

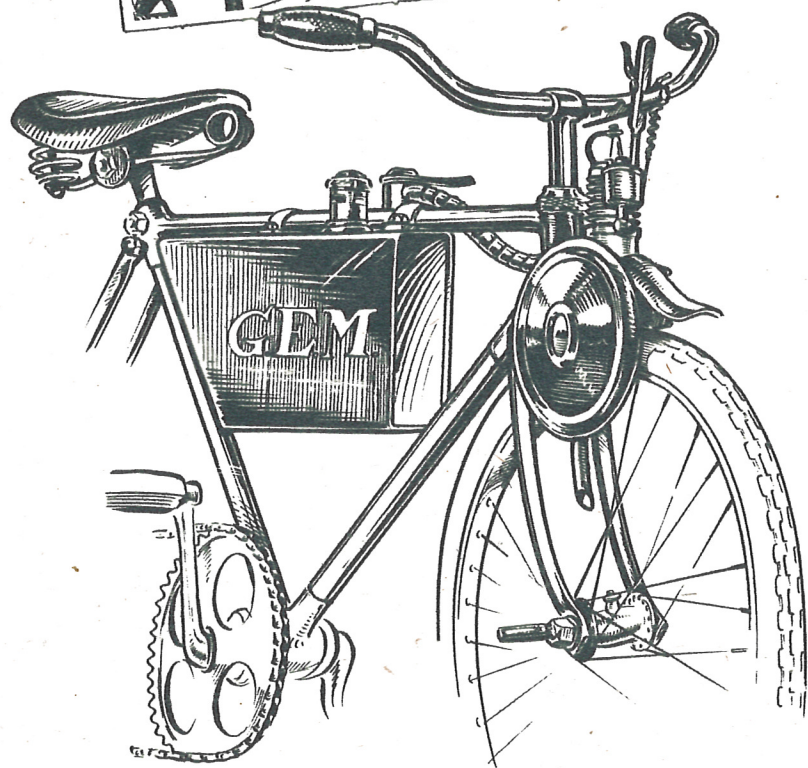
Nu skola alla hafva motor.
 Enhvar cyklist kan strax få sin cykel förändrad till motorcykel utan att offra många pengar därpå. Mathiasens motor anbringas på enhvar cykel utan någon förändring.

Katalog gratis.
 Återförsäljare och agenter antagas överallt.

Georg E. Mathiasen

Puggaardsgade 13.

Köpenhamn B.



— Den ä' alla tajders kul" — förklarade "Skrivande Farsans" tonåriga, yngsta dotter härom kvällen, sedan hon genom ett gunstigt ödes tillskyndan fått tillfälle att provköra en Moped modell 1952, typ Husqvarna "Ny-å-lätt".

— Å förresten, dom hade en annan grejs också, en "Cycle-Master" hette den visst, me' motor, "karbonator" å alla andra grunkor inbyggda i bakhjulet. Ja, dom va' kul båda två, nå't sånt där skulle Farsan allt skaffa sej, i stället för sin gamla tvåväxlade fotgasvelloped!

"Skrivande Farsan" tog sig en funderare. Han inventerade sitt minnes motor-museum, där ett par dussin motorcyklar, åtskilliga bilar samt en, säger och skriver en starkt läckande, s k racerbåt villigt passerade blixtröy. Mycket riktigt, hela kavalkaden började med något, som ganska precis liknade en nutida "moped". Farsan hade tydligt och klart varit om inte Sveriges förste, så dock åtminstone en av dess första "mopedister".

— Har Farsan haft en moped? — utlät sig här ätteläggen. Åh, inte fanns det mopeder förr inte, de' e ju en alldeles ny grejs, vet'ja!

— Tror du ja, min sköna böna! Men lika fullt så fanns de' mopeder en gång, när seklet var yngre än nu. Hör på här, så ska' du få veta en del!

Vi skrev 1908 då (sätt nu inte 1948 — goda, rara, aktade herr sättere!). Det var alltså noga räknat si så där en 44 år se'n. Farsan va' skolgrabb då och gick i "Beskan", adress Engelbrektskatan, Kungl Huvudstan. 16 år tror han visst att han va' — ungefär lagom skinknutteålder, enligt nutida ungdomars begrepp. Huvudintresse redan då — MOTOR, med stora bokstäver. En annan följde väl me' sin tid, så klart de'!

Bilutställningarna i Stockholm 1903, 1905 och 1907 hade alla ingående beskådats och studerats, de svenska vinterbil-tävlingarna 1906 och 1907 samt ett par somrars semesterresor till dels Tyskland (Berlin) och dels England (London och Coventry) hade alla stegrat motorintresset till något som närmast kan uttryckas med Farsans ovanstående pseudonym — "Motorflugan".

Nu gällde det närmast — hur skulle man få tag på något motorförsatt åk? Den dåtida svenska motorcykelmarknaden

erbjöd inte stort mer än Wiklunds första, encylindriga "Nordstjärna", med belgisk motor (Hum—hum vete för övrigt, om inte hela hojen va' belgisk, åtminstone trodde större delen av svenska folket det då). Och så fanns de' ju också Husqvarnas första, ganska snarlika knarr, remdriven den me'. Dessa två "riktiga" motorcyklars pris översteg dock högst avsevärt vad den dåtida skolgossens kassa orkade med. På en bil var det självfallet och tyvärr inte en tanke!

Men — chansen kom, i alla fall. "En annan" studerade på den tiden flitigt Allers Familj-Journal. Bemälda blad bestod då av ett flertal olika underblad och bilagor, med lockande och mystiska titlar, exempelvis "Mellan fantasi och verklighet" och andra lika spännande. I en av dessa bilagsblad stod en annons — Du kan se den här! Ja' har den kvar än! För säger och skriver hundrafemti kronor kunde man per postorder från den aktade danska motorfirman Georg M Mathiasen i Kongens By tillhandla sig en behändig liten cykelmotor, som sagt — för det facila priset av etthundrafemti kalla riksdaleros. Se'n hade man i en blink en högst förträfflig motorcykel, som kvickt som en blix skulle lämna vareviga fotgasvelociped bakom sej — å varför inte — som kanske till och med skulle kunna konkurrera framgångsrikt i fart med "riktiga" motorcyklar? Motorn kunde förvandla vilken trampkvarn som helst till en "snabb, bekväm och tillförlitlig motorcykel"... Ungefär detsamma alltså, som nutidens "Moped"-fabrikanter lovar om sina högmoderna produkter.

Det sedan lång tid hopskramlade veckopengskapitalet (intjänt bl a genom att lova en klok fader att låta bli att röka) inventerades och befanns räcka. En gammal Husqvarnacykel hade man ju redan, tung och stark som en kanonvagn modell/Å. Och si, en dag kunde Farsan från tullen vid Skeppsbron avhämta en liten låda me' en liten motor inuti! Kort därefter va' "Mopeden" hopmonterad, me' sin 1½ hästars 2-taktsmotor, friktionsdriving på framringen, mystiska reglage och allt. Nu skulle de' allt bli "motitorande" av också!

Inget körkort, ingen skatt

Varken körkort eller skatt behövde man då bekymra sej om, lika litet som nu. Men nummerplåt som riktigt motorfordon

G E M - HUSQVARNA första mopeden i Sverige?

Nils Kindberg:

måste det va'. Min moped fick nummer A 547, i den illustra nummerserie, som startats av Stockholmspolisen 1905.

— Nä, hurda'n va'n? Va' han bra?

— Säkert, flickebarn! Här har du förresten en bild av åket. Vatyx? Upptill i ramen fäste man en svart låda. Den innehöll framtill en bensintank. Där bakom fanns ett s k tändningsfack, med ett stadigt Hellekens torrbatteri och en induktionsapparat i träfodral. Längst bak i lådan var ett fack för en liten trekantig oljedunk, som man allt som oftast skulle hala fram, för att fylla olja på en liten oljekopp av glas. Koppen satt framtill på motorn, mellan cylindern och det utvändiga balanshjulet. Idén till den smörjningen hade konstruktören till G E M visst fått från nå'n gammaldags ångbåt!

Å förgasaren! Den skulle ingen motor-man av i dag ta på allvar. Ytförgasaren kallades "mojängen". Upptill i bensintanken hade dom löst fast en plan plåt, som syran skulle skvalpa opp på under körning och sedan advunsta från. Ju knaggigare stensättning man åkte på, dess bättre skvalpade det, och ju ilsknare vart "moroten". Luft- och gasreglage va' två underliga vridkranar, i kufiska hylsor ovanpå tanken, längst fram, med ett par uttag i godset. Vred man på den minsta, kom det in mer eller mindre luft i tanken — det blev mager eller fet blandning på det sättet. Vred man på den större kranen, fick motorn mer eller mindre gas. Denna gick genom en grov gummislang ner till en studs näntans ovanpå den inbyggda motoraxeln, sen genom denna in i vevhuset, där de' blev förkomprimering av. Via hål i kanna och cylindervägg trasslade gasen sej sedan in i explosionsrummet, där tändstiftet skötte om resten. Tvåtakt, förstå'ru.

— Å den satt på framhjulet, kan ja' se. Precis som på Berini å ett par andra nu för tiden.

— Just de' ja! Motorn satt framtill på bågen. På nå'n sorts gängjärn, som man fick lura in mellan framgaffeln och ramen. Upptill på motorn fanns ett handtag med spärr, som grep in i olika urtag i en gejder på styrstäng. De' va' frikopplingen de', vicken lyx! Så fanns det en liten grejs att ställa in tidig eller sen tändning med, de' va' tändningsreglaget, som va' mycket viktigt att passa i bakarna. Ett av styrstängshandtagen va' vridbart. Vred man på det aldrig så litet

bröts tändningen, hela "moroten" blev en sjuårdeles effektiv broms. Vred man åt andra hållet sa' de' genast futt igen, å' så brände åket iväg ett tag me' full fart. Nå'nting i stil med "kontakt" och "kupé" på pionjärtidens flyg alltså. Där använde man också ibland kontaktknappen som ett sorts fartreglage.

— Va're kedja till framhjulet också? Eller kanske rem, som på min moped?

— Nä'ru. De' va' en slät gummirulle, som drev framhjulet med friktion, åtminstone när de' inte regnade. Å' som sagt va', till höger på motorn satt ett utvändigt svänghjul, grant förnicklat, av påtaglig symaskinsmodell. Man kunde bromsa, om man behövde, genom att sätta högra bla'ts fotsula mot svänghjulet.

— Åh, nu skarvar allt Farsan!

— Skarvar ja', visst inte. Man hade faktiskt tre bromsar. En i frihjulet i baknavet. En i hela motorn, kuperad. Å så högra fotbla't! De' va' trafiksäkerhet, de'.

— Nä, gick han tyst, den där mopeden?

— Till en början. Men eftersom cylindermåtten bara va' 50×50 mm så blev den dåtida effekten inte mer än knappt 1½ folkraft, å d' tyckte ju en annan va' för litet. Så han plockade bort ljuddämparen. Den burken stal ju motorkraft alldeles i onödan. Å på den tiden fanns ju ingen lag, som sa', att man inte fick ge fritt utlopp åt avgaserna. Se'n lät mopeden som ett par, tre kulsprutebatterier minst, å signalhorn blev alldeles överflödigt. Farten och lättframkomligheten i trafiken steg märkbart, de' va' inte tal om annat! — —

Det kördes av nitton plåtar — —

— Hur fort gick det då? 20 kilometer?

— De gick mer än lagfarten. Den va' då 25 km inne i Stockholm. Man blev dock snart fast för fortkörning, för den otroligt snabba framfarten av mer än 25 km/t, på den frestande raksträckan mellan Djurgårdsbron och Biologiska museet. Den fartminskande ryttarstatyn av Carl XV fanns inte då. Nöjet kostade 25 stolpar i böter, tydligen alldeles för mycket för en skolgrabb modell 1908!

— Nä, frös man mycke' när man körde?

— Knappast. De' va' så pass jobbigt att starta — man kutade bredvid eller illtrampade. Å så va' de' stopp så ofta, för olika sorts tillsyn och justeringar,

oljepåfyllningar i den där lilla söta smörjkoppen framtill och annat, så man hann sällan med att bli så värst kall. Men — för att det hela skulle te' sig litet svårare och mera motoraktigt ut, så vände man givetvis kepsen bakfram. Det brukades så av alla engelska motorcyklister med självaktning, kunde en annan ju se av bilderna i "The Motor Cycle", och den tingen höll man sej ju med, för att hålla kontakt med sporten i utlandet. En del klasskamrater hade ju litet svårt att förstå det fina i kråksången, men det betydde ju mindre.

— Nä, hur långt körde Farsan då? Till Södertälje, eller kanske till Uppsala?

— Nixum. Så långt gick sällan min moped. Om den gick till exempelvis Stocksund fick man vara jätteglad. Djurgårn runt va' de' vanliga. Och Strandvägen fram och tillbaka under "promenadtimmen" vid fyrtiden. Ideligen, å självklart utan ljuddämpare. Den va' ju bortmonterad, har jag ju sagt. Och så till och från plagget, förstås.

Från 1908 till 1911 levde i alla fall "A 547". Se'n tog den slut. Motoraxelns huvudbussning, en lång hylsa av lagermetall hade då upphört att vara så gastät, som den skulle, för att vevhus och cylinder skulle få sin rätta gasranson. Reservdelar att byta med fanns inte då att få, det blev till att sälja apparaten — ja, inte Husqvarnabågen, utan G E M-motorn — till en cykelreparatör i Malmköping, för det även då mindre imponerande beloppet av en femma. Killen trodde visst att han skulle kunna svarva till en ny hylsa — men de' lär visst inte ha lyckats riktigt så bra som väntat. Men de' va' synd det där med säljandet, vilken dyrgrip skulle inte den mopedmotorn ha varit för Tekniska museet. — —

Ja, det var berättelsen om "mopeden" G E M-Husqvarna modell 1908. En av de första, om inte den första i Sverige.

— Men nästa år blir de' nog minst 5 000 mopeder här, tror inte Farsan det?

— Ja' tippar allt 50 000, allra minst. Mopeden ä' en prima sak, med den ökade tillförlitlighet, lättskötthet och bekvämlighet, som 50-talets åk av den sorten redan skaffat sej. Å tänk se'n, vicke' bra sätt att bli motorsinnad på! Man börjar med en moped och skaffar sej se'n allt större och bättre motordon, "riktiga" motorcyklar först, och se'n bil efter bil. Om bara slantarna räcker till, förstås!