

Valet är enkelt för Stig – Zündapp ska det vara

I Ljusne var det Zündapp som gällde – och hemma hos Stig Holmström gäller det fortfarande. Han har en hel uppsättning redan, och fler blir det.

LJUSNE Det står åtta Zündapp och en Puch i källaren hos Stig Holmström i Ljusne. Totalrenoverade, med lacken glänsande ikapp med kromen.

Vad den stackars Puchen gör där är oklart, men hela raddan av Zündapp kan Stig motivera desto bättre. I korthet går det ut på att Zündapp är oslagbart bäst.

”Motorcyklar går för fort”

Det hela började med en guldfärgad Zündapp av årsmodell 1972. 15-åriga Stig i Ljusne skulle förstås ha moped, som alla andra – och som för alla andra i Ljusne blev det en Zündapp.

Moppeåldern är intensiv men kort, och Stig övergick till mer vuxna fordon. Han mekade med bilar och körde rally i tio år, innan han återgick till tvåhjulingar.

– Jag provade motorcykel några år, men det är inte så roligt. Det går för fort.

Lagom på alla vis

Moppar går lagom fort, och är lagom på alla andra vis också. Stig Holmström tog den naturliga konsekvensen av detta. Han gick in i den andra moppeåldern, och valet av fordon var givet. Just det, en Zündapp av årsmodell 1972. När han var färdig med renoveringen var den lika guldfärgat blänkande som den första.

– Det brukar vara så, säger han. Man håller sig till samma sort som man hade när man var 15 år. Och på Ljusne var det mest Zündapp på den tiden.

”På Ljusne var det mest Zündapp”

Här fanns uppenbart lokala variationer. På den ena orten gällde Puch, på den andra Zündapp. Något tredje alternativ gavs bara inte. Att Stig valde Zündapp berodde på att alla andra hade det – sådant är viktigt i den åldern. Favoriten är fortfarande densamma, men motiveringen en annan.

– Zündapp är bäst. Puch har en pressad plåtram som rostar och krokmar. Zündapp är lättmetall, rätt igenom. Tyskarna har alltid varit duktiga på teknik.

Men Puch är väl också från Tyskland?

– Österrike.

Garanterat rostfria

Så var det med det. För den som tvivlar på det där med lättmetallen, har Stig beviset i garaget. Där ligger det som ska bli en blåvit skönhet av 64 års modell, men som nu mest består av sandblästrade delar av gjuten lättmetall. Vackra de också, för all del. Och garanterat rostfria.

Den här mopeden, som han nyss köpt i form av en massa delar i kartonger, är ett bra exempel på prisutvecklingen i branschen.

– För 15–20 år sedan kunde

man köpa en sån här moped för 800 kronor. Jag fick betala 7 500 kronor för den här.

Det här beror förstås på att det är så många fler än Stig som blivit 15 år på nytt. Gamla moppar är hårdvara för äldre gentleman som vill återuppliva gamla tider.

Det är på gott och ont förstås. Man hittar inte längre renoveringsobjekt lika lätt och billigt. Men å andra sidan betyder moppeboomerna många fler likasinnade. På internet, och hemmavid.

– Här i Ljusne är vi ett gäng gubbar som är ute och åker på lördag och söndag förmiddag. Vi brukar vara sju–åtta–tio stycken.

Bara gubbar alltså... med ett enda undantag.

– Jäntan Karin är 15 år. Hon är intresserad och brukar åka med oss.

När gubbarna var i hennes ålder ägnade de mycken tid åt prestandahöjande åtgärder.

– Då skulle det filas på alla håll och kanter. Zündapp gick det knappt att köra otrimmat. Fast det var väl inte så många som körde otrimmat heller.

Erkänner Stig – och förklarar också att trimning inte längre förekommer i sällskapet. Däremot sker viss viktkompensering. Vad nu det är.

Viktkompenserat puttrande

– Viktkompensering betyder att mopeden ska gå lika fort uppför som den gjorde på den tiden, fast man själv väger dubbelt så mycket.

Sommarmånaderna, när man kan ägna sig åt viktkompenserat puttrande längs vägarna, är förstås höjdpunkten på moppeåret. Men inte belöning för långt slit, eller så.

– Det är roligt att jobba med moppederna. Man lär sig saker hela tiden, hur allting fungerar, att känna igen alla variationer som finns.

Det gäller dock inte alla mopeder.

Ändrade utseende helt

– Det är en väldig skillnad på modellerna. Ska du ha Zündapp, ska det vara av årsmodellerna 62–76. 1977 ändrade dom utseende helt. Såna kan du köpa billigt än i dag.

Säger han på ett sätt så att man förstår att han själv inte skulle ta emot en, om han så fick den gratis. Han har en definition på vad som är värt att ägna sig åt i fordonsväg – det gäller inte bara moppar – som är lika enkel som genial. När man tänker efter.

– Är det roligt att vaxa den? Då är den bra.

Lasse Mårtensgård
0270-740 43

lasse.martensgard@halsingekuriren.se



Stig Holmström med hela samlingen, utrullad på gräsmattan. Sju mopeder och en motorcykel av märket Zündapp, och en stackars Puch längst bak i raden. Årsmodellerna är från vänster 1966, 1968, 1969, 1969 (motorcykeln i samlingen), 1971, 1972, 1973 och 1975. Puchen är av årgång 1967.



Man glömmer aldrig sin första moped – det här är visserligen inte den moped Stig Holmström gjorde Ljusnevägarna osäkra med i början av 70-talet, men en exakt likadan.



Arbetet har redan påbörjats på senaste projektet. Några kartonger moppedelar ska bli en blåvit Zündapp av 1964 års modell. Sandblåstringen avslöjar att det här inte handlar om bockad plåt, utan gjuten lättmetall.



Hur många 15-åringar har, som Karin Holmström, en hel uppsättning mopeder att välja mellan? Just den här vita 71:an är hennes favorit.



En Zündapp Sport Combinette, som inte varit sådan här toppform sedan 1964 när den tillverkades.

Foto: Stefan Carlzon