


Tidningens innehåll:

Vid styret	4
Toms 50-tals stånkor	5
Utdrag från en BSA-dagbok i höstmörkret	8
Racinghälsningar	10
Klubbinfo	11
Boktipset	12
BSA B50 forumträffar	15
Vinterprojekt	18
BSA International Rally 2006, USA	mittuppslag
Solsvängen	22
Nyheter från MHRF	26
Årsmöte Svenska BSA Klubben 2006	27
Ett kort besök på BSA International Rally 2005	28
BSA Dandy – ett modelejon?	32
Jultävlingen	35
Säljes & Köpes	36
Klubbregalia	38
Lokalavdelningar	39
Träffkalender	baksidan



Utdrag från en BSA-dagbok i höstmörkret



Text och foto: Erik Yngvesson

Ibland känns det rätt jobbigt att vara BSA entusiast. Som i dag på eftermiddagen då jag tog en provtur på min snart besiktningsfärdiga A10:a. Kändes som jag gjort ett framsteg på växellådsfronten. Dessutom hade jag meckat med kicken som haft en jobbig framåtlutad vinkel härrörande från tidigt 70-tal då cykeln hade clip-on stuk. Nu kändes det lämpligt att ta en liten provtur. Hade också satt i större munstycke i Mikunin som nu verkade svara lite bättre på gasen. Kändes fint på byrakan, växlarna gled in perfekt och milesmätaren visade nästan 40 mph. Inför en annalkande järnvägsövergång kunde jag också konstatera att bromsarna funkade hyfsat.



Solen sken och det kändes så fint att jag blev orolig. "Jag måste kolla att oljan cirkulerar!" tänkte jag och lyfte ur tvåan på rull för att inte belasta kopplingen i onödan. Det nyligen monterade lyfthandtaget gjorde det lätt att få upp cykeln på centralstödet. När jag väl konstaterat att oljan cirkulerade vackert ner i tanken dog motorn. Inga upplivningsförsök hjälpte. Nu är det så att jag har minnen av liknande situationer längre tillbaka i tiden då förbipasserande inte pratade i mobiltelefon utan kanske yttrade något vänligt till en strandad medmänniska. Jag hade åkt iväg i bara blåställ och hjälm utan en tanke på att detta skulle vara annat än en succéresa. Några verktyg hade jag lagt in i verktygsådan som tur var.

Under hela min bana som motorcyklist har jag alltid velat förbättra min maskin på ett sätt som jag för tillfället tyckte vara passande. På sjuttio-talet var det just clip-on styre och bakflyttade fotpinnar som gällde, lätta grejor i aluminium som gick sönder. Med åren blir man tveksam till en del sådana lösningar. Förbättringar som funkar på en engelsk maskin kan vara ett effektivt oljefilter, fräsch förgasare samt ett modernt tändsystem. Just det moderna tändsystemet hade gett upp nu! En tjugouåring går förbi: "Fin cykel du har!" konstaterar han och jag kan bara tacka och hålla med. En BSA A10 är en fin maskin. Min är en hybrid som inte går att definiera ur katalogen. En Ceriani-gaffel kan jag tacka Lennart, den tidigare ägaren, för. Lennart var en studiekamrat i sjuttio-talets början som jag fick in på en enkelspårig bana via just denna BSA. En skotsk gästarbetare i trädgårdsbranschen hade tagit med sig sin fräcka cykel till Sverige. Den var full av plastdetaljer av Dunstall-typ, baksvepta avgasrör och djävulsk kompression. Kicken var orubblig, som en extra fotpinne, tyckte Lennart och föll direkt för den engelska charmen. Den hade också manuell magnetändning, vilket var normalt på den tiden.

Jag hade just börjat längta efter den där magneten när en cyklist stannade till. "En encylindrig BSA från 50-talet! Hade en HD själv som jag meckade med." Det är faktiskt fortfarande kontaktskapande att meka vid väggkanten konstaterade jag och gav honom lite rätt om encylindrigheten då ett svindyr samesrör mynnar ut i en ljuddämpare på högersidan på min maskin. Måste bekänna att jag är svag för RGS-stuket. Faktum är att Lennart fick den registrerad som en sådan på registreringsmyndigheten, en 63:a. Efterforskningar i arkiven pekar snarare på en Super Rocket 1960 och det räcker för mig.

Inget mekande får gnistan tillbaka där vid väggkanten. När jag leder cykeln hemåt är det i alla fall trevligt att se vägmätaren räkna tiondels miles för sig själv. De blir sju totalt innan jag är hemma. Den sista uppförsbacken till mekarskjulet får jag hjälp av familjen. Det monterade tändsystemet är ett Runtronic – tidigare förtjänstfullt beskrivet av Rolf Lundin i BSA bladet. I skrivande stund vill

jag inte kasta någon skugga över detsamma. Jag har använt systemet på en 10cc fyrtakts modellmotor med gott resultat. Till skillnad mot Rolfs arrangemang har jag monterat givaren på vevaxeln med en sensor inne i transen. Konstruktören Rune trodde att det skulle gå bra även i den något oljiga miljön. Det vore naturligtvis enklare att sätta ihop maskinen i originalskick. Tyvärr funkar det inte så med mig.

Två veckor senare

En trilskande maskin lämnar man gärna ifred en tid. Det är lätt att dra fel slutsatser då man har bråttom. Således var strömförsörjningen till tändningen tveksam och gjordes om med bättre material. Dagens lilla provtur gick utmärkt

Några veckor går

En ytterligare provtur börjar på ett utmärkt sätt och jag gillar verkligen min BSA. Tändningen är perfekt och förgasaren känns inte så långt borta heller. Jag kör småvägar som jag verkligen gillar till min bror som blir överlycklig att se ännu en BSA på gården. Han bjuder på kaffe. Hemresan går på snabbare väg och nu stannar cykeln igen. Det luktar otrevligt om elektroniken under sadeln. Jag får lyckligtvis lift av en kompis som har en kärra till sina crosscyklar. Väl hemma kan jag konstatera att spänningsregulatorn har bränt igen. Min räddare för dagen, Håkan, påpekade att regulatorn borde sitta lite luftigare och på en kylplåt. Tyvärr hade Runtronic-systemet tappat gnistan också. Efter att ha postat tändsystemet till konstruktören Rune för diagnos började mina tankar glida mot Lucas-magneten

som låg i delar i mekarskjulet. Man måste se livet praktiskt. Hade jag inte förlitat mig på magnet-tändning tusentals mil tidigare i min mc-karriär. Hasse Holmström i Kullavik kunde förse mig med erforderliga delar och värdefulla råd i gnisttillverkning. Det tog mig några kvällar att få gnistor på båda tändstiften. Hasse hade förklarat att jag egentligen borde byta till ett renoverat ankare men min plånbok sade att jag fick pröva med det gamla först.

Andra auktoriteter på nätet förklarade att främst kondensatorn i ett magnetankare torde vara kass efter ett antal år, i detta fall nästan femtio.

November, frost på marken

Har monterat magneten på motorn som går fint. Gnistor vid brytarna är ju vackert i mörkret med ett illavarslande tecken som jag skjuter på framtiden. Det är ju trots allt kul att ha ytterligare ett reglage på styret att leka med. Kommer tomten med ett nytt magnetankare eller kanske en Mikuni-bok?

