

Tidningens innehåll:

Vid styret	3
BSA B33 – 60 år!	4-10
Vägvisaren	11
Isle of Man – En reseberättelse	12-14
Utdrag ur BSA instruktionshandbok	16-26
Säljes & Köpes	28
Klubbregalia	29
Klubbinfo – Styrelse & Lokalavdelningar	30-31
Träffkalender	31

**Med detta nummer av BSA Bladet (nr 2 2007)
kommer också årets medlemskort.**

BSA B33 – 60 år!

Text: Johan Johansson

I år firar vi i samband med BSA-dagen 2007 BSA B33:ans 60 års jubileum. BSA modell B33, den kända 500 cc toppventilaren, presenterades första gången i januari 1947. Den blev oerhört omtyckt och såldes i stora mängder här i Sverige. Modellen tillverkades oavbrutet fram till 1960 då produktionen avslutades.

Här följer en artikel som tidigare publicerats i BSA Bladet nr 4-1994 som nu är lätt omarbetad där B33:ans utveckling genom åren går igenom. Artikeln hette då: BSA B33 – Vår vanligaste häst.

Det finns ingen enskild BSA modell som är vanligare än B33:an. I bilregistret finner man över 500 stycken. De största årtalen är 1951 – 1954 där vi finner över 400 av det totala antalet som nämndes tidigare.

Att B33:an är populär märks på rallyn och så vidare. Den är enkel och mycket pålitlig samtidigt som den någorlunda hänger med i modern trafik. Givetvis finns det många maskiner på vägen just för att modellen är vanlig.

När man tänker på B33 modellen så delar man gärna in modellen i stelben, svingarm och kanske den lite ovanliga plunger-modellen. Men det finns större skillnader än så. Vi skall försöka att reda ut skillnaderna som ytligt sett verkar små, men i verkligheten är ganska stora.

Man kan säga att det hela startade redan 1937 då M23 Empire Star modellen introducerades (500 cc toppventilare), den är B33 modellens direkta före-

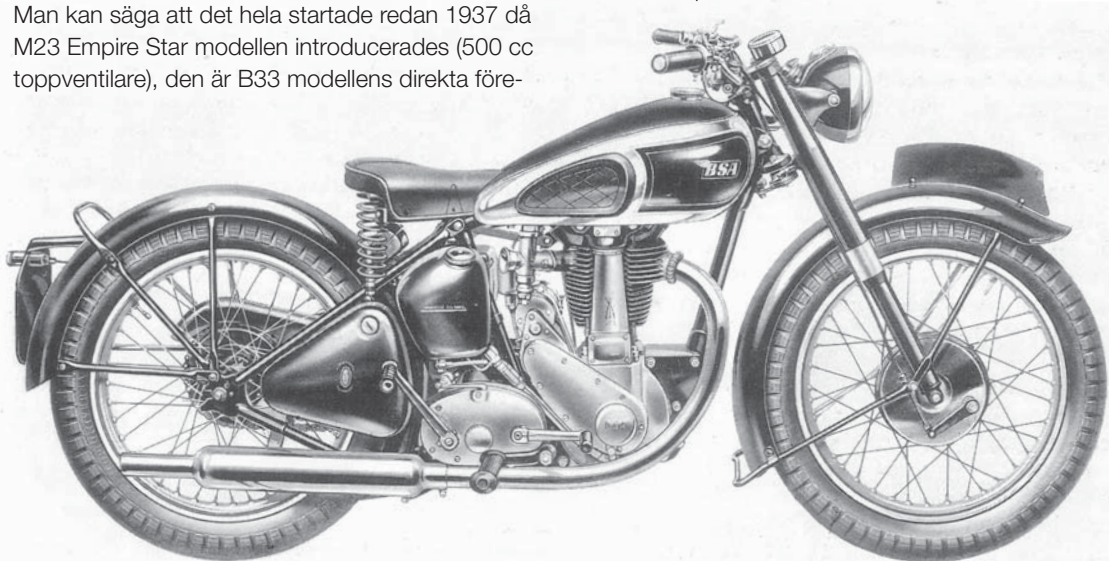
gångare och den fanns i modellprogrammet ända fram till 2:a världskrigets utbrott. 1941 tillverkades antal provexemplar av en ny armé-modell som var benämnd B30, denna var visserligen en 350 cc men såsom många av er redan vet är ju 350 cc modellerna storsäljare i England medan 500 cc är vad som sålde mest hos oss i Sverige. Ofta var det så att nyheterna introducerades på 350 cc modellerna först och sedan på 500 cc modellen.

B30 modellen ser i princip ut som en korsning mellan M20 (500 cc sidventilare), M23 och B29 (350 cc toppventilare introducerad 1940). B30 maskinen även kallad WB30 kom aldrig i egentlig produktion, utan det var först efter kriget i augusti 1945 som en ny modell B31 introducerades som en touring-maskin med sin lilla pigga toppventils motor. Det kom att dröja ända till 1947-års modeller innan BSA hade en 500 cc toppventilare på programmet igen, -BSA B33!

RAMAR

B33 ramen var stel och sadeln var avfjädrad. Passageraren fick åka på bönpallen om sådan var monterad annars fick man åka direkt på bakskärmen. Parallellt med stelbensramen kunde man från 1949 även få den bekvämare plungerammen, men fortfarande med trekantsadel. Dåvarande Svenske importören satte tidigt på egna dubbelsadlar, ofta var dessa gjorda med träbotten. (Det förekom ibland också på stelbensmodellerna för att göra dessa lite modernare i utseendet.) Från 1952 listades dubbelsadeln som originaltillbehör från BSA. (Dessa har

BSA XB33 från 1948. Stelbensram, smal cylinder, fjäder-sadel och separat strålkastare.



stålbottnen.) 1954 var svingarmsramen standard, men fortfarande kunde man få stelben eller plunger som tillbehör. Stelbensramen drogs bort när året var slut. 1955 fick både plunger och svingarmsramen en extra plåt med uttag för styrlåset i ramen. (Låset placerades i styrhuvudet.) -55 var det sista året som plungerammen tillverkades. Nu fanns endast svingarmsramen med i bilden och skall man vara ärlig så är det den bekvämaste av alla B33 modeller. Ramen var med fram till slutet år 1960.

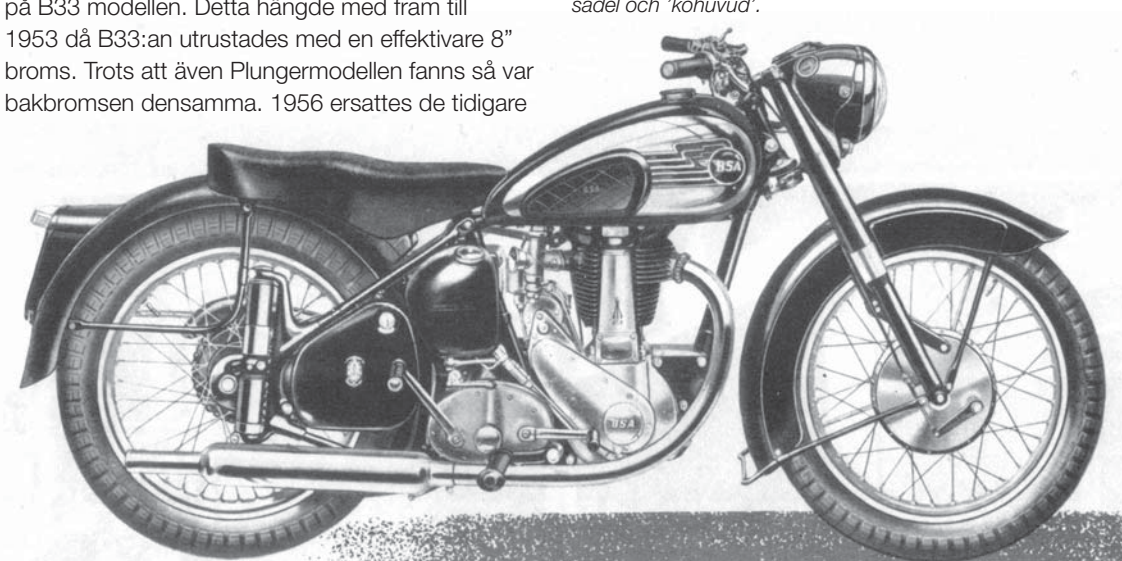
FJÄDRING

Redan från början så hade B31/B33 modellen teleskopgaffel fram. Framgaffeln på den ursprungliga modellen känns igen på att framskärmen var fäst i centrumlinjen med gaffeln. På senare modeller ändrades detta så att skärmen föstes på gaffelbenrörets baksida. Sen finns det också lite olika varianter på hjulaxlar och hjulaxelfästningar beroende på vilka bromsar som användes genom åren.

Bakhjulet var redan från början en väl genomtänkt konstruktion som var enkelt att ta av genom att bakskärmen var delad (ibland ledad). Särskilt fiffig var kedjestäckningen på stelbensmodellen då den hade excenterar som var konstruerade så att endast med en nyckel kunde kedjan sträckas. Med plunger-ramen kom BSA:s berömda och väl igenomtänkta bakhjul av QD-typ. (QD = Quickly Detachable på svenska ung. Snabbt avtagbart.) Detta hjul fanns med fram till 1956 då detta ersattes av fullnav.

BROMSAR

Från början så hade man 7" broms fram och bak på B33 modellen. Detta hängde med fram till 1953 då B33:an utrustades med en effektivare 8" broms. Trots att även Plungermodellen fanns så var bakbromsen densamma. 1956 ersattes de tidigare



halvnaven av fullnavsmodeller. De nya för 1956 var de så kallade Ariel-naven, helgjutna aluminiumnav som var 7" både fram och bak. Ariel-naven är berömda för att vara svåra att få bra bromsar med om man uttrycker sig försiktigt. Det enda åren vi såg dessa nav var -56 och -57, de ersattes snabbt av en förbättrad konstruktion (dock något tyngre) i gjutjärn och stål som var mycket pålitliga. Dessa användes sedan fram till slutet.

MOTOR

Inom BSA kretsar benämner man gärna modellen efter motortypen då tex B33:an inte heter något annat än just B33. Därför talar man i stället om XB33, YB33, ZB33, BB33 och GB33. Motorns borring och slag var det samma hela tiden 85 x 88 mm. Man använde samma kamaxlar hela tiden, för övrigt samma som i BSA M20 (sidventilaren). Dessa slöa kammar lämpar sig bra för fotogendrift och dålig bensin (lågt oktantal). Välsorterade handlare kan förse dig med sportigare kammar av Gold Star typ vilket B33:an svarar bra på. Jämför B33:an med tex Velocette så var denna alltid "gubbig" men det beror mest på kammarna som var överdrivet slöa. Motorn lämnade 23 hk (17 kW) vid 5500 varv. Man hade från början MagDyno, magnet och generator i hopbyggda.

XB33 motorn var den första som kom 1947, Den har en smal cylinder (små flänsar) och en lite rundare stötstångstunnel. Registerkåpan är också lite rundare med BSA i liten fin text.

fortsättning nästa sida →

BSA ZB33 från 1952. Plungerarm, smal cylinder, dubbelsadel och 'kohuvud'.

YB33 hade samma motor som XB33 men är av årsmodell 1948.

ZB33 är också samma motor men nu är stötstångs-tunneln lite flatare och med stora stackade gevär. Likaså har registerkåpan "re-designats" med stor BSA text och ving på. Tillverkas från 1949. ZB33 hette motorn några år fram till 1952 års modell. 1950 fanns det en modell med tillägg på motor-numret "ZB33A-" detta var en motor i helaluminium. (Mycket ovanlig.)

BB33 fick motorn heta från 1953 till 1957. Den känns framför allt igen på att den har större kylflansar på cylindern, den så kallade "BB-cylinder". Motorns vevstake kortades något från 7.375" till 6.875" centrumavstånd, detta innebar att mått från vevaxel-centrum så kunde kolven gå längre ned i vevhuset, alltså närmare vevaxeln vilket ökade driftsäkerheten. Kolven blev samtidigt lite kortare.

GB33 heter den sista typen som kom 1958 och användes till slutet 1960. Den är lik BB motorn förutom att vevaxeln ändrats så att en Alternator, (Lucas engelska benämning på växelströmgenerator) har monterats på vevaxelns ända i transmissions-kåpan. Den har inte heller någon magnet utan enbart batteritändning, därför har även vevhuset ändrat på så sätt att en MagDyno (magnetgenerator) inte kan monteras på dess tidigare plats.

VÄXELLÅDA

Växellådan de första åren (1945 – 1948) var av en egen typ och känns lätt igen på sitt speciella utseende. Efter denna låda hade stelbens och plunger-modellerna samma växellåda (gemensamt med M-modellerna) fram till 1955. Svingarmsmodellerna har sin egna

typ vilken också var gemensam med övriga B och A modeller fram till slutet 1960.

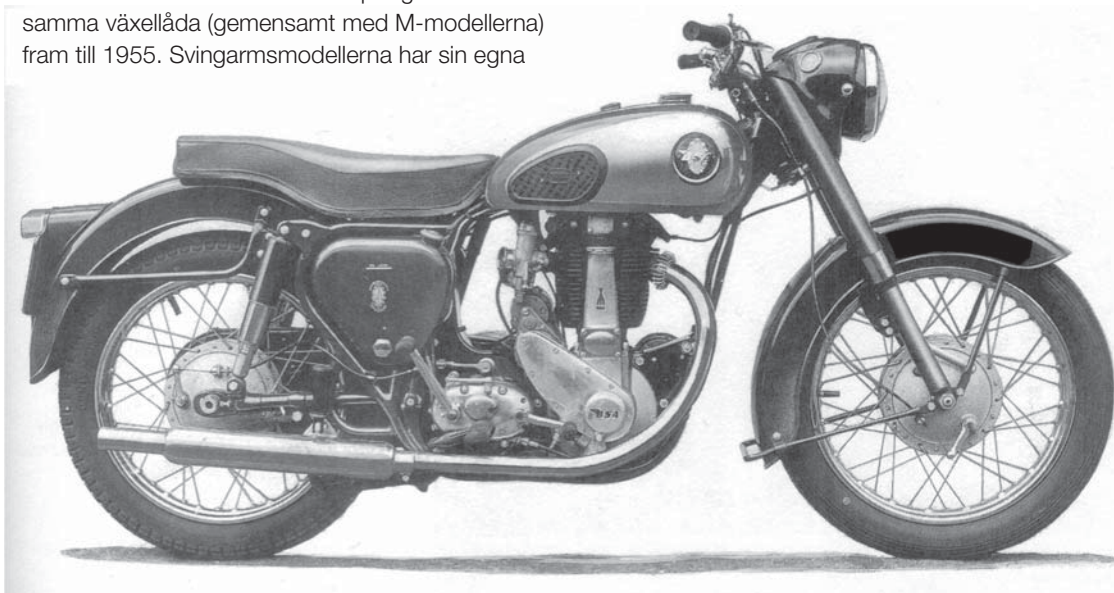
EL

Modellen är utrustad med ett 6 volts elsystem. Från början var detta minus-jordat men 1952 ändrades detta till plus-jord. Man hade från början en 30 W likströmgenerator monterad ovanpå Magneten som satt bakom cylindern. 1949 ersattes denna av en 60 W dito, denna följde modellen fram till 1958 då alltihopa ersattes av en 60 W alternator och batteritändning. Likströmgeneratorn reglerades med ett relä och alternatorn med en siliconlikriktare. Båda dessa komponenter kan med fördel ersättas med modernare motsvarigheter. Man kan då också vinna att likströmgeneratorn kan fås att klämma ur sig 12 volt i stället för de ursprungliga 6 volt. Är alternatorn dålig gör man klokast i att byta ut denna mot en modern Lucas Powerbase -alternator. Den passar rakt på utan ändringar och är zenerdiodytord-styrd med en modern likriktare. Du får 12 volt 3-fas växelström som likriktas och regleras till vanlig 1 fas likström, med en maxeffekt på hela 180 W! Vid 3000 varv per minut får du ut hela 150 W om det behövs - det är bättre än de flesta moderna hojar. Lucas kan!

CHASSI

Hastighetsmätaren var monterad i tanken fram till 1948 då de flyttades upp på styrhuvudet. Sen

BSA BB33 från 1956. Svingarmsram, fet cylinder, dubbel-sadel och 'kohuvud'.



1953 var den placerad i strålkastarens kåpa från början kallad "kohuvud", och stannade där till slutet.

Skärmarna var av låg modell från början men 1953 blev framskärmen djupare och strax därpå följde även bakskärmen. På svingarmsmodellen är djupa skärmar vanligast.

Strålkastaren var från början en separat lampa som monterades på gaffelbenens "öron". men när "kohuvudet" introducerades 1953 så blev lampan en del av detta. Senare ersattes detta av en mer strutformad historia, "nacelle" 1958.

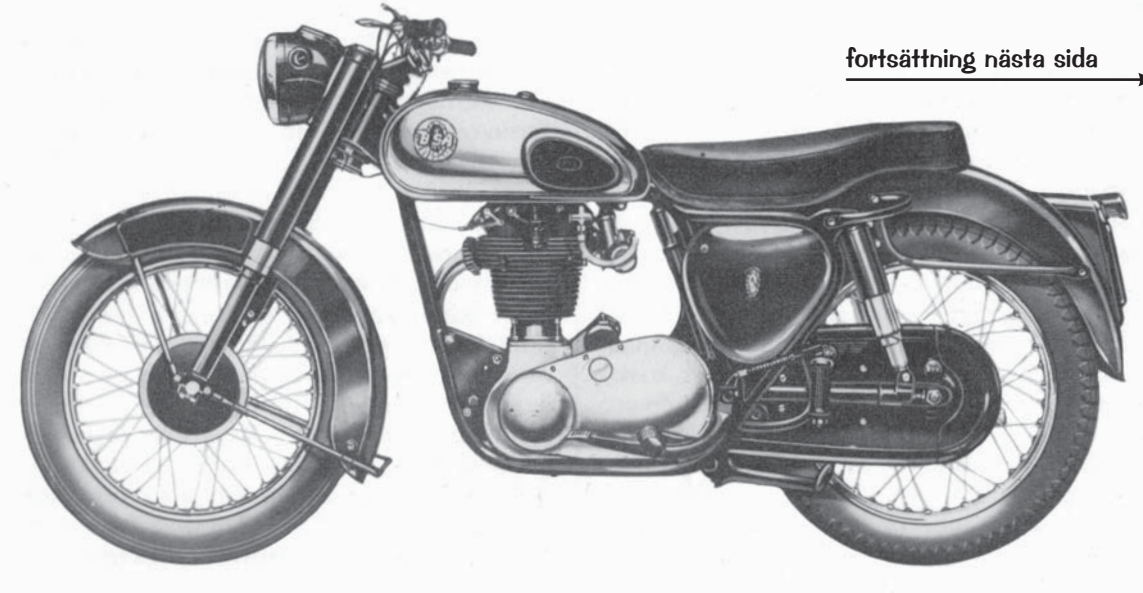
Oljetankens form varierar beroende på vilken ram man använde. Likaså verktyglådan skiljer sig mellan ramkonstruktionerna. På svingarms-modellen finns två olika typer av oljetank och verktyglåda, "rak" och "bullig". Den bulliga typen fanns från 1958 och framåt.

FÄRGER

Här följer en lista på hur lack och krom använts. Naturliga kromade detaljer, som avgasrör, styre och reglage omnämns inte. Inte heller alla små chassiedelar som alltid lackades i ramens färg. De år som utelämnats har ingen förändring mot tidigare år.

1947 Ram och CHASSI delar svart. Tank kromad och lackad med matt-silver som var linjerade svart.

BSA GB33 från 1960. Svingarmsram, fet cylinder, dubbel-sadel och 'nacelle'.



Fäljar kromade med matt-silver i centrum och svarta linjer. Hylsor på gaffeln var ej kromade.

1948 Som 1947, hylsor på gaffel kromade. Som option kunde man få tank och fäljar med krom och Devon-röd lack och guldlinjer.

1952 Kromkrisen slog till. I princip var endast styre och Avgasrör / ljuddämpare kromat. Resten var lackat. Allt svart utom tank som var röd med guldlinjer. Fäljar lackade i silver med röd mitt. Det förekom att exportmodeller hade "normalt" krom, men det har också kommit hit "kromkrisare".

1953 Kromkrisen över. Allt på maskinen lackat i maroon (rödbrun). Tanken kromad och maroon med guldlinjer. Fäljar endast krom ingen lack. Som option kunde allt fås svart men med kromad tank och maroon och guldlinjer som ovan samt kromade fäljar.

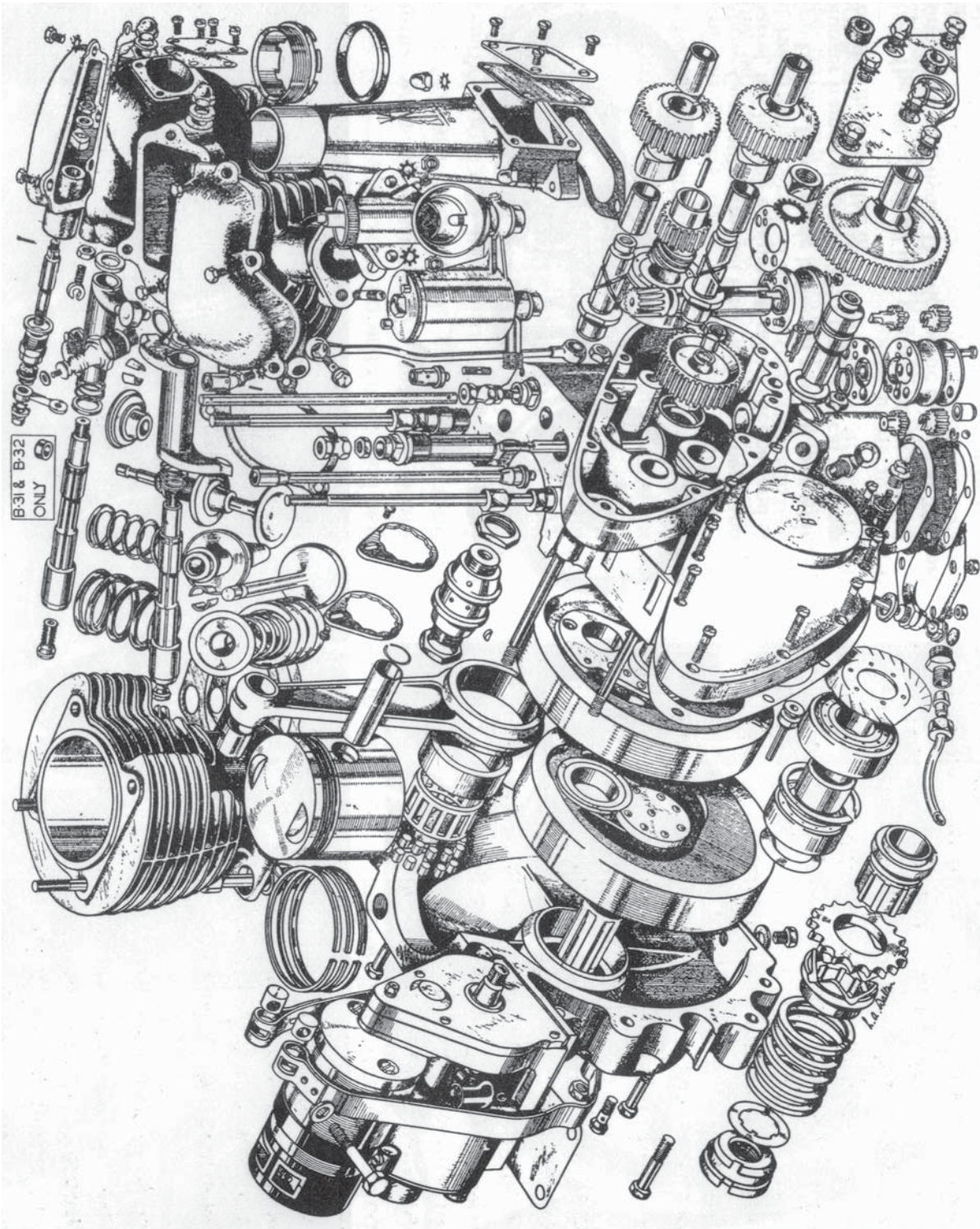
1954 Svart fanns inte längre som option (tillbehör). I övrigt som 1953.

1956 Maroon som 1954, men nu med allt i svart som option, då även tanken i svart, krom och med guldränder.

1958 Svart ram och gaffel. Naven svarta. Oljetank, verktyglåda, skärmar, skärmstag var "gunmetal grey". Tank i samma färg och krom med röda linjer. Som option kunde allt fås i svart.

1960 Som 1958 men princess-grå i stället, option som 1958.

Den tidiga B33-motorn i sprängskiss. Motorn var i stort sett oförändrad under hela dess livslängd.



RAMNUMMER

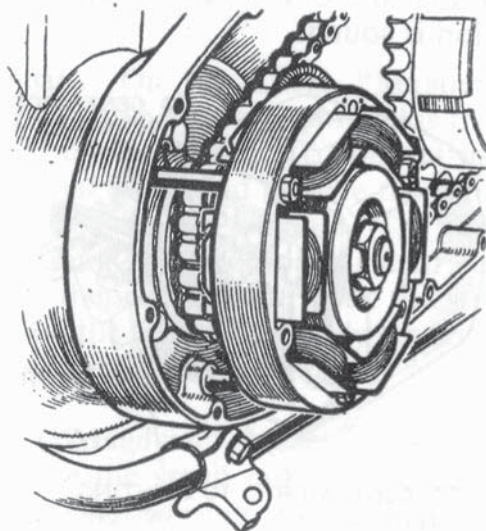
I tabellen nedan visas vilka ram och motornummer som varje årsmodell börjar på. Är inget nummer angett börjar det på 101. Vi har också taget med den ovanliga M33 modellen i listan. (Mer om M33 se BSA Bladet nr 1 2007). Detta är en M20 som utrustades med den sportigare B33 motorn för att kunna erbjuda en snabb sidvagnsdragare.

ÅR	MOD	BESKRIVN.	CC	RAM	MOTOR	
1947	B33	OHV	STELBEN	500cc	XB31-	XB33-
1948	B33	OHV	STELBEN	500cc	YB31-	YB33
1949	B33	OHV	STELBEN	500cc	ZB31-	ZB33-
1949	B33	OHV	PLUNGER	500cc	ZB31S-	ZB33-
1949	M33	OHV	STELBEN	500cc	ZM20-	ZM33-
1950	B33	OHV	STELBEN	500cc	ZB31-9001	ZB33-4001
1950	B33	OHV	PLUNGER	500cc	ZB31S-5001	ZB33-4001
1950	M33	OHV	STELBEN	500cc	ZM20-7001	ZM33-3001
1950	B33A	OHV	ALU STELBEN	500cc	ZB31-9001	ZB33A-4001
1950	B33A	OHV	ALU PLUNG	500cc	ZB31S-5001	ZB33A-4001
1950	M33	OHV	STELBEN	500cc	ZM20-7001	ZM33-3001
1951	B33	OHV	STELBEN	500cc	ZB31-14001	ZB33-7001
1951	B33	OHV	PLUNGER	500cc	ZB31S-10001	ZB33-7001
1951	M33	OHV	STELBEN	500cc	ZM20-10001	ZM33-4001
1951	M33	OHV	PLUNGER	500cc	ZM20S-101	ZM33-4001
1952	B33	OHV	STELBEN	500cc	ZB31-19001	ZB33-11001
1952	B33	OHV	PLUNGER	500cc	ZB31S-17001	ZB33-11001
1952	M33	OHV	STELBEN	500cc	ZM20-14001	ZM33-5001
1952	M33	OHV	PLUNGER	500cc	ZM20S-301	ZM33-5001
1953	B33	OHV	STELBEN	500cc	BB31-	BB33-
1953	B33	OHV	PLUNGER	500cc	BB31S-	BB33-
1953	M33	OHV	STELBEN	500cc	BM20-	BM33-
1953	M33	OHV	PLUNGER	500cc	BM20S-	BM33-
1954	B33	OHV	STELBEN	500cc	BB31-1386	BB33-2001
1954	B33	OHV	PLUNGER	500cc	BB31S-5895	BB33-2001
1954	B33	OHV	SVINGARM	500cc	CB31-	BB33-2001
1954	M33	OHV	STELBEN	500cc	BM20-1502	BM33-501
1954	M33	OHV	PLUNGER	500cc	BM20S-1192	BM33-501
1955	B33	OHV	PLUNGER	500cc	BB31S-12001	BB33-5001
1955	B33	OHV	SVINGARM	500cc	CB31-6001	BB33-5001
1955	M33	OHV	STELBEN	500cc	BM20-4001	BM33-1301
1955	M33	OHV	PLUNGER	500cc	BM20S-4001	BM33-1301
1956	B33	OHV	SVINGARM	500cc	EB31-	BB31-7301
1956	M33	OHV	PLUNGER	500cc	BM20S-8001	BM33-2101
1957	B33	OHV	SVINGARM	500cc	EB31-5819	BB33-8320
1957	M33	OHV	STELBEN	500cc	BM20-8808	BM33-2653
1957	M33	OHV	PLUNGER	500cc	BM20S-8808	BM33-2665
1958	B33	OHV	ALTERNATOR	500cc	FB31-	GB33-
1959	B33	OHV	ALTERNATOR	500cc	FB31-2572	GB33-662
1960	B33	OHV	ALTERNATOR	500cc	GB33-	GB33-1001

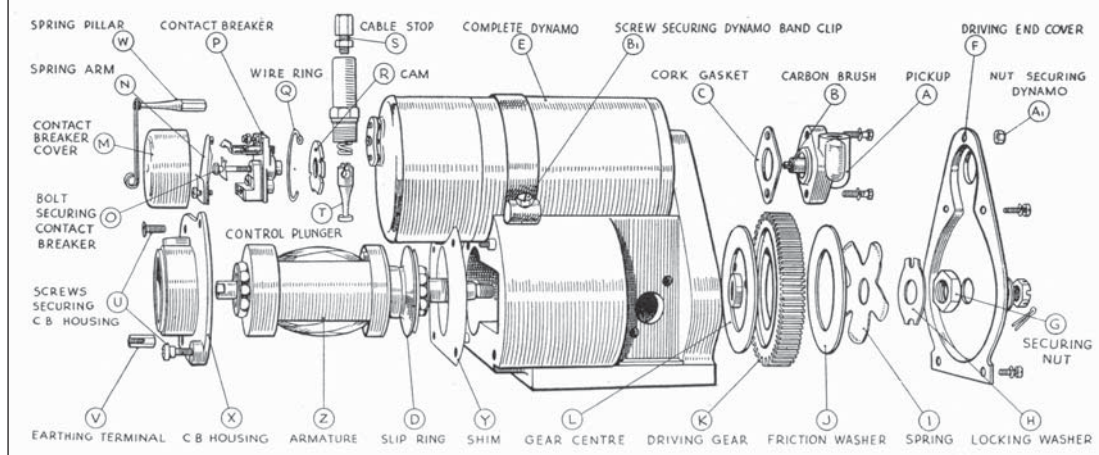
fortsättning nästa sida →

Den relativt ovanliga tankdekoren på en BSA ZB33 från 1953 här på Robert Hanssons B33:a på BSA Campingen 2006.

Alternator satt på vevaxelns vänstra sida i transkåpan.



Magnetgeneratorm användes fram till 1957 års modell och ersattes därefter av batteri-tändning och alternator.



Alternator B33:a här faktiskt illustrerad av lillasystem B31 (350 cc) årsmodell 1958.

