

# Historien om en Crescent Compact 1252

*Claes-Göran Barrestam*

Del 2



*Mopeden i verkstaden. På hyllan bakom delar klara för montering.*

Nu har jag börjat titta på motorn. Det var inte så konstigt att flickan som ägt den ledsnat. Det var ganska tydligt varför den inte gått så bra att köra med.

Förgasarens luftfilter var igensatt av växtdelar och frön samt insuget lite slarvigt uppborrat till 12 m.m.

Växelspaken var avbruten och löst "lagad" med en bult.

Topplocket var rejält planat med något grövre verktyg vilket gjorde att kontaktytan var repig och inte plan. Kompressionen läckte ut mellan topplock och cylinder. Även cylindern var något planad och i insuget hade man satt en 17mm borr så att en stor bit av cylinderväggen brutits loss invändigt med påföljd att förbränningsgaserna gick ned i vevhuset i stället för att driva kolven. Vevhuset var fullt av sådana avlagringar som man brukar hitta i ljuddämparen.

Avgaskröken var det hål i efter att man kört på en sten eller något liknande och ljuddämparen hölls ihop av diverse plåtskruv samt hade ett antal borrhål.

Sammantaget bör motorn knappt ha varit körbar.

Oljan i motorn var ren och lagren verkar helt OK så vi får hoppas att den går bra med annan cylinder och topp. En ljuddämpare av rätt modell hade jag en liggande men en annan begagnad avgaskrök köpte jag på Wårsta marknad. Växelspak och kick av rätt modell hittade jag också på samma ställe.

En cylinder med kolv i mycket bra originalskick (pluggen kvar och inte planad) hittade jag på marknaden i Hallstahammar för ett bra pris. Dessutom kunde jag inte låta bli att köpa ytterligare en cylinder som var nyborrad och med ny kolv i överdimension. Även den hade pluggen kvar och var i originalskick. Ännu har jag inte bestämt vilken cylinder jag skall använda. Den jag inte använder säljer jag.



*Arbetsbänken med motor, förgasare och cylinder.*

Under sommarstiltjen på Tradera har jag lyckats hitta ett topplock som var helt och inte planat samt vad som uppgavs vara en originalförgasare Bing 1/8,5/5. Topplocket motsvarade beskrivningen och var helt OK men tyvärr visade sig förgasaren vara borrad till 12 m.m. och hade böjda flänsar eftersom muttrarna förmodligen dragits för hårt mot packningen vilket säljaren inte upplyste om. Den förgasaren vill jag inte använda så en annan förgasare fick stå kvar på inköpslistan.

Vid närmare granskning av den av de båda "nya" cylindrarna som inte var borrad till överdimension visade det sig att pluggen satt lite löst och gick att lirka ut utan att använda verktyg. Således har jag nu två alternativ med motorn. Dels att ha pluggen i och köra med en 8,5 m.m. originalförgasare. Således 1 hk och ca 30 km/tim. Dels utan plugg och en 12 m.m. förgasare. Vad det innebär i hästkrafter vet jag inte men enligt tyska källor så gav den 3,5 hk i tyskt utförande men jag skulle tro att det var med en cylinder i lite annat utförande med rektangulärt insug i stället för runt.

En annan fråga är också vad jag skall köra den på. En av mina andra mopeder har jag konverterat till att gå på E85 med inblandning av 4 % Castrol R40 och den går mycket bra på det. (Jag har skrivit om det också på den här hemsidan.) Om den skall köras på E85 bör jag inrikta mig på det från början eftersom det innebär lite andra inställningar. Just nu lutar jag åt att köra på 95 oktan med inblandning av 2 % Triboron i stället för tvåtaktsolja.

För tillfället har renoveringen stannat upp eftersom jag inte fått tag på en ny kolvbussning. Det hittar jag nog på nästa marknad. Jag vet att det finns att köpa av företag som marknadsför sig på nätet men man måste beställa för ett visst belopp annars får man betala extra och det har jag inte lust med.

#### Data om mopeden

SACHS Compact 1252

Årsmodell 1978 (bedömt)

Mätarställning 8526,3 km

Ram nr 742487

Monteringsnummer 212725

Motornummer 50 35 599

Färg Rubinröd (L-88)

Motordrev 12k

Bakdrev 37 k

*Fortsättning följer.*