella tillfällen.

När sedan äldste sonen började närma sig 15-årsåldern så blev det diverse mopeder och delar som vi höll på med tillsammans. När han fyllde 18 fick jag hjälpa honom att renovera en Folkvagn och så småningom har både han och jag gått över mera till motorcyklar. För min del handlar det om veteraner medan han kör modernt.

För att inte slita på min Saxoped från 1955 köpte jag en Saxoped från 1956 i behov av renovering av en arbetskamrat. Efter att ha renoverat och kört med originalmotorn en tid bestämde jag mig för att inte slita på den utan skaffa en särskild "rallymotor". Det är en motor från 1968 som jag byggt så att den ser ut som 1956 men den är stabilare invändigt med kuggdrev från vevaxel till koppling och grövre vevaxel. Den låter också lite annorlunda, mer vinande, inte så skramlig.



Så här ser min rallymoped ut. Crescent Saxoped 1956

Till varje moped har jag en reservmotor färdigrenoverad på hyllan i garaget. Dessutom har jag en extra vevaxel i reserv till varje moped eftersom vevaxlarna till SACHS-motorerna från mitten av 50-talet är vecka och mycket svåra att få tag på.

Förutom mopederna har jag en BMW R 26 och en NV Jet Crosser. Båda från 1956.

Jet Crossern kan ni läsa om i renoveringsserien på den här hemsidan. BMW:n är i originalskick och har gått drygt 3 000 mil. Jag har skrivit en liten berättelse om dess historia som kommer så småningom.

Ekonomiskt har det hela tiden gått runt. Jag har fått tillbaka vad jag lagt ut men inte fått något för arbetet så förmodligen hade det funnits andra sysselsättningar som varit mer lönsamma, som att samla gamla mynt t.ex.

Sedan våren 2007 har jag dessutom börjat skruva på flygplan. Eftersom jag har flygcertifikat och flyger äldre flygplan (se julhälsningen 2005) så har det även där av ekonomiska skäl blivit så att alla som kan hjälpa till med enklare uppgifter som inte fordrar mekaniker-

certifikat får hjälpa till för att hålla kostnaderna nere.

Något som oroar mig när det gäller veteranhobbyn är de militanta tongångar som hörs från diverse miljöfanatiker. Även små högljudda grupper utan sakargument tycks få stort genomslag hos politikerna. Det verkar finnas risk för att man försöker få bort användningen av veteranfordon som drivs på bensin och inte har avgasrening, från vägarna. Om det bara blir museiföremål som står stilla i en utställning tycker inte jag att det är intressant att hålla på med veteranfordon. Dessutom faller nog värdet ganska ordentligt. För min del gör det ju inte så mycket eftersom mina fordon inte har något större värde men det innebär förmodligen att många fler fordon går till skrot i stället för att bibehållas i körbart skick.

Ett annat faktum som kan vara värt att fundera över, är återväxten inom veteranfordonshobbyn när det gäller motorcyklar. Kommer ungdomar som kostar på sig ett MC-körkort för höga kostnader att vara intresserade av att köra veteranrally med en 125 kubiks Rödmyra på ca 5 hästkrafter? Kommer alla mindre tvåtaktsmotorcyklar att bli stående i diverse förråd medan modernare, framför allt japanska stora motorcyklar, blir de nya veteranerna?

En annan fråga att fundera över som Janne Widegren tagit upp är trafik-

säkerheten med äldre fordon i normal trafik. Vi har ofta sämre bromsar än vad moderna fordon har. Körrikt- ningsvisare och belysning är sämre osv.

Det ställer stora krav på oss som kör veteranfordon att tänka på både var vi kör och hur vi kör med långa säkerhetsavstånd osv.

Vi fångar också andra trafikanters uppmärksamhet så att dom kanske inte tittar på trafiken som dom borde.

En annan del i trafiksäkerheten är körvanan. Är man pensionär och kör veteranmotorcykel 50 mil per år så får man nog ta det mycket försiktigt.

I nästa del av berättelsen om reno- veringen av Crescent-mopeden ska jag försöka hålla mig till ämnet igen.

Jag letar efter delar på Tradera och Blocket dagligen. Vi får väl se om jag hittar något användbart att rapportera om.