

Att köra moped på E85 – del 2

På Tullingemarknaden fanns det ett tält med information om vår veteranförsäkring varför jag passade på att fråga om det fanns några synpunkter från försäkringsbolaget om jag konverterade min moped till E85.

Efter lite konfererande mellan de tre närvarande från försäkringskommittén kom man fram till att det inte fanns några försäkringsmässiga hinder även om motorn ger något mer effekt efter konvertering för körning på E85.

Det går tydligen bra att göra ett avsteg från originalskick om man gör det av miljömässiga skäl.

Det verkar dock finnas lite olika bedömning från olika försäkringsbolag. I försäkringsbolagets IF:s "Försäkringsvillkor motorfordon 2007 moped" står följande:

- Skadas mopeden och den skulle vara trimmad, så minskas normalt ersättningen från vagnskadeförsäkringen så pass mycket att ingen ersättning alls betalas.

Det ovanstående är dock ingen veteranförsäkring utan en vanlig försäkring för en modern bruksmoped.

På Tullingemarknaden letade jag efter en högkompressionskolv till SACHS mopedmotor eftersom det ingår i konverteringen till E85 att jag skall höja kompressionen.

Det fanns högkompressionskolvar att köpa när jag var ung men det var ingen av säljarna som hade någon eller hört talas om att det finns att köpa. Jag fick dock tips på att en person tillverkar högkompressionstoppar till SACHS mopedmotorer även av den äldre så kallade päronmodellen.

Han kom till marknaden på Ekebyboda och hade flera högkompressionstoppar av rätt modell med sig. Det visade sig dock att dessa toppar gav lite för hög kompression. Säljaren sa att han själva hade provat dessa

toppar tillsammans med E85 och då spikar motorn om man inte lägger en tjockare topplockspackning emellan. Det känns som att ta ett steg framåt och ett bakåt så det var inte en lösning för mig. Dessutom kostade toppen över 900 kr så det är inget budgetalternativ.

Tills vidare har jag köpt jag en originaltopp till motorn som jag gjort ren. Tanken är att den skall planas någon millimeter på gammalt välkänt manér. Den var i bra skick, kostade 50 kronor och var full med inbränd smuts. Det känns dock lite fel att göra åverkan på en topp som är i originalskick med alla flänsar kvar så vi får väl se om jag har hjärta att göra åverkan på den.



Topp av den äldre modellen utan pys

När jag letade lite på internet så visade det sig att det fortfarande finns högkompressionskolvar att köpa men dom kostar ca 700 kr och det fordras tydligen också lite maskinbearbetning av cylindern för att dom skall kunna användas. Det var inte riktigt vad jag hade tänkt mig så det får vara.

Motorn som jag skall konvertera är inte originalmotorn från 1956. Den ligger nyrenoverad på en hylla i garaget utan en speciell rallymotor som jag gjort i ordning tidigare.

Det är en motor från 1968 som jag satt cylinder och förgasare från 1956 på. Det gör att den ser ut som 1956 års modell men det hörs på ljudet om man är van vid SACHS mopedmotorer att det är en senare modell. De äldre motorerna slamrar mer.

Den här motorn har kuggdrev mellan motor och växellåda medan de äldre har kedjedrift. Den roterar således åt motsatt håll jämfört med de äldre motorerna. Den har också en stabilare vevaxel som tål högre effekt.



Den äldre vevaxeln närmast kameran.

Förgasaren från 1956 som sitter monterad är en så kallad ”padda” med 12 mm insug medan de nyare motorerna har 8,5 m.m. De äldre cylindrarna har också 12 mm insug så att de passar ihop med förgasaren. De äldsta mopederna ströps genom kolvens utformning. Den här motorn har ingen strypkolv utan en modernare variant.



Packningsats till SACHS mopedmotor

När jag var på Tullingemarknaden passade jag också på att köpa en packningsats till motorn för att eventuellt riva isär den. Jag har kört motorn några år så det är nog dags att se över lager och packboxar. Jag har alla delar som kan behövas så det är inget problem (förutom tiden det tar förstås – ungefär en arbetsdag).