

Original och
orenoverad

Husqvarna Novo



Husqvarna Novolette 3611 44 cc 0,8 hk årsmodell 1956



Tänkta köpare av Novoletten: gubbar, damer och unga män med tyrolerhatt och cigg i mungipan

Starten för Husqvarna-fabrikens mopedepok var till en början lite trevande. Innan mopedlagen trädde i kraft hade man införskaffat ett antal påhängsmotorer från REX Motoren Werke i München som ett första steg. Den motorn monterades på en stadig modell ur Husqvarnas cykelsortiment. Det var ett ganska litet antal som fördelades till de viktigaste återförsäljarna för märket innan lagen trädde i kraft.

Man förstod ganska snart att efterfrågan på det här enkla transportmedlet skulle bli stort, varför det satsades en hel del på att ta fram ett optimalt fordon inom lagens gränser. Rex-motorn tycktes vara

så bra att den även fick hänga med på första utförandet med rammonterad motor. Den första mopedramen var väl just inget annat än en modifierad cykelram, där det skapades en plats för motorn framför trampveven. Det här väldigt enkla utförandet blev mycket populärt och många hävdar än i dag att det är den bästa av alla Novolette-modeller. Med sina 26" hjul, hög sittställning och låg tyngdpunkt var den bekväm och enkel att puttra fram med. Det fanns dock en detalj som retade många förare. Den primitiva kulkopplingen krävde alltid att du måste trampa igång mopeden till lagom hastighet innan kopplingen las i. Gasreglaget och kopplingen var kombinerade så att när man drog ner gasen på tomgång så kopplades även kopplingen

lette



ur. Missade man sen startproceduren var det stor risk att kulkopplingen sprack, och sen var det färdigkört. Men det gick utan problem att cykla hem om man petade av remmen (det har jag själv praktiserat).

Konkurrensen från andra inhemska och även importerade märken krävde att Husqvarna-fabriken fortsatte att utveckla sin moped i linje med vad marknaden efterfrågade. Strömlinjeformning låg i tiden och Novoletten utrustades med vackert pressade sidokåpor i aluminium. Det var ju lite skämsigt att inte ha sin egen motor i Novoletten, men det fann man lösningen på under 1954 då man lanserade sin alldeles egna motor på 40 cc och 0,8 hk. Egentligen var det i stora drag en kopia av Rex-motorn. Det var



Bottenlänkfjädring genom gummitorsionsfjäder



De nabbade rödbruna handtagen är inte lätta att finna idag



Den trepoliga omkopplaren gjorde huvudströmbrytare på lyktan onödig



Sitter det en sån här kåpa på motorn så har man lyckan att det finns riktig koppling på den



Motorn är monterad mer som en påhängsmotor än som en motor i ramen

ju inget nytt grepp av Husqvarna. Man hade gjort kopior tidigare, både på fyrtakts- och tvåtaktsmotorer från andra tillverkare. Frågan är väl om kopian på Rex-motorn levde upp till sin förebild, men Husqvarna kunde ändå skryta med att de hade den mest sålda mopeden.

Den modell vi tittar närmare på här är från 1956, det år som kom att bli det

sista för Novoletten. Nu hade det skett en hel del sedan starten. Ramen var specialbyggd för 24" hjul och det fanns två färger att välja på, blå eller röd polykromatisk lack med cremefärgade dekorer. Det största tekniska framsteget var annars lamellkopplingen som öppnade för ett helt annat körsätt. Det fanns en mängd andra finesser som fulländade modellen.



Vakti Junior-låset låste både bakhjul och verktygslåda



Originaldäcken sitter fortfarande på efter 354 mil



En "ur-Novolette" startade i rallyt på Dal. Förare Torbjörn Hedström.

Det kromade instegsskyddet, verktygslådan med centrallåsning, bottenlänkfjädringen fram och det nya greppet på bensinkranen, för att bara nämna några. Motorn hade uppdaterats året innan med större slaglängd, slagvolym och lägre kompressionsförhållande. Motorn var nu

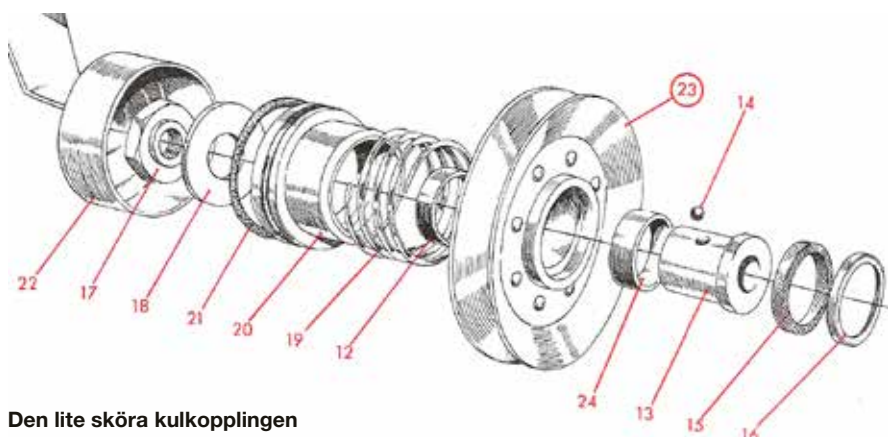
på 44 cc mot tidigare 40, men effekten var densamma, lagstadgade 0,8 hk.

Årsmodell 1955 bjöd på många nyheter i Novolette-familjen. De största var väl Novolette Sport som riktade in sig på en helt ny målgrupp som väl kan kallas tonårsknuttar. I dag kallar vi den

för Blöjpilen, men i samtiden hade den inte något smeknamn och väckte inte heller någon större uppståndelse ens när den kom ut med tvåväxlad motor 1956.

Håkan Johansson i Linghem är ägare till den Novolette som vi tittar närmare på här. Han kan berätta att mopeden användes av en dam som åkte mellan hemmet och sommarstugan med den. Hennes man hade en likadan, fast i blått. I slutet av 1950-talet blev det en Opel istället och mopeden hamnade i malpåse. Mätaren visar på 354 mil och tittar man närmare på den så ser man att den säkert inte har gått mer. Originaldäcken sitter fortfarande på, med sin hemvist klart utskrivna på däcksidan: "Novolette Moped". Allt är original och orört.

Det är kanske inte så ovanligt att hitta en Novolette som är till salu, men det



Den lite sköra kulkopplingen



är sällan som de är helt i originalskick. Vissa delar börjar bli riktigt svåra att hitta. De nabbade plasthandtagen, verktygslådan och den trepoliga omkopplaren är just sådana svåra delar. Det kan även vara svårt att årsmodellbestämma dem, men stämplingen på NOVO-navet bak kan ge en ungefärlig uppfattning om när mopeden är tillverkad. Håkans moped är stämplad 55 12, vilket väl stämmer bra med årsmodell 1956.

NOVO-navet är förresten Husqvarnas alldeles egen utveckling av ett frihjulsnäv. Det kom i produktion redan 1927 och fanns fram till 1962. När mopedlagen trädde i kraft 1952 fyllde alltså navet 25 år och jag är ganska övertygad om att navet var grunden till modellnamnet Novolette.

Jag fick förmånen att låna den här moppen ett par dagar för en liten ”road

test”. Startproceduren, som ofta benämns ”tramp och släpp”, föregås ju naturligtvis av att man öppnar bensinkranen ett halvt varv och stänger chokespjället med reglaget på det främre ramröret. Kopplingshandtaget dras in och man trampar iväg tills lagom fart uppnås. Kopplingshandtaget släpps sakta och motorn börjar snurra. De första varven motorn tänder inger inget större förtroende. Det skramlar och hackar betänkligt, men hittar man lagom choke så börjar motorn få kraft och ekipaget drar iväg. Efter ganska kort tid kan chokespjället öppnas helt och motorn går rent och fint, utan att fyrtakta. På plan väg och utan motvind stannar mätaren på 32 km/tim. En behaglig hastighet där man både kan kolla in omgivningen, klara trafiken och känna alla dofter. Mindre backar är inget problem även om hastigheten snabbt

sjunker till 20, men blir det lite brantare backar måste man hjälpa till med tramporna. Det behövs ingen större ansträngning av föraren för motorn gör det grävsta jobbet och så snart man är över krönet gör motorn hela jobbet. Sittställningen är rakt upp och ner och ganska bekväm, men fötterna på tramporna blir med tiden lite tröttsamt, även om man växlar läge då och då. Man måste ju hela tiden tänka på att vara beredd med tramporna så att man kan bromsa. I snabba kurvor gäller det att ha innertramporna i övre läge för annars kan den gå i vägbanan. Totala intrycket är att det är en robust maskin som inte bjuder på några negativa överraskningar. Välpolerad så den glänsar i solskenet väcker den faktiskt en och annan medtrafikants uppmärksamhet.

BÖRJE