

## Del 9 Registreringsbesiktning



Nu har jag varit till Bilprovningen på registreringsbesiktning med NV 24:an.

Som jag berättat tidigare så har jag ett elfel som gör att det inte går att sätta på belysningen.

Jag letade efter elfelet kvällen innan och flera timmar på morgonen när jag skulle iväg men jag hittade det inte.

När jag kollar belysningskretsarna så verkar dom OK och motorn lämnar ström. Tändningen går att slå på och av. När allt är inkopplat utom belysningskretsarna så fungerar allt normalt men så fort jag ansluter endera ledningen till bakljuset eller ledningen till ljuset fram så stannar motorn. När jag mäter resistansen i omkopplaren så ger den ett litet utslag när det inte borde finnas något.

Sammantaget tror jag nu att det blir kortslutning i omkopplaren i lyktan när jag sätter på lyset trots att omkopplaren är ny.

Registreringsbesiktningen var enkel. Besiktningssmannen tog ut kopior från datorn på alla papper jag skickat in och som Vägverket scannat in i datorn. Eftersom det var en rejäl bunt papper och fram- respektive baksida måste tas ut separat tog det en kvart. Sedan fick jag legitimera mig och därefter tittade han på ram- och motornummer och fyllde i ytterligare papper med lite data som tankrymd, axelavstånd,

tjänstevikt m.m. Han sa att han hade alla data redan på Jet Crosser men tog dom ändå från instruktionsboken som jag hade med mig. Han hade förberett besiktningen dagen innan eftersom han hade sett att jag hade tingat tid. Han frågade om jag ville ha kontrollbesiktning på en gång men jag påpekade att det nog inte gick eftersom jag inte hade något lyse.

För registreringsbesiktningen fick jag betala 1 220 kr så det blev ungefär samma kostnad totalt som innan Vägverket tog över ursprungskontrollen.

Normalt hade jag fått reda på mitt registreringsnummer vid registreringsbesiktningen men det var datastrul så det fick jag vänta på tills jag fick skylten. Den kom efter bara ett par dagar. Jag tillverkade en skylthållare i aluminiumplåt som jag monterade under skylten eftersom skruvarna som följde med hade hamnat konstigt om jag monterat skylten i originalskylthållaren.

Jag fick maila till MHRF och berätta om mitt registreringsnummer och sedan ringa till försäkringsbolaget som lade in försäkringen i bilregistret. Därefter kunde jag ställa på motorcykeln via Internet. Det kostar 50 kr numera men inte när man ställer på ett fordon första gången, då är det gratis.

Efter ytterligare ett antal dagar fick jag en faktura på skyltavgift och registerhållningsavgift på 103 kr som jag betalade omedelbart och efter ytterligare ett antal dagar kom det ett skattemärke med posten men ingen faktura den här gången eftersom motorcykeln är tillräckligt gammal för att vara skattebefriad.

Det roliga med besöket på Bilprovningen var den uppmärksamhet som Jet Crossern väcker. Både besökare och besiktningssmän var framme för att titta och prata. Det var även en bilist på vägen som tutade och gjorde tummen upp. Jag gick med motor-

cykeln på cykelvägen eftersom jag bor i närheten och den är ju inte tyngre än en modern moped så det går bra att leda den.

Min fru har sedan tagit reda på att det är tillåtet att köra till registreringsbesiktningen utan nummerplåt. (Den var veteranförsäkrad sedan november utan registreringsnummer.)

När jag efteråt kollade motorcykeln i bilregistret står det att den är besiktigad och godkänd. Om det beror på att den blev registreringsbesiktigad och därmed betraktas som tagen i bruk för första gången i år och därmed är besiktigningsbefriad i fyra år eller om det beror på slutsiffran vet jag inte. Den har fått registreringsnummer BCT144. På skattekvittot är det siffran 8.



I förra avsnittet lovade jag att berätta vad det kostat. Jag köpte motorcykeln som ett renoveringsobjekt för 10 400 kr. Totalt har jag köpt delar och litteratur för 25 299 kr och betalat 2 323 kr i avgifter så totalt har jag lagt ut 38 022 kr. Jag har både köpt och sålt lite delar och reservdelslageret har just nu kostat mig 7 491 kr och då ingår en komplett motor som i princip är ny. Det är reservmotorn som är monterad just nu och originalmotorn som jag renoverat står på en hylla i garaget.

Det jag fått för pengarna är en eftertraktad motorcykel att köra veteranrallyn med, en extra motor, ett reservdelslager och all litteratur man kan behöva för att renovera och sköta motorcykeln. Om jag har tur kan jag få tillbaka pengarna jag lagt ut men det

är nog inte möjligt att få någon ersättning för arbetet.

Antalet timmar i garaget har jag inte bokfört men det är många. Betydligt fler än jag trodde från början.

Nu skall jag ställa ut den vid något tillfälle, köra i sommar och sedan säljer jag för att ägna mig åt ett annat projekt nämligen renoveringen av ett flygplan, SAAB Safir 91B. Det har registreringen SE-KRE och är tillverkad i början av 50-talet.

I nästa avsnitt som är det sista i den här serien kommer jag att berätta lite mer om mina erfarenheter från renoveringen och vilka företag som hjälpt till med delar och arbete. Förhoppningsvis har jag då också hittat elfelet och tagit en första provtur.

/Claes-Göran Barrestam