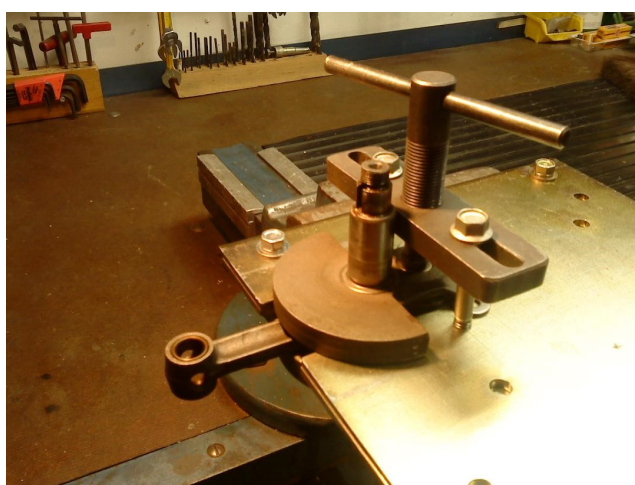




En Rödqvarnas Återuppställelse

Det hela började med att MCV K. b. a på hemsidan lade ut en blänkare om att de hade fått en veteran-mc i form av en Husqvarna M28 från 1951 i delar, av en herre som insett att han nog inte skulle orka med att renovera den, så styrelsen beslöt att låta någon medlem få överta hojen och göra den körbar igen. Då jag inte hade något projekt på "G", anmälde jag intresse, och se; lotten föll på mig, och en ruggig vinterdag i början 2015 hämtades HVA:n som låg isärplockad + en reservmotor i klubblokalen.

Efter genomgång och undersökning av delarna, gick tankarna till att göra något udda eller ovanligt av den ur hågen, och jag bestämde att ett återställande till originalskick, så gott det nu lät sig göras skulle bli målet. Ett lutbad gjordes i ordning för att få bort den värsta påpenslade bruna färgen på ramdelar och skärmar, men då mycket av den gamla originalfärgen och rost fanns kvar, lämnades delarna till "Bosse Bläster" som huserar ihop med Tostareds Billackering (vilken sedermera hjälpte till att blanda den röda lacken). Under tiden vidtog demontering av båda motorerna för att sortera ut de bästa delarna till en bra motor. Vevaxeln i originalmotorn hade ett stort glapp i vevstaklagret och även sliten kolvbultsbussning, så den fick pressas isär för renovering.

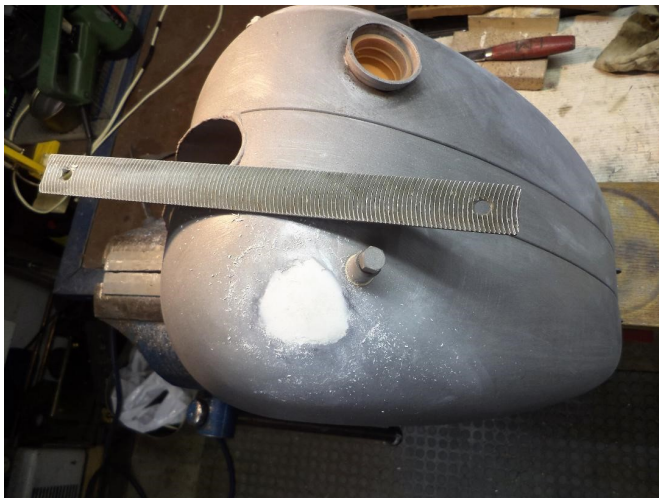


Med hjälp av en ny vevtapp som J-Å Carlberg hade "på hyllan" + honing tillsammans med nya överdim.rullar och brotchning av ny kolvbultsbussning, utförd av Janne på Kungsbacka Moto-renovering blev den som ny och fick därmed utgöra "grundbulten" i den motor som skulle driva hojen så småningom. Den andra vevaxeln hade ett bra vevstaklager, men sliten kolvbultsbussning. Även här fanns hjälp att få från J-Å:s hyllor i form av en överdim. kolvbult som brotchades till korrekt spel. Cylindrarna var också i behov av åtgärder, då det visade sig att originalmotorn körts med brustna kolvringar som orsakat stora skador i cyl. lopp och på kolven. Den skadade cylindern lämnades tillsammans med en 56,00 mm. kolv – (2:a ö.d = 123cc) till Janne för borrhning och nya kolvringar levererades av Torbjörn på TS Trading. I reservmotorn behövdes endast kolvringarna bytas, cyl. loppet honas och kolvbultsbussningen brotchas upp för att passa den ö-dim Kolvbulten. Växeldreven var ganska lika i slitage, inget var i behov av utbyte, så de fick hänga med. Efter en omgång med soda- blästern av topplock, motorblock och kåpor + sandblästring av cylindrarna, började det bli dags för hopmontering med nya lager, axeltätningar, packningar och lamellkorkar. Då originalmotorn visade sig körts sittande löst i ramen med snedslitna infästningar som följd, fick reservmotorns block tillsammans med den helrenoverade vevaxeln och den nyborrade cylindern bli den motor som kom att användas.



Ramdelarna som blåstrats var nu färdiga, så det blev till att ta tag i svets, vinkelslip och rikthammare. Centralstödet var illa tilltygat då det utan retur fjäder under lång tid släpat mot marken, fotplattorna och ca 4-5 cm. av rörbenen var avslipade och hålen för ledbulsten uppslitna och ovala, så där behövdes iskarvning av nya rörbitar och "fötter" Ramen var rostskadad och sprucken vid infästningen för fotstegsröret, så även där behövdes lite svetsjobb.

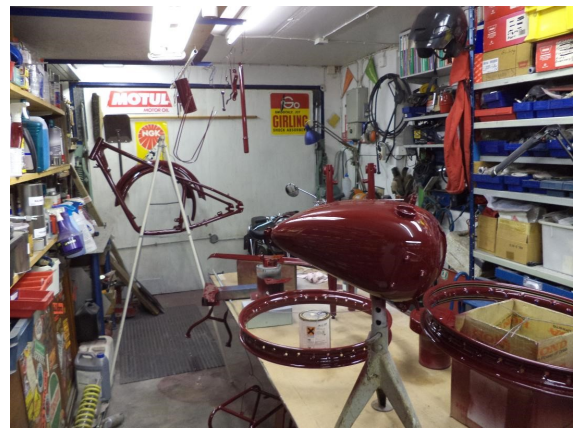
Skärmarna var buckliga och skeva och hålen för skruvarna var så stora att man kunde sticka ett finger igenom, så de behövde åtgärdas. Även framgaffeln var i behov av lite kärlek, så den fick nya bussningar och slithylsor, delar som fanns hemma i lådorna liksom nya styrlager. Under tiden hade alla smådetaljer i form av skruvar, muttrar, brickor, växelreglage, styre, bromsarmar, ekernipplar, etc. blivit el-förzinkade eller förkromade hos Göteborgs Förkromningsindustri, så nu började det bli dags för lackjobb. Fram med färgsprutan och blanda grundfärg, härdare och thinner, sedan på med 2 lager med slipning emellan,



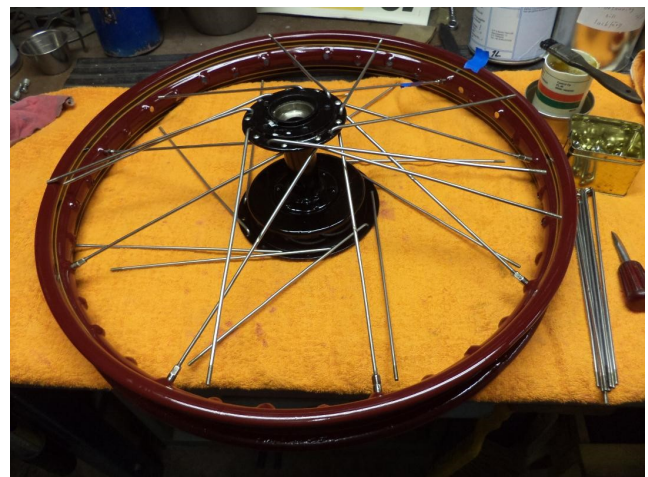
3
Därefter den HVA-röda lacken som Tostareds Billack tagit fram efter ett lackprov jag hade liggande i form av en batterikon- sol till farsans M28. (Mercedes Benz Truck, 072685 om fall någon annan behö- ver) 2 lager där också.

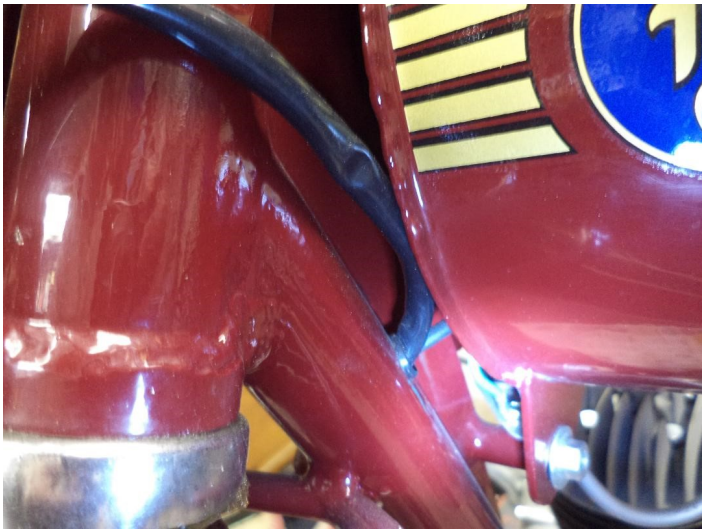


Nu började det roligaste jobbet i ett sådant här projekt, - hopmonteringen av alla reparerade, nybe- handlade och lackade delar. Att få se en gammal ve- teranpoj växa fram till nästan nyskick på liften är en skön känsla som är svår att beskriva. Hjulen ekrades upp och riktades, gaffel och c-stöd monterades likväl som styre, skärmar, strålkastare och sadel, som också låg nyomklädd och fin på Jan-Åkes outtömliga hyllor, där även en luftrenare fanns att tillgå. El- kablarna drogs genom förborrade hål i styre och ram och bakljuskabeln klammades under bakskärmens kant med fastlödda plåtremsor. Allt för ett "renare" utseende



Sedan på med stripes i "metervara" på skärmar och fälgar + HVA-dekaler på tan- ken, levererade av Auto -Arkiv i Sunne. Avslutning med 3 la- ger klarlack som fick sätta sig i ett par dagar.





Kabelstammen har även fått jordkablar direkt från strålkastare och bakljus till tändplattan för att undvika spänningsfall. Återstod motor med wirar, avgasrör, kedja, kedjeskydd och tank. Så där ja, - i med olja i växellådan, bensin i tanken och sedan provstart. Lätt flödning av förgasaren, - klickar några slag för att suga in bränsleblandning, - och se, den startar på 2:a kicken! Varmkör en stund, allt verkar bra, inget missljud eller onormala vibrationer. Fattas bara, med nya lager överallt och en vevaxel som kastar (skevar) mindre än 1/100;dels mm. Efter en provsväng, ca 3 km på grusvägarna hemma omkring konstaterades att växellåda och koppling funkade som de ska, motorn kändes pigg i förhållande till sina 4,5 hk. Har en brant backe på vägen hem ungefär 300-400 m. lång, där en granne som körde bakom i bil kommenterade: "Fan va' de' gick upp för lia", (2:ans växel hela vägen). Enda minuset var bakbromsen som var helt utan verkan, kallas visst ABS! orsaken var trots bra belägg att backarna var skeva efter ett tidigare bakhjulshaveri. Försökte rikta dem före monteringen, men det blev inte bra, så Torbjörn Flink fick leverera ett par nya tillsammans med stålkastarsarg i st.f. den gamla som var bucklig och skev. Med nya bromsbackar blev det en markant skillnad, nu gick det åtminstone att låsa bakhjulet vid 30 km/t på grus.





Med hojen färdigmonterad och provkörd var det nu dags för lite pappersarbete för att få den registrerad igen. Klubben hade skaffat fram ett tillverkarintyg från HVA-fabriken, men jag förstod att det inte skulle räcka till vid ursprungskontrollen. Kopia på ett reg.bevis vore nog bra att ha, och ett kvitto eller intyg på hur mc:n hamnat i min ägo ett måste.

Landsarkiven i Uppsala och Lund kontaktades och efter bara 3 dagar låg 3 st. olika reg.bevis i lådan. Det äldsta talade om att hojen registrerats 1:a gången d. 1/9 -51 i Malmöhus län och där fått reg.nr. M5816. Reg.bevis #2 visade att den överförts till ny ägare i Örebro län den 29/12 -55 där den fick reg.nr. T999, och därefter överförts till reservregistret den 3/9 -63. Bevis #3 sade att den blivit återinförd i registret med ny ägare och fått reg.nr. T9015, det nr som hojen hade när jag övertog den. Därefter reservregistrerades mc:n d. 29/9 -71. Beträffande kvitto eller intyg på ägandet, kontaktades Lennart Hedberg som varit med vid "hojförmedlingen", och efter lite diskuterande kom vi fram till att kopior på styrelsemötesprotokollen där dels övertagandet från föregående ägare och även överlämnandet till mig behandlades, kunde vara en lösning. Vår eminente sekreterare Sven Brocker kontaktades, och efter en kort beskrivning av ärendet låg det efter bara ett par dagar vidimerade protokollkopior i brevlådan. Stort tack för hjälpen Sven. Ansökan om ursprungskontroll gjordes hos Transportstyrelsen, 600:- kr betalades in, och alla kopior postades. Efter några dagar i spänd förväntan kom beskedet: URSPRUNGSKONTROLL GODKÄND! Phu! Så nu återstår bara registrerings, och kontrollbesiktning. Har ringt en bokningscentral för reg.besiktning ett par gånger och blivit lovad att Bilprovningen i Mölndal skall e-maila en besiktningstid, men det har inte funkade så det återstår väl bara att lasta HVA:n på släpet och åka dit med den!



Den 1:a juni hade Husqvarna-entusiasten Åke Sjökvist dragit i gång ett jippo han kallade "Världsrekord i Rödqvarna", där han uppmanade alla ägare till nämnda modeller att samlas i Smedbyn vid Husqvarnafabriken, så det var ju bara att hörsamma kallelsen och dra iväg dit. Ett drygt 70-tal Rödqvarna-ägare hade anammat uppmaningen, så något av ett rekord blev det ju, även om det måste finnas ofantligt många fler röda 120-cc:are ute i landet.



Vid "pekbordet", medlem nr. 731

Ingemar Malmquist