

Historien om en Crescent Compact 1252

Claes-Göran Barrestam

Del 3

Det går långsamt fram med renoveringen eftersom det hela tiden kommer annat emellan som t.ex. att sätta i ny dörr till verkstaden inför vintern. Den gamla dörren var från mitten av 1800-talet och inte isolerad så det fick bli en ny. Eftersom den gamla dörren inte hade några standardmått så blev det lite pyssel med att göra om dörrhålet. I och med det är verkstaden helt värmeisolerad vilket känns skönt.

Om man tittar på bilderna i den förra redogörelsen för min renovering så ser man att styret och styrplattan inte är till en Compact utan till en annan modell. Även där har jag hittat vad jag behöver på en marknad så nu är det rätt typ av styrplatta och styre monterade.



Annat styre och styrplatta

Det som jag hakat upp mig på en längre tid var kolvbultsbussning. Som jag skrev tidigare så finns det att köpa men frakt, beställningsavgifter med mera gör att det blir orimligt dyrt så jag hoppades på att hitta en kolvbultsbussning på någon marknad men det blev tji. Slutresultatet blev att jag åkte till en firma i Skärholmen när jag ändå var i Stockholm i ett annat ärende och köpte en bussning. Han som sålde sa att han aldrig sålt någon tidigare. Det förvånar mig för jag har bytt ett stort antal kolvbultsbussningar vid mina renoveringar.

Det är en ganska enkel operation när man gjort det några gånger och det enda specialverktyget man behöver är en 12 mm brotsch för att få hålet i rätt storlek när man pressat in bussningen. Det man kan tänka på när man köper bussning är att det finns två storlekar där den mindre är till de äldre modellerna av SACHS-motorn. En annan sak som man kan missa om man inte tänker sig för är att oljehålen i bussningen inte hamnar i linje med motsvarande hål i vevstaken. Det är naturligtvis viktigt för att kolbulten skall få smörjning. De två hålen i bussningen och vevslängen sitter inte riktigt mitt för varandra utan lite förskjutna så man måste sätta bussningen rätt. Det är kanske 170 grader emellan hålen i stället för 180. Hoppas ni förstår vad jag menar. Vänder man bussningen fel så blir hålen mitt för varandra bara på ena sidan.

När motorn var i hopsatt var det dags att sätta in den i ramen. Trots att jag har en mängd gummibussningar till motorblock och topplock liggande så hade jag inte tillräckligt många av rätt sort så det fick bli en ny vända till en mopedfirma men den här gången i Vittinge. Det visade sig också att toppmuttern till styret inte var av rätt modell så det fick bli en ny sådan också när jag ändå skulle handla.

Nästa steg blev att provköra motorn. Det gick inte, Tändsystemet var dött. Ingen gnista så jag fick riva isär tändsystemet. Gummipluggen i botten av motorn in till tändsystemet saknades vilket gjorde att hela utrymmet för tändsystemet var fullt av smuts. Kablarna var hoptvinnade och lödda lite här och var. Resultatet är att jag skaffar nya grejor till tändsystemet. Ännu har jag inte bestämt mig för vad och var jag skall handla men tändspole, kondensator och brytarspetsar måste jag i alla fall köpa. Det är nog bäst att jag testar belysningspolarna också innan jag beställer.



Tändsystemet i delar

Svänghjulet bar spår av att ha stått i samma läge en längre tid. Rost där det hade varit lågpunkt. Magneterna var repiga och smutsiga. Glidytan på kammen var rostangripen.

Det borde innebära att fiberklacken på brytarspetsarna snabbt slits ned om jag använder det svänghjulet. Som tur är hade jag ett annat liggande i garaget från en tidigare renovering så jag har plockat fram det i stället.

Fortsättning följer.