

Del 10 Provkörning



Jag har nu provkört Jet Crossern några kilometer. Motorn går fantastiskt fint men den är under inkörning så man får ta det lite lugnt i början. Ett fel som jag upptäckte var att styret satt lite snett. Det fick jag justera genom att lossa gaffelbenen och vrida några grader. Framhjulet kändes lite obalanserat men det ser ut att vara däcket som sitter lite ocentrerat på fälgen.



Felet som gjorde att jag inte kunde sätta på lyset kan jag inte hitta så jag har kopplat elen från belysningspolen direkt till hel- och halvljusomkopplaren på styret. Då är lyset alltid på men det måste det ju ändå alltid vara så det spelar väl inte så stor roll.



Jag har också bytt bensinkran för den som satt på läckte något. Den är av typen med en korkpackning med fyra hål. Jag har sett nya packningar på marknader och dessutom finns packningarna att köpa nya i Tyskland. Tills vidare sätter jag på en ny kran med en liten plastkopp som jag hade liggande och som jag tror satt på NV 24 av 1957 års modell. Liknande kranar satt även på Crescent mopeder vid den här tiden.



Avslutande erfarenheter från den här renoveringen.

Min egen kompetens som renoverare är inte stor. Jag har ingen utbildning

för att arbeta med motorfordon förutom praktik på bilverkstad när jag var 15 år (nu är jag 64). Det mesta har jag lärt mig den praktiska vägen genom att meka med fordon. Trots min brist på utbildning inom området tycker jag inte att det har varit något som varit speciellt svårt och det är inte mycket jag fått hjälp med. Det handlar mest om tid, tålamod och noggrannhet.



En stor del av tjuvningen i att renovera ett objekt ligger i att leta originaldelar och helst hitta dom till ett bra pris. Att köpa nytillverkat är naturligtvis enklast och det finns en hel del att köpa framför allt från Tyskland men det är ofta dyrt och så blir det ju inte original från tiden.

Min målsättning har varit att den skall vara så mycket original som det går. Jag gillar så kallad patina. Ingen omlackering och ingen omkromning om det inte är absolut nödvändigt. Repor och bucklor får vara som dom är. Det skall vara original från tiden så långt det går. Det bar mig till och med emot att byta originaldäcken till en modernare variant så det blev bland det sista jag gjorde innan registreringsbesiktningen.

Det är dyrare att renovera än vad man först tror och vad man vågar erkänna för omgivningen. Jag skriver upp kost-

naderna men inte arbetstiden. Varje del kostar inte så mycket men totalt blir det snart stora summor som jag berättade om i föregående avsnitt.

Till den redovisade kostnaden kan man lägga kostnaderna för resor till veteranmarknader, förbrukningsmaterial, verktyg m.m.

Renoveringen tog ca ett år och då har jag varit inriktad på att komplettera till originalskick med saknade delar och få den körbar. Även om jag kunnat ägna mer tid åt renoveringen är det inte säkert att det hade gått så mycket fortare.

Parallellt med motorcykelrenoveringen har jag också renoverat en moped som jag också skrivit om på den här sidan men det har inte påverkat takten på motorcykelrenoveringen. (Däremot innebär det att jag just nu är lite less på garaget och mekandet.)

Varje steg i renoveringen tar sin tid och i regel hittar man bara någon enstaka del på varje marknad man besöker och på Internet får man också sitta och bevakna under en längre tid för att hitta det man saknar. Det går knappast att plocka ihop vad man behöver på några månader även om man beställer allt nytillverkat som går att få tag på.

När jag sett en Jet Crosser utannonserad till salu eller att någon sökt delar till en renovering har jag skrivit upp namn och telefonnummer för att eventuellt göra ett register. I vissa fall har jag också ram- och motornummer. På samma sätt har jag också noterat mailadresser till några som köpt eller sålt delar. Jag har lämnat mitt underlag till Ulf Hedin i Markaryd som har ett register över NV-motorcyklar.

Alla som jag har mailadress till och som visat intresse för NV 24 har fått ett mail från mig där jag berättar om den här renoveringsserien. Avsikten med det är att eventuella avstannade projekt skall komma igång och eventuellt att jag kan förmedla vissa tips om hur man kan göra.

Det var lite extra delar med motorcykeln när jag köpte den och i samband med köp av reservdelar har det också blivit en del över eftersom jag köpt ett antal delar i parti och i vissa fall bytt ut en funktionsduglig del mot en senare köpt som är bättre.

De delar som blivit över är i ordninggjorda och det som inte behövs som reservdelar skall säljas. Det kan ju finnas någon annan som renoverar NV 24 och som behöver just den delen som jag har.

Just nu har jag två kompletta motorer men jag har ytterligare motordelar så att jag kan skruva ihop en tredje motor efter lite komplettering med smådelar. Det är alltid bra att ha en reservmotor klar för montering i motorcykeln om det skulle vara något som strular inför ett rally så de två kompletta motorer som jag har i dagsläget kommer jag att behålla. Det vore ju tråkigt att behöva ägna sig åt en motorrenovering mitt under åksäsongen.

En av de svåraste delarna att hitta har varit kedjeskydd. Det finns vissa möjligheter att få tag på nytillverkade kedjeskydd. Tankmärken i plast har tidigare varit svåra att hitta men finns nu att köpa hos Erland Lagerqvist.

Vad händer i framtiden? Jag gissar att allt efter som vi som var unga på 50- och 60-talet försvinner så minskar efterfrågan på små tvåtaktsmotorcyklar från 50-talet. Det mesta hänger ju på att vi som är i pensionsåldern tittar tillbaka på vår ungdom och de motorcyklar vi då hade eller ville ha men inte hade råd att köpa.

Det är således inte för att tjäna pengar som jag har renoverat min Jet Crosser. Som investering är det nog inte någon framgång. Det är nog till och med tveksamt om jag får tillbaka de pengar jag lagt ut. Men kul har jag haft!

Efter lite tvekan har jag bestämt mig för att sälja efter att jag visat upp den i några sammanhang så att de som följt renoveringsserien kan få se den i verkligheten.



Härmed tackar jag tills vidare för mig,
Claes-Göran Barrestam
Upplands Fordonshistoriker

Lyktinsats.

Uppsala Maskin och Verktyg AB
 Bolandsgatan 12
 751 05 Uppsala
Bult.

**Uppsala Mekaniska
 Maskinbearbetning UMB**
 Verkstadsgatan 5,
 75323 UPPSALA
*Aluminium- och stålsvetsning
 Lagerbana växellådsaxel.*

Uppsala Handelsstål AB
 Björkg. 75,
 753 23 UPPSALA
Rördelar, plattjärn

Veteranverkstaden
 Stig Bernström
Delar, rådgivning och arbeten.

Anlitade företag

Förutom köp via Tradera i Sverige, eBay i Tyskland, England och Frankrike samt svenska marknads-säljare så har jag anlitat följande företag:

Dione Kullager AB
 Verkstadsg. 5,
 75103 UPPSALA
Kullager, bussningar, brotchning.

Kjell Berg AS
 Strandgata 6
 3960 Stathelle
 Norge
Ljuddämpare, packningssatser, lager m.m.

Lelles MC-center AB
 Nymansgatan 6
 751 06 Uppsala
Vajer m.m.

Motorrad Stemler GmbH
 Garschager Heide 29
 D-42899 Remscheid
Tändningsnyckel.

Rubber mek
 Erland Lagerqvist
 Brobyholm
 560 28 Lekeryd
Gummidetaljer.

TS Trading AB
 Göteborg