

# Tidningens innehåll:

Vid styret	3
Intervju med Sten Carlsson	4-5
Jag vill renovera...	6-8
Transportstyrelsen – en ny myndighet	9
Inställning av Sidovagn	10-13
Nyheter från MHRF	14
Boktipset	16-17
Rapport från Svenska BSA Klubbens 25:e årsmöte 2009	18-19
Britannia Rallyt 2008	22-23
Vägvisaren	24
Klubbregalia	26
Säljes & Köpes	27
Försäljningsbroschyr från 1955	28-29
Klubbinfo – Styrelse & Lokalavdelningar	30-31
Träffkalender	31

# Inställning av Sidovagn

Text och foto: Johan Johansson

## FRÅN BSA VERKSTADSHANDBOK FÖR BSA A65 MFL.

Följande instruktioner ges i BSA:s verkstadshandböcker angående montering av sidovagn. Instruktionen avser en vagn monterad på vänster sida men är också tillämplig för montering på höger sida. Se även kommentarer i slutet av artikeln.

På samma sätt som kontrollen att fram och bakhjul står i linje kan dessa rätbrädor användas för att kontrollera och justera in sidovagnen.

Maskinen måste stå på en jämn och plan yta som tex ett betonggolv eller hård slät mark (asfalt). Placera den ena rätbrädan mellan motorcykelns fram och bakhjul, och den andra längs sidovagnens hjul. Se fig F29.

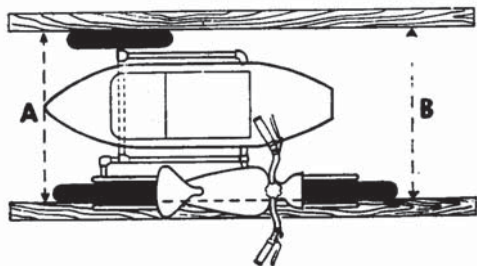


FIG. F29. "Toe-in."

Ställ framhjulet rakt så att rätbrädan rör vid brädan på både fram och bakkant, eller om hjulet är smalare så att avståndet är lika i fram och bakkant.

Det är meningslöst att justera in sidovagnen om inte motorcykelns fram och bakhjul står i linje med varandra. Mät nu avståndet mellan rätbrädorna vid punkterna A och B. Det främre avståndet vid B bör vara 3/8 till 3/4" mindre än vid A. Om detta behöver justeras görs det vanligtvis vid det främre nedre fästet och benäms "Toe-In".

Förutom justering av sidovagnens horisontella justering bör även justering vertikalt utföras för att få så trevliga egenskaper som möjligt i sidvagnskörningen. Maskinen bör luta ut (lean-out) ca 1 tum från sidovagnen i vertikalen.

För att kontrollera detta hänger man ett lod från styret och mäter avståndet mellan toppen och botten enligt figur F30.

Om justering är nödvändig görs detta på de två övre fästpunkterna. Måttet vid C (toppen) skall vara ca 1" större än botten men bör ej heller vara mindre.

Om maskinen lutar inåt sidovagnen måste kopplingarna justeras så att maskinen lutar mer utåt från sidovagnen. För att göra detta måste kanske kopplingarna flyttas längs sidovagnens chassie mot maskinen, men detta är framför allt beroende typ av sidovagn och vilka fästen som används.

## ÖVERSÄTTARENS KOMMENTARER

Ovanstående kommer ifrån BSA A65 verkstadshandbok som ger instruktioner på sidovagnsinställningar vilka är tillämplig på alla Engelsk MC. Om du har vagnen på andra sidan (höger) så kan du behöva "lean in" istället för "lean out", det har att göra med hur vägen lutar och att vi dessutom kör på andra sidan av vägen mot var man gör i England.

Börja med att ställa toe in och ha vagnen i princip lodrät, prova hur det känns, du skall kunna köra cykeln rakt fram utan att behöva 'styra'. I princip skall den kunna gå rakt fram utan att du håller i styret, men se upp med evt vobbel. Cykeln skall gå någorlunda lätt att svänga, lättast är det när du svänger från vagnen och om du inte har någon last så får du lätt upp vagnen i luften. När du svänger mot vagnen går det oftast tyngre plus att alltihop stretar lite motsträvigt och går tungt. När du bromsar så drar oftast alltihop mot cykeln så du får styra emot när du bromsar, ju hårdare - desto värre... Men man får prova sig fram tills det känns någorlunda ok särskilt med lutningen av vagnen. Och så skall du vara medveten om att alltihop ändrar sig med last i vagnen så att du bör

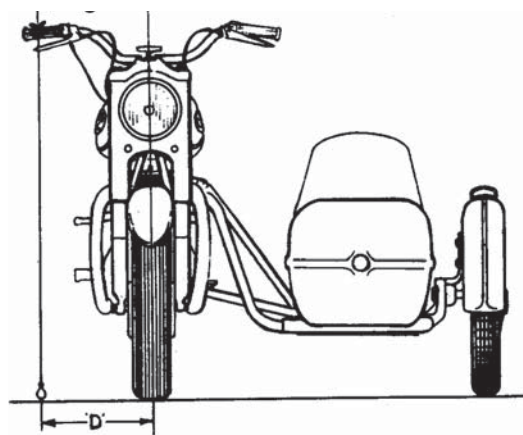


FIG. F30. Vertical alignment.

tänka igenom och prova lite hur det funkar och så får man göra ett bästa mellanting av alltihop.

Sidovagnshjulet skall alltid vara något framför en tänkt linje med bakhjulet på motorcykeln. I Joe Axon's bok Our Sidecar (ISBN: 0 9515702 0 X) finns en noggrann diskussion ang insjustering av sidvagnen. Här rekommenderar man att sidvagnens hjul sitter mellan 3 - 12" framför bakhjulet.

På en Engelsk motorcykel ser jag det enbart som en fördel att ha en Engelsk vänsterhängd vagn även om denna då är ute i vägen. Skälen är följande; avgasröret på en encylindrig engelsman är draget på höger sida, om man har ett 2-1 på en twin är detta också draget på höger sida. Avgasröret är då ur vägen för sidovagnen och man kan framför allt få vagnen närmare maskinen. Men framför allt så sitter kicken på höger sida och får fritt svängrum med en sidovagn på vänster sida. Om man har sidovagnen på höger sida så måste denna sättas så långt ut från maskinen så att man kan kicka igång maskinen itan att fastna i sidovagnens ram. Dessutom så är de flesta servicepunkterna på maskiens högra sida...

Jag har åkt sidovagn i femton år och det är båda kul och annorlunda, men en sak är säker. Det liknar vare sig bil eller mc-åkning. Det är något alldeles eget sätt att ta sig fram på.

## NOTERINGAR OM OLIKA BSA-MODELLER

Alla BSA-modeller (4-takts) kan anses som bra maskiner för sidvagnskörning, men man skall tänka på att växla om genom att sätta ett motordrev på någon kugg mindre än original för att kompensera för den ökade belastningen, se instruktionsboken för just din modell för särskilda instruktioner. BSA:s M-modeller (M20, M21 och M33) var särskilt gjorda för att dra sidovagn, dessa hade fästen förberedda från fabriken. Men en BSA A10 eller A65:a är egentligen en bättre maskin med starkare tvåcylindriga motorer, som lättare kan följa dagens trafik i hastighet.

fortsättning nästa sida →

Bilderna visar fästpunkterna på en BSA WM20 (Krigare modifierad för sidovagn.)







### BSA M20

På BSA M20 beror det på hvilken ram du har, är det en civil så bör du ha fästen för sidovagnen, men är det en gammal krigare så finns oftast inga fästen på ramen. Men det är ganska enkelt att svetsa dit egna på samma ställe som originalet.

Fram skall du ha ett högt under styrhuvudet, bak ett så långt bak som möjligt, om det är en stelben tex precis under där ramrören möts vid bakbromsen, på mitten ersätter du bulten som håller ihop ramen under sadeln med ett fäste, och och i det nedersta främre fästet på ramen. Principen är att sprida fästpunkterna så långt isär som möjligt åt alla håll.

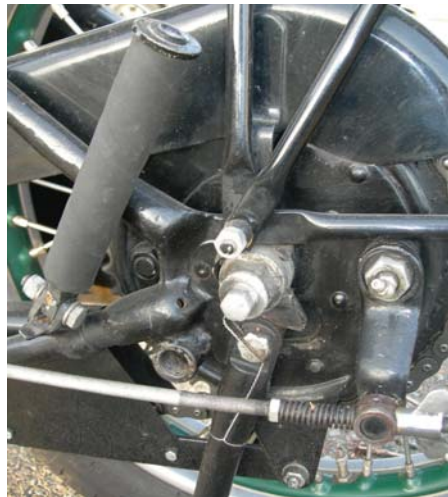
### BSA B33 / B34 A7 / A10 MED BAKHJULSFJÄDRING

Vanliga sidovagnsfästen som levereras av Watsonian och Squire är av den förstörande typen anser jag. Framför allt när det gäller de vanliga universalfästena för BSA:s vagnar. Här använder man en typ av klämfäste som gör stygga märken på ramrören när man använder dem. Jag gjorde med hjälp av en kamrat ett rejält (tungt) stålfäste som passade precis över ramrören utan att kunna röra sig åt något håll även om det lades på plats. Detta hade fördelen att det inte skadade ramen på något sätt och var bergstadigt som en övre främre fästpunkt strax under styrhuvudet.

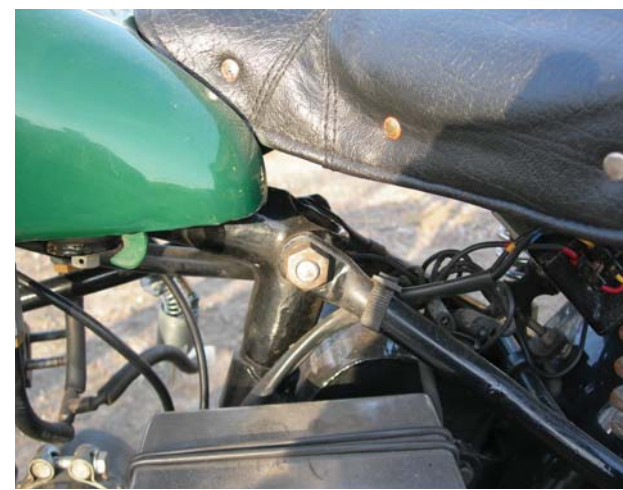
Den andra fästpunkten som jag valde var att använda centralstödet öron med en rejäl bult igenom så att denna kom så långt ned som möjligt. En av de främre motorbultarna på ramen modifierades också med en öglebult, lika så den bakre stötdämparens övre fäste där den fjärde och sista fästpunkten fanns. Sprid alltid dina fästpunkter så långt isär som det är möjligt.



Här utnyttjas nedre bulten i ramens framkant för en öglebult.



Framför stödet sitter den gängade öglan som svetsats på samma plats som original civil M20 / M21 hade.



Där framramen och bakramen möts under sadeln byts bulten ut mot en öglebult.

### REKOMMENDERADE DREVNINGAR FÖR NÅGRA BSA-MODELLER (MOTOR, KOPPLING, VÄXELLÅDA, BAKHJUL)

Modell	År	M	K	V	B	Utväxling	
M20	46-48	19	43	18	42	5,281	
	49-55	18	43	19	42	5,281	
	M20 Sidov 46-48	17	43	18	42	5,902	
M21	46-48	21	43	18	42	4,778	
	49-63	20	43	19	42	4,753	
	M21 Sidov 46-48	17	43	18	42	5,902	
M33	49-63	16	43	19	42	5,941	
	1948	21	43	18	42	4,778	
	M33 Sidov 1948	18	43	18	42	5,574	
B33	49-57	20	43	19	42	4,753	
	49-57	17	43	19	42	5,591	
	B33 Sidov	17	43	19	42	5,591	
A10	47-48	19	43	18	42	5,281	
	49-55	19	43	19	42	5,003	
	54-60	19	43	19	42	5,003 (Swing)	
A65	58-60	17	43	19	42	5,591 (Swing)	
	A10 Sidov	50-57	27	54	19	4,421 (Plunger)	
	A10 Sidov	54-63	21	43	19	4,526 (Swing)	
A65	50-57	27	54	19	49	5,128 (Plunger)	
	A65 Sidov	50-57	27	54	19	5,281 (Swing)	
	A65 Sidov	54-63	18	43	19	4,350	
A65	62-65	28	58	20	42	4,350	
	A65 Sidov	62-65	28	58	17	42	5,118
	A65 Sidov	66-72	28	58	20	47	4,868
A65 Sidov	66-72	28	58	18	47	5,409	



**Westfjord  
Britbike  
Rally**

**26 and it ticks  
2009**

**Classic Bike Owners Club inviterer  
20-21. juni 2009  
til det 26. Westfjord Britbike Rally!**

Vi kan i år invitere alle engelsk-lyrønde til «Eidfjord-treffet» for 26. gang. Årets høydepunkt for Britbike-interesserte finner sted ved Finnesteinflåten Camping i Øvre Eidfjord, like ved Rv7 (3 timer fra Bergen). Vi arrangerer som vanlig en fellestur, og har premieutdeling lørdag. Treffet beholder sitt image med lavt offisielt aktivitets- og ambisijonsnivå... Drikke og mat, både frokost og middag, kan kjøpes på stedet.

Treffavgiften er kr 150,- pr. deltakende motorsykkel, inkl. campingavgift.

Kun engelskproduserte motorsyklar vil få adgang til treffplassen!

Ta med telt, og gjør plass til andre. Når plassen er full, så er det fullt! Ønsker du flere opplysninger kan du skrive til:

**CLASSIC BIKE**  
Owners Club  
Classic Bike Owners Club  
Pb. 2392, 5037 Solheimsviken.  
Treffgenerat er Øystein Hoff  
bakermas@online.no eller  
tlf. 41 41 32 81.

**Classic Bike Owners Club**  
Pb 2392, 5024 Solheimsviken.  
Øystein Hoff, tlf. 41 41 32 81  
bakermas@online.no

**Bike  
British!**