

Del 5 Leta delar

Bland de extra delar som följde med till motorcykeln fanns en cylinder, delar till framgaffeln, extra drev till växellådan och en extra kickmekanism.

Det följde också med en katalog från Kjell Berg AS i Norge och där finns det fortfarande delar att köpa till SACHS 175. Motorn satt tydligen monterad i en norsk motorcykel vid namn Tempo. Från Kjell Berg AS har jag köpt packningar, delar till tändsystemet och ljuddämpare.

Stig Bernström driver en verkstad i Uppsala där han bl.a. renoverar gamla motorcyklar. Han har ett gediget kunnande om NV och en del gamla delar i sin verkstad. Hos honom fick jag tag på en renoveringsbar axel till växellådan plus ett antal drev och smådelar.

I Solna fisk jag tag på ett par blockhalvor till en 150 ccm-motor i bra skick för 100 kr. De är identiska med 175 ccm-motorn från motornummer 1 378 157. Eftersom den högra motorhalvan på originalmotorn skadats genom att man skruvat i längre bultar än det fanns hål för och därigenom skruvat igenom botten på motorn och dels fått delar kring kedjedrevet skadade i samband med något kedjebrott så hade jag lämnat in den blockhalvan för svetsning. I och för sig var den därmed helt användbar men den "nya" blockhalvan var i nyskick och därför beslöt jag mig för att använda den.

På marknaderna har jag hittat diverse delar men det gäller att vara ihärdig och leta noggrant. Säljarna vet ofta inte om det är en del till just den motor-

cykeln eller den motorn som man söker delar till. De gånger man gör ett

fynd och hittar rätt delar till ett bra pris känner man sig mycket nöjd med just den marknadsresan.

På e-Bay fanns en annons från södra Frankrike om en komplett SACHS 175 ccm-motor som såg mycket bra ut på bild. Jag försökte maila några frågor om motornummer m.m. på engelska men fick bara till svar att han behärskade ingen engelska så det blev till att ställa frågor på franska vilka han besvarade på engelska!!

Efter några mail där jag skrev på franska och han på engelska gick vi så småningom över helt till franska. Mina kunskaper i franska är mycket begränsade och framför allt kan jag inga motortermer men med lite god vilja från båda håll så förstod vi varandra och jag blev ende budgivare och därmed köpare av motorn för 2 700 kr.

När jag tittade på kartan såg jag orten där säljaren bodde längst ner på kartan över Frankrike nära gränsen mot Spanien. Eftersom jag hört historier om vad frakten kostat i andra sammanhang började jag fundera på hur hemtransporten skulle gå till och framför allt vad den skulle komma att kosta. Det blev totalt 3 500 kr inkl frakt.

En lustig episod var när han redovisade andra delar han hade till salu. Jag kände inte till de franska begreppen för de olika delarna så jag försökte slå upp dem i lexikon men där fanns de inte heller så då försökte jag med att söka på de franska begreppen i

e-Bay och vips dök de upp med bilder och allt.

Det var inte så lätt att betala till Frankrike. Det första förslaget var att jag skulle betala med en check som skulle skickas med kurirpost. Jag föreslog att jag i stället skulle sätta in pengar direkt på säljarens bankkonto genom en utlandsbetalning på Internet.

När man sätter in pengar på ett utländskt konto så är det vissa koder man ska fylla i för att pengarna skall hamna i rätt bank och på rätt konto. Det var tydligen en ny erfarenhet för säljaren för han gick till banken och fick en hel uppsättning koder varav flertalet var ointressanta för min betalning.

Efter en vecka var dock pengarna framme på rätt konto och efter ytterligare ett par dagar skickade han motorn. Det visade sig att den vägde 27 kilo och högsta vikt i ett paket fick vara 20 kg så han delade motorn i två paket. Priset på frakten blev i alla fall detsamma.

Motorn anlände till Sverige i två kartonger varav den ena klassades som vanligt paket och hamnade i vår ICA-butik en fredag så när jag kom hem kilade jag ner till affären och hämtade det. I paketet fanns cylinder, kolvringar, topp, höger sidokåpa, förgasare, kick och växelpedal.

Det andra paketet var klassat som företagspost och hamnade på ett särskilt utlämningsställe i stan men där är det begränsat öppethållande vilket gör att det stänger kl 16.00 på fredagar och jag kom naturligtvis hem för sent

för att få ut det före helgen så det blev till att vänta till veckan därpå.

Eftersom jag var på jobbet i Solna övertalade jag min fru att åka till företagsposten på måndag morgon

Enligt min engelska förteckning över motorvarianter är det en SACHS 175 KL. Förgasaren (Bing 1/24/70) fanns enligt min förteckning endast på en modell av motorn nämligen 175 KL. Enligt förteckningen ger den 9,3 hk men det finns olika uppgifter i olika källor.

Allt var i utomordentligt gott skick. Näst intill nyskick. Motorn var i princip ren men jag kontrollerade de lösa delarna och tvättade bort smutsen med varmt vatten och diskmedel. På förgasaren satt en bensinslag som förmodligen suttit sedan motorn var ny med en anslutning som man brukar ha till bensinrör av metall och inte till bensinkran. Eftersom motorn levererades till ett antal tillverkare av invalidfordon kan man tänka sig att den suttit i ett specialfordon och därmed inte körts så mycket.

På pedalerna satt originalgummin och endast kickgummit var något slitet.

Cylindern var av gjutjärn, utan vändkant och helt i skick som ny.

Toppen hade endast lite sot och var även den i nyskick. I den satt ett gammalt tändstift i originalutförande Bosch M 275 T1 vilket tyder på att det var länge sedan motorn körts eftersom de stiften inte tillverkats på länge.

Förgasaren var helt ren invändigt och innehöll rätt munstycken osv. Utvän-

digt var den dock lite mörkgrå på grund av oxidation. Allt var i nyskick.

Sidokåpan var även den i nyskick och stämplad invändigt med bläckstämpel 22 april 1953 vilket förmodligen är från produktionen. Motortypen började tillverkas 1953 som en utveckling på den tidigare 150 ccm motorn.

I den andra försändelsen fanns huvuddelen av motorn. Eftersom motoroljan var kvar i motorn under transporten hade den runnit ut genom luftningshålet när motorn legat upp och ned så kartongen var oljig men allt var helt och väl förpackat.

Motorn är i skick som ny. Svånghjulet som är i mässing var inte korroderat utan blankt som när det var nytt. Det syns på muttrar och annat att man aldrig har bytt brytarspetsar eller ställt in tändningen. Motorn är alltså i princip oanvänd. Av de spolar som sitter i motorn kan man se att den har suttit i ett fordon med batteri eftersom det finns laddspole. Kolven hade några blanka ytor. Sotbeläggningen var minimal.

Motorn saknade identitetsskylt och det fanns inga märken efter att det suttit någon skylt på den. På bilder av SACHS 175 ccm motorn från fabriken när den lanserades saknas också skylten. Varför??? Jag har fått förklaring till detta senare men det återkommer jag till.

Till motorn levererades också en extra omgång kolvringar i originalstorlek.

Såvida jag kan se så är den här motorn identisk med den som satt på NV Jet Crosser men några undantag. Tänd-

systemet har en extra spole. Svånghjulet ser något annorlunda ut och cylindern är av järn. I övrigt kan jag inte se några skillnader mellan motorerna.

Från början hade jag tänkt att ta delar från nya motorn men eftersom den är i så bra skick kommer jag inledningsvis att köra med denna.

Från samma säljare köpte jag senare en ny kolv i överdimension 63 m.m. inklusive ringar, circlips och bult.

Fick två omgångar kolvringar med överdimension plus en extra omgång circlips på köpet.



Den franska motorn monterad i ramen.

I nästa avsnitt som kommer om fjorton dagar berättar jag om hur jag renoverade originalmotorn.