

Tidningens innehåll:

Vid styret	3
BSA-campingen 2008	4-8
En rapport från BSA-träffen Nord	9
Bygg en racer av skrotet	10-13
Stelbensträffen 2007	14-15
Brev från medlemmar	16-17
Svenskar i BSA Världsrekord på loM	18
Tekniskt tips	19
In memoriam – Gösta Johansson	20-21
På gång – MHRF	22-24
Framtiden med hoj	25
Klubbregalia	26
Vägvisaren	27
Säljes & Köpes	26
Årets BSA – BSA M21 i AA-utförande	28-29
Klubbinfo – Styrelse & Lokalavdelningar	30-31
Säljes & Köpes (fortsättning)	31
Träffkalender	31

Bygg en racer av skrotet och sätt på en Japansk koppling

Text och Foto: Anders Örtegren



I många garage ligger det en hel del "skrot" som skulle kunna bli en användbar hoj eller bara en kul leksak att glida fram på under varma sommarkvällar eller lediga helger.

När jag satte ihop min hoj så fanns det bara en dröm om en stänka racer med ett stuk från sent 30tal. "Skrotet" till projektet hittades i mina kamrater Per-Axel Roth och Bosse Anderssons garage.



Ramen från en tidig krigare plus gaffel, oljetank, lampa samt en del små skrot hämtades hos Per-Axel.

Framskärm och framhjul hämtades hos Bosse Andersson.

Papperna visade att hojen redan på 50 talet var ändrad från sidventilare till en mera potent Gold Star 500 cc motor.

Motorn till projektet hade troligtvis varit monterad på en sidvagnscross någon gång under sent 50 eller tidigt 60tal. Magdynohållaren var bortsågad och på plattan till kamdreven var det ett extra uttag för en kam till brytaren.

Diverse små delar hittades på Hör och Degeberga-marknader. Handtag och wirar köptes nya. Tanken kommer från en M20 som jag ägt en gång i tiden.

Motorn fick svetsas ihop, gaffeln rättas och bussas. Oljetanken tätas. Nya lager monterades i motor, låda och hjul.

Jag bestämde mig för att inte lämna bort delarna till lackering utan själv måla ram tank och hjul, ingen spackling utan grund färgen

direkt på efter blästringen och sedan önskad färg. Detta ger ett rätt racing stuk, enligt mitt tycke. Alla övriga delar sandblästrades och lämnades till förzinkning vilket är billigt, hållbart och praktiskt.

Allt detta var det enkla. Det svåra var att skaffa en koppling till bygget. Allt i BSA kopplings väg som jag hittade på marknader var utslitet, rostigt eller med reparations svetsade korgar samt att priset för detta skrot låg i häraden av NASA;s budget.

På Hörs marknad stod det en kille som kallade sig för Thoj och sålde delar från skrotade Japan cyklar, på hans bord låg det en Kawasaki 400 koppling och en Honda 500 koppling. Det var då tanken om den Japanska kopplingen väcktes. Jag hade sett i Engelska tidningar om någon som byggt om en Japansk koppling för kuggremsdrift vilket inte verkade allt för svårt. Jag valde att köpa Kawasaki kopplingen för 500 kronor.

Kopplingen strippades från allt onödigt.



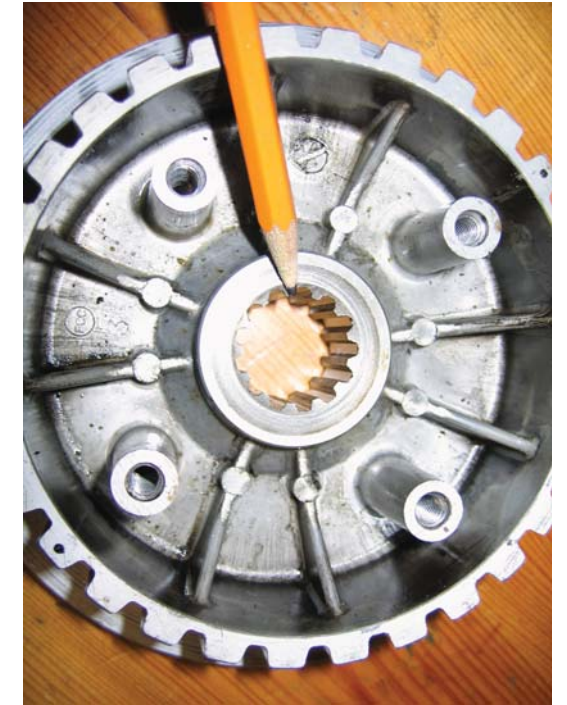
Linjen mellan växellåda och motor mättes in.



Växellådans utgående axel mättes upp och en axeltapp svarvades för att användas som dorn.

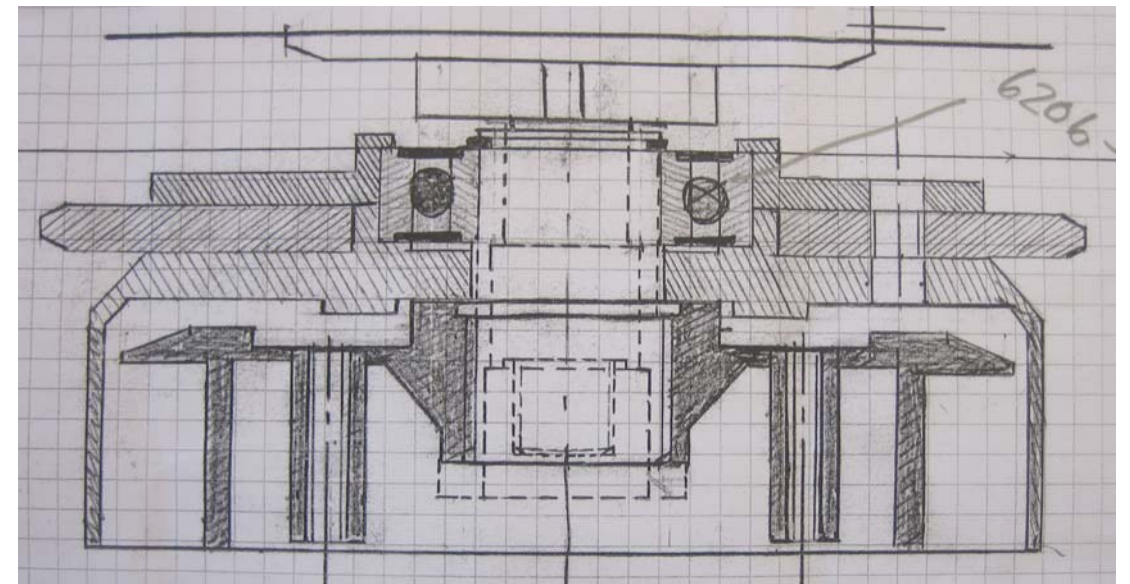


Vad som behövdes var att svarva ett nav som kunde integreras i kopplingen. För att få plats med det nya navet var det nödvändigt att rymma ut kopplingens centrum.



Jag ritade upp hur det skulle se ut på en enklare skiss med de måtten som jag tagit fram då jag måttade in motor och låda.

fortsättning nästa sida →



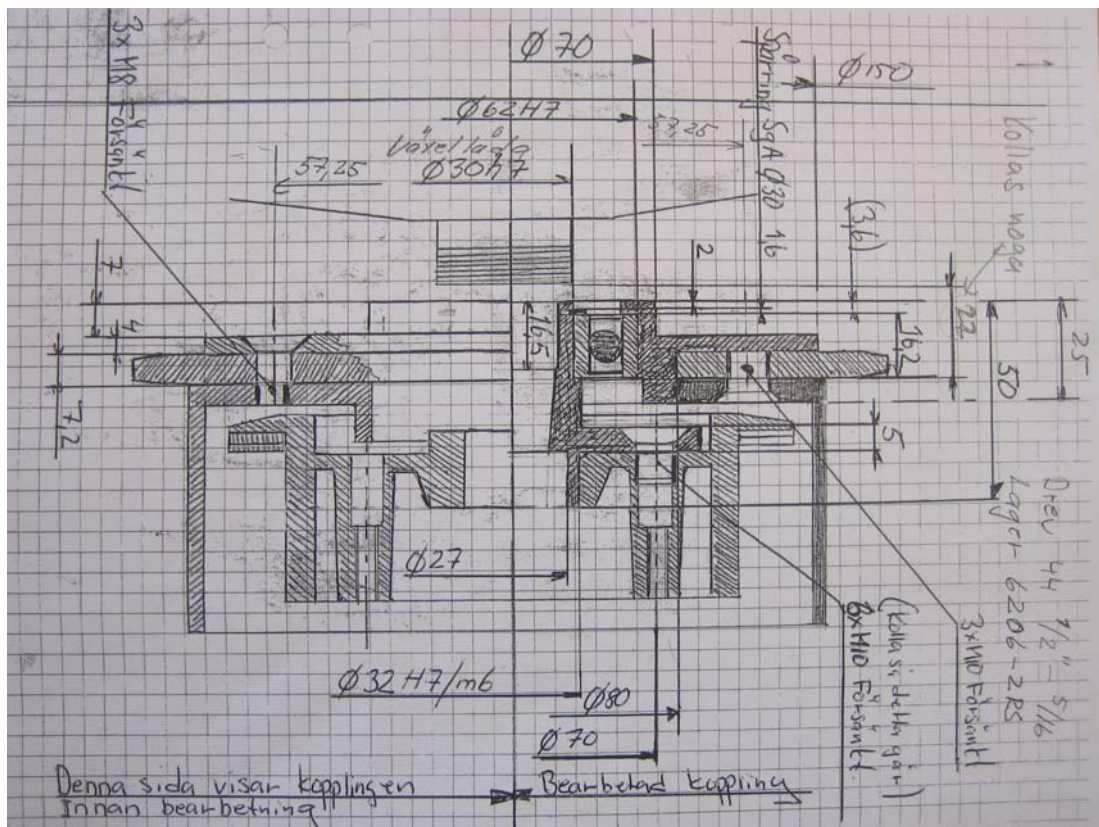
Ett drevväme införskaffades och svarvades till. Detta låstes med tre stycken M8 skruvar.



Kopplingen monterad. Vilken känsla! mjuk och fin när man släpper ut handtaget, inget rassel och inga hugg. Kan det bli bättre? Hojen har gått ca 50mil efter besiktningen utan problem.



För friläge valdes ett SKF 6206-2RS kullager. På denna koppling valde jag att montera mitt nav i kopplingen med hjälp av en M33x1.5 gänga och låsa det med Locktite och spärring. (Skulle jag göra ett nytt kopplingsprojekt så hade jag nog valt en fläns låsning som till Suzuki 550cc kopplingen som bilden nedan visar.)



Glöm inte att innan registreringsbesiktningen så måste man göra en ursprungskontroll nu mera. Det är då bäst att ha alla papper inordning vilket underlättar proceduren.

Själv så skickade jag inte in kvittot på objektet där det stod det gamla reg.#. Jag trodde inte att detta var viktigt då regnr och ramnr framgick av det gamla registreringsbeviset som man måste skicka med. Så var dock inte fallet då myndigheten ville se köpekvittot, vilket gjorde att jag fick komplettera dessa handlingar. Detta gick dock bra med hjälp av en trevlig dam på avdelningen för ursprungskontroll som bistod med kunskande och faxnummer så att jag kunde skicka in det vidimerade köpekvittot.

Registreringsbesiktningen gjordes i Landskrona av motorcykelkunnig personal. Även här gäller det att man har allt på plats som reflexen bak och att hojen är vägd på godkänd våg. Med all mekanik och alla papper i ordning så går det lättare.

Hälsningar
Anders

