

Del 7 Renovering av allt utom motor

Ett nytt styrlås från ett gammalt lager hittade jag på Tullingemarknaden. Det är samma Neimanlås till Nymans mopeder från den tiden och sådana lås har jag letat efter i många år och nu fanns det en säljare som hade tre sådana lås till salu för 150 kr styck. Det var dock bara ett av dem som fungerade klanderfritt så det köpte jag. De nytillverkade Neimanlås som säljs ser i stort sett likadana ut som de äldre men de är inte identiska. Det är en skruv som sitter felplacerad. Det går dock att flytta skruven om man vill så det har jag gjort till min Saxoped 1956.

Kedjeskyddet till Jet Crossern består av två delar. Båda är gjorda i 1 mm aluminium och lika lätta att hitta som hästskit från en gunghäst. På Tradera fick jag syn på ett kedjeskydd utannonserat till "förmodligen Silverpil". Jag såg att det var till Jet Crosser och efter hård budgivning var det mitt. Den resterande delen sitter på motorn och är ca 12 cm lång. Efter studium av foton jag tagit av en annan Jet Crosser och bilden i reservdelkatalogen började jag göra prototyper i papp. Efter två försök i papp gick jag över till en prototyp i aluminiumplåt. Naturligtvis blev det inte helt rätt från början men försök nr två utföll till min belåtenhet och är nu monterad. Efteråt har jag fått reda på att ordföranden i vår förening har en fabriksny del som man kan använda som förlaga till kopiering.



Kedjeskydd i original med min nytillverkade del närmast motorn.

Det ena fotstödet var ett klumpigt hemmabygge. Det andra var böjt. På en rörfirma fick jag nya rör till fotstegen tillkapade och på ett annat företag köpte jag insexbultar med runt huvud som jag fick slipa ner för att få in i röret. De två muttrar som behövdes fanns i mitt förråd. Jag lämnade in materialet till de två nya fotstegen för svetsning med originalet som modell. Firman gjorde ett utmärkt jobb till ett mycket bra pris. Efter lackning och komplettering med nya gummin som nytillverkas (475 kr/paret) var fotstegen klara för montering.

En baklykta av rätt modell hittade jag på Viksta marknad för 150 kr. Tyvärr var glaset spräckt och gummiunderlägget saknades. Ett annat helt glas fanns i en cykelbaklykta ett par stånd längre fram och för 20 kr hade jag ett nytt glas. Gummiunderlägg fanns på Wårsta marknad för 100 kr. Lacks fick jag göra själv.



Baklyktan på plats.

Framlyktan som satt monterad var en Hella 130 av äldre modell som bl.a. användes på NV 20. På marknaden i Surahammar fanns ett lykthus av rätt modell för 50 kr, även det Hella 130 och efter riktning av en mindre buckla och lackering så hade jag något att börja med.

Hastighetsmätare fanns i den gamla lyktan av rätt utförande och fabrikat men den hade svart tavla i stället för NV:s speciella gula. En sådan gul mätartavla fanns på en skrotad mätare på marknaden i Uppsala och när andan faller på skall jag byta mätartavla.

Lyktglas, sarg och reflektor köpte jag nya från Torbjörn Flink i Göteborg. Han handlar med Husqvarnadelar men jag fick ett tips att lyktinsatserna på Silverpilen och Jet Crosser är desamma, dvs Hella 130. De finns dessutom att köpa i Tyskland hos Motorrad Sempler.

Från Tyskland köpte jag en ny tändningsnyckel för 160 kr och på marknaden i Tullinge hittade jag ett nytt tändningslås från ett gammalt lager för 700 kr.



Framlyktan på plats.

Från samma person som jag köpte motorcykeln fick jag tag på en Bosch ljusomkopplare av rätt modell utan signalknapp för 332 kr inkl frakt. Tyvärr gick den sönder efter att jag provat den några gånger.

Senare har jag hittat ytterligare två sådana omkopplare utan signalknapp på olika marknader till bra priser. Dom är lika vanliga som hönständer så jag har haft tur.

För att så småningom gå över till elektriskt signalhorn som det var på de senare årsmodellerna av Jet Crossern och slippa bollhornet har jag också köpt en likandan ljusomkopplare med signal-

knapp. Också denna omkopplare från samma person som jag köpt motorcykeln av och till vänskapspris. Det finns nya att köpa i Tyskland från Motorrad Semler men dom är dyra.

Ett fabriksnytt signalhorn hittade jag på Falumark-naden för 80 kr. Jag väntar dock med att montera det elektriska signahornet eftersom det egentligen är enligt 1957 års utförande.

Hållaren till ljuddämparen var en svag del när motorcykeln var ny. Jag har hört att de sprack av vibrationer och kasserades. På min cykel satt en hemmakonstruktion av ett plattjärn och en klammer till Monark moped. På Nymans vänners utställning finns en Jet Crosser så jag gick dit och gjorde en ritning både av det fästet och klammern till värmeskyddet på avgasröret.



Originalfäste till ljuddämparen på annan Jet Crosser.

Klammer till värmeskyddet tillverkade jag av slanklammer, mutter och bult. Det ser rätt bra ut och får vara så tills vidare. För att tillverka ljuddämparfästet köpte jag plattjärn. Tyvärr fanns inte originaldimension, 19 ggr 2,5 mm, så det fick bli 20 ggr 3.

Jag böjde till delarna för hand, slipade och gjorde i ordning för svetsning och åkte till min standardfirma för att få svetsat. Originalen är kromat men jag nöjde mig med lackering i silver med klarlack.



Mitt egentillverkade ljuddämparfäste.

När jag monterat på alla delar jag successivt fått tag på så var det dags för provkörning. Den franska motorn gick utmärkt men jag förstod att det glapp som fanns i framgaffeln inte skulle göra besiktningsmännen glada så efter att ha tvekat några månader så tog jag itu med arbetet att montera isär framgaffeln.

Det finns bussningar upptill i gaffeln och nedtill. Det var de nedre som var slitna.

De gamla bussningarna satt hårt. Jag tog ett bågfilmsblad och sågade upp ett spår i båda bussningarna men det satt fortfarande fast så jag fick såga upp ytterligare ett spår i bussningarna så att jag fick dom i två halvor och då gick det bra att få ut dom. Det gällde att såga så att jag inte kom åt metallen i själva gaffeln utan bara sågade itu bussningen.

På Dione i Uppsala fick jag tag på bussningar i oljebrons i rätt dimension

men de var tre tiondelar för grova så jag fick svarva ner dom. De var också kortare än originalbussningarna så jag fick montera två i varje gaffelben.

Svarvningen gjorde jag genom att ta en bult som jag satte en gummikudde på mellan två brickor. Jag pressade på bussningen skruvade ihop brickorna satte bulten i bormaskinen och svarvade med en fil. Det gick utmärkt. Jag tog bort 0,2 m.m. och hade därmed kvar en överdimension på 0,1 m.m. i förhållande till gaffelröret. Som avslutning använde jag en smärgelduk.

Efter några timmar i frysen pressade jag in bussningarna med hjälp av hylsa och gummiklubba. Det var precis att det gick att pressa in bussningarna.

För att brotcha bussningarna till rätt inre dimension blev det åter ett besök på Dione.

När framhjulet ändå var borta passade jag på att göra rent invändigt och byta lager. Samtidigt gjorde jag i ordning även det framhjul som jag har i reserv med nya lager. För säkerhets skull böt jag till kapslade lager eftersom dom är ganska utsatta för smuts. Originallagren var öppna.

Det ena gaffelbenet var något böjt och gick inte in i den övre bussningen. Det fick bli en tur till Stickan och riktning i en press och efter det så fungerar det.

I övrigt gjorde jag bara rent gaffelbenen. Eftersom dom är något slitna nedtill och således är lite smalare nedtill än upptill så är det inte alldeles tät passning vid de nedre bussningarna. Hålet måste ju medge att man stoppar in den övre delen av gaffelbent

genom de nedre bussningarna men det är åtskilligt bättre än förut och borde uppfylla kraven för besiktning.

Som avslutning monterade jag nya gummibälgar som jag köpt av Erland.

Efter ytterligare lite provkörning kom jag fram till att hjullagren bak inte heller var riktigt bra så det blev att ta av bakhjulet igen och byta lager även där.

Det visade sig lite knepigt att få bort lagren på bakhjulet. Eftersom det sitter ett rör mellan lagren (finns inte på framhjulet) som gör att man inte kan få något fäste i det lager man ska dra ut.

Knepet jag använde var att ta bort distanserna mellan kulorna i lagret med en tång. Därefter förde jag ihop kulorna på ena sidan. Efter att ha pillat ut kulorna gick det att ta ut den inre lagerringen och röret mellan lagren. Därefter var det lätt att ta ut den återstående yttre lagerringen på ena sidan och det kompletta lagret på den andra.



Jet Crosser utan bakhjul.



Bakhjul under byte av lager.

Elsystemet har vållat mig mycket bekymmer. Jag har kopplingsschema men märkningarna på min ljusomkopplare stämmer inte med bilden i kopplingsschemat. Det verkar som strömmen från motorn inte kan passera ljusomkopplaren i lyktan. Jag har inte provkört efter det senaste kopplingsförsöket så jag hoppas att det skall fungera nu. Om det inte fungerar får jag nog montera en separat vippströmbrytare någonstans för att slå på ljuset. Tändningsdelen fungerar.

Som ni märker av beskrivningen så har jag inriktat mig på att få allt att fungera och så långt möjligt i originalutförande. Jag har inte försökt att återställa den i nyskick. Det skulle innebära helt andra kostnader och en mycket större arbetsinsats. Dessutom tycker jag om att den är i bruksskick med så kallad patina. Jag återkommer till vad det kostat i ett senare avsnitt.

I nästa avsnitt har vi kommit fram till besiktningen.