

Del 6 Renovering av originalmotorn

Efter viss tvekan började jag montera isär originalmotorn. Till det yttre såg den fin och komplett ut men den såg bättre ut än den var. Det följde med lite lösa delar men det var uppenbart att det saknades ganska mycket och vissa delar fanns det fler av än vad jag behövde och några hörde över huvud taget inte dit.



Motorns innanmäte efter komplettering med en axel och saknade drev.

Under motorn sitter det en platta som en del av ramen för att fästa stödet. Det skall vara relativt korta bultar till detta och bultarna är inte genomgående. Någon hade använt för långa bultar i höger blockhalva och pressat upp botten i skruvhålen in i växellådan. Det hela hade man sedan "lagat" med Plastic Padding. Vid kedjedrevet hade det uppstått skador vid ett kedjebrott. Även detta var "lagat" med Plastic Padding. Lagningen satt lös och oljan hade passerat ut eftersom det inte var tätt.

En axel i växellådan saknades.

Förgasaren var till utseendet lika den som ska vara till motorn men en

storlek för liten och avsedd till en 150 ccm-motor.

Axeltapparna på vevaxeln var miss-handlade eftersom man använt fel typ av lager och kilspåret var uppslitet på grund av ett för löst monterat sväng-hjul. Nitarna i svänghjulet var dessutom lösa och en saknades.

Tändsystemet var inte komplett.

Det saknades naturligtvis diverse skims och andra smådelar.

Nu gällde det att börja leta delar. Jag hade fått tips om att Kjell Berg AS i Norge hade nya delar till motorn men till relativt högt pris.

Efter lite funderande så beställde jag det mest väsentliga från Norge i form av packningssats, lager, packboxar och elanslutning. De levererar snabbt och mot postförskott.

Eftersom jag besöker ganska många marknader i Mellansverige så kunde jag under sommaren 2006 få tag på rätt förgasare, tändsystem och nästan alla smådelar jag behövde till motorn och ofta till bra priser.

Det jag inte kunde hitta var en ljuddämpare i bra skick så det fick bli en beställning till Kjell Berg AS i Norge igen.

En annan knepig fråga var vevaxeln. Båda axeltapparna var skadade. På den ena var det kilspåret och på den andra hade lagret roterat så att det fanns ett spel på 0,1 m.m.



Vevaxeln.

Vid förfrågan på en motorrenoveringsverkstad i Uppsala blev jag hänvisad till en verkstad i Ljusdal. Nya axeltappar finns att köpa hos Kjell Berg AS men jag befarar att det sammantaget blir en ganska dyr historia så hitintills har jag inte vågat ringa till Ljusdal och fråga om de eventuellt kan göra jobbet och vad det i så fall kostar.

Spelet i lagret på den ena axeltappen fixade jag genom att ta ett blad på 0,1 m.m. från ett bladmått, kapa detta så att det nådde runt vevaxeln samt pressa lagret på plats över bladmättet. Det verkar som stålet i bladmättet är tillräckligt hårt och det verkar fungera men hittar jag en ny vevaxel så byter jag nog.

Efter lite tveksamhet så monterade jag ihop motorn enligt den arbetsbeskrivning som jag köpt på Tradera. Det var

ungefär detsamma som att montera en SACHS mopedmotor och det har jag gjort ett antal gånger så jag kände mig hemmastadd. Den ena blockhalvan på originalmotorn var ju trasig som jag beskrivit tidigare så den lämnade jag in för svetsning.



De två bulorna i växellådan är svetsade plus en del som ligger nedåt.

Efter ett tag hittade jag ett motorblock med närliggande motornummer hos en säljare i Solna där jag använde den högra motorhalvan vid monteringen i stället för den reparerade blockhalvan.



Annan blockhalva under montering. Den gamla i bakgrunden.

När jag provade kicken på motorn så gick den inte tillbaka. Enligt Stickan Var det en konstigt formad bult på undersidan av motorn som man skulle använda för att spänna retur fjädern.

Eftersom jag inte hade rätt verktyg eller visste hur man gjorde så fick det bli ett besök i hans verkstad och han fixade naturligtvis detta på några minuter.

Efter att ha haft den franska motorn i ramen för provkörning så monterade jag originalmotorn i september 2007. Det gick inte riktigt som jag tänkt mig. Motorn spikade och växelspaken ville ta i motorn i det övre läget och i fotstödet i det lägre.

Dagen efter bytte jag tillbaka till den franska motorn och den går perfekt.

När Stickan tittade på den renoverade motorn så var abrissavståndet i tändsystemet fel och men växlarna gick som de skulle. Jag måste nog sänka fotpinnarna något om jag skall köra med originalmotorn genom att lägga brickor mellan motorn fästet för fotpinnarna så att jag får längre spel på växelpedalen.

I nästa avsnitt berättar jag om hur jag renoverade övriga delar förutom motorn.