

## Att köra moped på E85 – del 4

Nu har jag provkört min Saxoped från 1956 på E85 under en utflykt till Salsta-borgen. Totalt blev det ca 6 mil och det gick förvånansvärt bra. Man brukar ju alltid råka ut för någonting som behöver justeras i efterhand men jag är nöjd med resultatet och har inte gjort någon justering i efterhand.

Som ni kanske kommer ihåg hade jag en lista på åtgärder som jag tänkte genomföra men allt har jag inte gjort och jag tänker stanna där jag är. Det här är listan och läget:

1/Byta till en modernare förgasare – BING 1/12 med insugningsljuddämpare i stället för ”Paddmodellen”. (Det är original med 1/12 på 56 års modell.)

2/ Höja nålen i förgasaren ett steg – det blev två steg.

3/ Större huvudmunstycke – ställbart munstycke upp ett kvarts varv.

4/ Större tomgångsmunstycke – 222 i stället för 210.

5/ Större ljuddämpare – monterat en modernare ljuddämpare med större volym.

6/ Öka kompressionen – har hoppat över det.

7/ Ställa upp tändningen – har hoppat över det också.

När man kör märker man att mopeden blivit betydligt starkare och varvvilligare men draget kommer på högre varv. På lägre varvtal känns den inte starkare än förut. När man närmar sig ett uppförslut får man ta sats så att man inte närmar sig backen med för lågt varv för då får man växla ned men varvar man på inför uppförslutet så går det oftast bra utan nedväxling.

Uppsalaslätten är ju ganska platt vilket gör att det blåser ibland. Då man startar i motvind är det bra drag på ettan upp till ca 25

km/tim men när man lägger i tvåan så orkar den inte riktigt få upp farten om det är motvind. Lyckas man bara hitta en liten nedförsbacke så går det sedan oftast bra att behålla farten på tvåan även i ganska stark motvind. Det kanske hade varit bättre med en treväxlad motor men jag har lite dålig erfarenhet av växellådorna på de treväxlade motorerna.

Jag kör med lite högre utväxling än standard dvs. 15 kugg fram i stället för 13 och standarddrevet bak. Med den utväxlingen toppar den ca 40 km/tim men då är varvtalet alldeles för högt för min smak. Jag trivs bäst i ca 30 km/tim och då är varvtalet behagligt. Enligt min erfarenhet håller inte de äldre SACHS-motorerna så bra om man varvar för mycket, eller trimmar för den delen. Å andra sidan är ju motorerna lätta att arbeta med och delar finns det i regel till bra priser.

En lustig effekt av att köra på E85 är att motorljudet blir annorlunda. När man drar på gas blir det ett snörvlande ljud som om motorn försöker få i sig mer luft än vad insugningshålet medger. Det låter verkligen annorlunda mot vad man är van vid.



*En underbar doft av Castrol R40 från en miljökonverterad moped*

Vid körning låter det som om motorn är på gränsen till att spika men jag har inte höjt tändningen och det lät inte så när jag körde på bensin. Det kanske är något mekaniskt slammer som kommer fram på grund av den högre effekten. Som jag skrev i första

avsnittet så börjar det bli dags att gå igenom motorn, byta lager osv. Det är inte akut men i alla fall. Packningssats, vevparti m.m. har jag på hyllorna i garaget så det är bara arbetslusten som saknas för tillfället.

Slutsatsen av mina försök med E85 är att det går bra och jag tänker fortsätta köra den här mopeden på E85 med inblandning av 4 % Castrol R40. Mina övriga fordon som är både två- och fyrtaktare kommer jag tills vidare att köra på bensin som vanligt.

/Claes-Göran Barrestam