

Tidningens innehåll:

Vid styret	3
BSA-träffen Nord 2009	4-5
Den gamla BSA-återförsäljaren	6-15
Minnen med BSA anknytning	16-17
Klubbregalia	18
Vägvisaren	19
Projekt uppgradering: BSA 800 Lightning	20-28
Säljes & Köpes	29
Klubbinfo – Styrelse & Lokalavdelningar	30-31
Träffkalender	31

Projekt uppgradering: BSA 800 Lightning

Text: Torsten Ahlin, Gunnar Löwestrand och Lasse Camenius.

Foto: Torsten Ahlin och Lasse Camenius

Kan en A65 få mer pulver i motorn, och så mycket vridmoment, att den drar ifrån en Commando 850? Med ökad tillförlitlighet? **Visst kan den det!**

I slutet av 1970-talet köpte Gunnar Löwestrand en A65 Lightning. Tillsammans med Torsten Ahlin, tidigare ordförande i Nortonklubben och teknisk problemlösare av rang, körde Gunnar många sköna mil med sin 650:a.

Men Torsten kör Commando 850 och irriterades över att Gunnar inte ville hålla högre marschfart. Därmed började deras diskussioner om att "uppgradera" BSA:n, vilket de också gjorde några år senare.

I dag är Gunnar inne på sitt tredje år med sin 800-kubikare.

Torsten: Kommer du ihåg när vi började diskutera möjligheten att ändra din A65:a så att du skulle få en mer touringliknande karaktär i motorn? Det var många år sedan.

Gunnar: Ja, en anledning till det var väl när vi var ute och körde och du ville öka farten och "köra på", medan jag ville ta det lugnt för att inte stressa motorn. Minns att du tyckte att jag borde öka volymen till 750. Det var väl där det startade.

Åren gick och vi, eller snarare du, hade både funderingar och lösningar innan vi kom igång på allvar, men i år är jag faktiskt inne på mitt tredje år med min 800:a. Den har verkligen visat att det vi gjorde håller också på sikt. Cykeln är skön att köra och är mycket tillförlitlig, det kan man nog inte säga om alla projekt där man ökat motorvolymen och gjort så många och stora modifieringar.

Torsten: Ja, för att åstadkomma det där, krävdes mycket stora förändringar i motorn, radikala lösningar.

Gunnar: En idé hade ju varit att enbart trimma motorn, men det skulle inte räcka enligt dig.

Torsten: Nej, att trimma originalmotorn var ju utslutet eftersom den som original var på 650 kubik, och med vårt mål skulle det inte räcka med 650 kubik, hur trimmad den än blev. Annat radikalt tänkande måste till för att få det resultat vi ville ha, en motor med resurser, vrid och styrka så att du skulle kunna använda den för touring i samma stil som med min Commando.



Gunnar Löwestrand med sin 800 cc Lightning.

Gunnar: När du satte igång tvivlade jag inte på att du skulle fixa det där, men själv verkade du lite fundersam trots allt.

Torsten: Kanske det, man vet ju aldrig. Teori är en sak, hur saker i praktiken fungerar ihop, är en annan. Det är därför man måste testa, experimentera, innan man är säker.

För att nå vårt mål med en driftsäker, vibrationsfri och skön touringhoj, var det uppenbart att vi skulle bli tvungna att höja volymen så mycket som möjligt, exempelvis att nå en volym på 800 kubik. Med den ökningen skulle vridmomentet bli omkring 6,8-7,0 kilo. Att enbart borra upp originalmotorn till den volymen skulle i och för sig ge samma moment men det skulle i så fall nås vid samma varvtal som med originalmotorn, och det var inte precis så vi ville ha det. Med kolvar som i så fall skulle bli 82 millimeter i diameter, och med den svängmassan i originalveven, skulle vibrationerna bli mycket svåra att bemästra. Olika balansfaktorer hade inte löst problemet. Oavsett vilken balansfaktor vi hade valt, skulle vibrationerna -någonstans i varvtalskalan blivit olidliga.

Gunnar: Jag minns att vi pratade om det här ett tag och att du hade olika lösningar på gång. Men du blev aldrig riktigt nöjd, även om jag tyckte att de flesta förslagen verkade vettiga. Ett tag tyckte du till och med att det var svåröst, utan att förändra motorn totalt. Men en dag...

Torsten: ...skratt, ja, många idéer var det...men så kom jag över vevaxeln till en A10 och kollade om den kunde vara lämplig att använda i det här projektet. Den var av senare modell med grövre vevtappar och 10 millimeter längre slaglängd än A65:an, vilket faktiskt skulle ge oss den önskade volymökningen. A10:an hade också större svänghjul med tyngre svängmassa. Men vi hade med den ökade slaglängden fortfarande bara 750 kubik, vilket gör att det fattades 50 kubik för att nå 800 kubik. För en 800:a krävs kolvar med 2,5 millimeter större diameter än originalkolvarna. Det är alltid svårt att få kolvar, vevstakar och kolvbultar att passa ett givet mått, det vill säga att kolvens övre kant ska stämma mot cylinderns övre kant.

Efter en del letande visade det sig att Commando-kolvar på 77,5 millimeter skulle passa bra. Med dem blir volymen nästan 800 kubik, närmare bestämt 794 och de ger en kompression på 8,0:1, vilket faktiskt skulle bli ypperligt. Även Commandons vevstake skulle bli bra. Men, det finns ett stort och viktigt "men" i det hela, och det är att storändan har för stor diameter.

Torsten: Nästa krux var att vevaxeln saknar tapp för alternatorn, inte heller ramlagertapparna passar rakt på. Hur jag fixade det, kan vi diskutera lite senare.

Gunnar: När vi väl valt dimension för motorn, föreslog du en kam från en BSA Spitfire för ventilernas vädring. Som förgasare föreslog du två Concentric 930, eftersom allt detta tillsammans borde ge ett det bottendrag vi ville ha.

Torsten: Det stämmer och för femton år sedan kom jag över en A65-motor från 1970, en motor med kraftigare pinnbultar i cylinderfoten. Den låg oanvänd och skulle nu kunna komma väl till pass för vårt projekt.

Gunnar: År 2006 blev året då "Projekt 800" kom igång på allvar. Är det rätt att säga att vi startade från botten, det vill säga vevhuset?

Torsten: Ja, så kan man säga. Som jag tidigare sa krävde vevaxeln en del modifieringar, exempelvis ramlagertapparna på drivsidan. Där var vi tvungna att anbringa en tapp för alternatorn, vilket jag löste så här: Jag spände upp axelns registersida i en

riktbar chuck i en svarv och med ett stödlager i andra änden, lämpligen på ramlagerytan. Sedan svarvade jag bort material så att längden blev densamma som splinerns längd på 65:ans original-axelns.

Därefter borrade jag ett 30 millimeter djupt hål med diametern 14,5 millimeter och satte i en gängtapp (M16, 25 millimeter djup). Därefter tog jag bort axeln från svarven och svarvade den nya tappens för alternatorn till rätt längd (gंगा M16) med svarven så tajt som möjligt (ej gängsnitt).

För att göra det här ska man använda ett högvärdigt stål, exempelvis SIS 2541 eller en tillräckligt stor insexbult av kvalitet 12,9. Därefter låste jag tappens med hårt låsande Loctite! Bulten får inte botten, utan ska gängas mot plananslaget. Sen satte jag tillbaka axeln i svarven, väl riktad, och borrade ett centrumhål och ansatte en kuldubb. Därefter svarvade jag tappens till rätt mått, A10:ans mått för ramlagret är 30 millimeter och de ska därför svarvas till 28,55. Sen fräste jag kilspåret på rätt ställe för alternatorn.

Gunnar: Sedan var det dags för andra sidan.

Torsten: Just det, här pressade jag på en hylsa med större diameter. Hylsans mått utvändigt är 45,7 millimeter, men för övrigt utförd med samma spår som på A65:an. Här kan vi väl lägga in en bild i tidningen som visar att den är stiftad för att hindra vridning. Tappens slipades sedan färdig till diametern 44,97 millimeter.



Bilden visar hylsan fixerad mot vevaxeln med två stift. Foto: Torsten Ahlin.

Gunnar: Det var ungefär nu som vi på allvar, efter att vi dragit igång projektet, diskuterade risken för vibrationer och hur allt skulle balanseras.

Torsten: Just det, det som återstod efter att jag bearbetat vevaxeln var balanseringen. Vi diskuterade

olika balansfaktorer och jag kom faktiskt fram till att behålla samma faktor som på A65:an. Efter prov av flera orörda axlar visade det sig att faktorn 65-70 procent var optimalt. Med tanke på A10:ans tyngre svängmassa borde det bli bra. Senare visade det sig att vi hade rätt eftersom vi i slutändan också fick en motor med få vibrationer och som passade utmärkt för touring.

Gunnar: Även om jag nu springer den här diskussionen lite i förväg, kan jag ju säga att det var en enormt häftig känsla när jag kört in motorn och då vi var ute och körde första gångerna. Den sköna, dragande känslan från en lätt motorcykel med stark motor som utan vibrationer drog iväg -och ifrån- dig på Commandon.

Torsten: ...skratt, det där får vi vänta med. Har man gjort de här modifieringarna är det alltid bra med olika efterkontroller innan man tågar vidare till nästa motordel. I det här fallet gjorde jag exempelvis en sista kontroll vad gäller splinsen, att drevet verkligen når fram till lagret, för om det inte gjort det, hade jag varit tvungen att göra en justering, men eftersom allt var så som vi ville ha det så...

Gunnar: ...gick du vidare, nu kan du berätta om vevstakarna.

Torsten: Jag valde vevstakar från en Norton Commando. Varför valet föll på dem beror på att bultarna som håller samman överfallet är 3/8 tum i diameter, vilket krävs vid en motorvolym på 750 kubik. Men storändan är för stor i diameter och måste anpassas till BSA:s vevlager vilket jag löste på följande sätt: Jag svarvade ett rör vars ytterdiameter var 48,15 millimeter och som hade en innerdiameter på 45 millimeter. Längden blev (4x22 millimeter plus stickstålet).

Jag sågade sedan varje rör en millimeter över sitt centrum, la dem därefter i vevstaken respektive överfallet, och klämde därpå fast dem med två skruvar. Även här kanske vi ska visa en bild hur jag gjorde. (Se bild.)

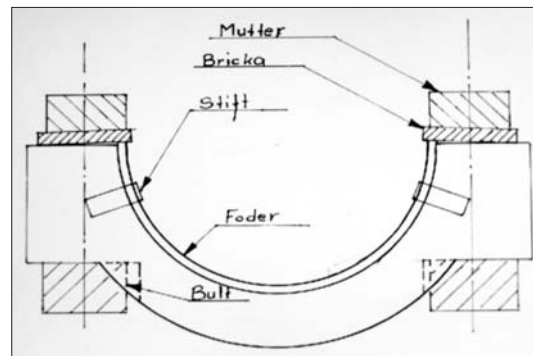
Sedan borrade och brotschade jag fyra hål (3h7, med bottenhål), sågade av stift i lämplig längd så att de stack upp någon millimeter över fodret. Därpå tog jag bort klämskruvarna som låste fodret samt fräste och filade försiktigt till tidigare plan.

Nu var det dags att montera respektive vevstake och överfall samt dra till rätt moment. I vårt fall var det 42 newtonmeter som gällde. Nu placerade jag vevstaken på en planskiva i en svarv och riktade noga innerdiametern samt svarvade till 45,87 millimeter. Men observera att ytan måste vara fin och helt utan ojämnheter! Det är mycket viktigt.

Sedan var det bara att montera isär detaljerna

och fräsa för lagerhalvornas låsning. Commandons storändas bredd måste också planas till samma bredd som hos BSA:an.

Vevstakarna var nu färdiga att användas. Vill man göra det här, så måste man komma ihåg att överfallsmuttrarna måste låsas med Loctite (hård låsning) när de monteras.



Skissen visar i detalj hur vevstaken fodrats, såsom lösningen beskrivs i texten. Skiss/foto: Torsten Ahlin.

Torsten: Nu till vevhuset. Här började jag med höger vevhushalva, demonterade styrstift och utskjutande bussningar, rensade hela ytan fri från grader och packningsrester. Spände upp vevhushalvan på en planskiva i en svarv (den som hellre vill använda en vinkelhylla, respektive ett arborverk, kan naturligtvis göra det) och riktade centrum på hålet för rambussningen så noga som möjligt. Bearbetade därefter hålet till 50 millimeter. Ska hålet behållas i ursprungligt mått måste ytan vara fri från deformationer! I det aktuella fallet var jag tvungen att bearbeta bussningens anslag till 60 millimeter eftersom diametern blev större. (Jag gjorde en fas på 1x45 grader.)

Jag monterade sedan ner halvan för mätning av vevaxelns fixering och började därefter att svarva en ersättare för rullagret. Fixeringsbiten ska ha samma ytter- och innerdiameter samt bredd, som originalet, men med lätt passning in- och utvändigt.

Efter det här gick det att lägesfixera vevaxeln genom att använda schims för att bestämma axelns mitt mot cylindern, så jag tillverkade en bricka som motsvarade schimsens tjocklek och skruvade ihop vevhalvorna med rätt moment. Här mätte jag måttet mellan högra halvans plan och vevaxelns plan, för att bestämma bussningens flänstjocklek. (Måttets värde, -0.2 millimeter för rätt axialspel.)

Sedan skruvade jag isär halvorna igen och mätte diameter och längd för bussningen, materialet bör vara tennbrons och ska svarvas ut- och invändigt samtidigt för att få bästa centrerings, eftersom vevhalvan måste riktas en gång till. Ytterdiametern ska ha ett grepp på 0,08 millimeter, innerdiametern ska

ha en millimeter som arbetsmån, flänsens tjocklek kan göras färdig. Inget oljespår ska göras utvändigt för att få bättre grepp i vevhuset.

Två hål ska borraras i bussningen och de ska stämma överens mot vevhuset samt mot vevaxelns oljespår, sedan kunde jag lägesfixera bussningen utvändigt vid flänsen och vevhuset med en rits för säker montering.

Här värmdes jag vevhuset till cirka 150 grader (mellan 120-180 grader), smörjde ramlagersätet och bussningen utvändigt med olja, och tryckte i bussningen.

Efter att huset fått svalna borrade jag två fixerstift i flänsen och drev i dem (om man använder den större bussningen), vilket ses på bilden.

Nu spände jag åter upp vevhalvan på planskivan och riktade bussningens hål så nära noll som möjligt, svarvade (du kan också arborra) till rätt mått; vevaxelns diameter plus 0,03 millimeter, 45,00 millimeter. Här måste man kolla att ytan är fin och helt fri från ojämnheter. Sedan är det "bara" att avsluta med en fas på 1,5x45 grader.

Under förutsättning att mellandrevets bussning är korrekt är halvan nu redo för rengöring, så jag monterade tillbaka demonterade detaljer.



Här syns hur bussningen fixerats mot vevhussidan med två stift. Foto: Torsten Ahlin.

Gunnar: Jag kommer ihåg att jag blev förvånad när du gjort det här, för då kom du och frågade om jag ville köra med o-ringskedja eller om jag skulle fortsätta med de där gamla traditionella kedjorna? Jag tvekade inte, självklart ville jag ha en o-ringskedja, om det nu var möjligt.

Torsten: Ja, redan i det här stadiet var det bra att du bestämde dig för vilken slags drivkedja du ville använda när allt var klart. Du ville ju använda o-ringkedja och då måste nämligen sexkanten på pluggen för växelväljaraxeln kapas och man ska också såga ett mejselspår i den, och sen montera tillbaka den till samma djup, för att allt skulle stämma i slutändan.

Jag gjorde så som jag beskrev samt tätade och låste med Loctite. O-ringens bredd får vara maximalt 24,5 millimeter, en grovlek som är lätt att hitta.

Torsten: Cylindrarna borrade jag till 77,5 millimeters diameter, plus 0,015 mm, cylinderns centrumlinje är nämligen flyttad mot mitten med 1/32 tum (0,795 mm) eftersom A10:ans vevcentrum är mindre. Jag var även tvingad att justera cylinderns skörtar (som bilden) för att de skulle gå fria från svänghjulets större diameter. Även kolvarna var jag tvingad att anpassa på samma sätt för att de skulle gå fria i sitt nedersta läge. Här får man arborra eller slipa bort materialet försiktigt, lagom frigång bör vara 1-2 millimeter.

När det här var klart kändes det säkrast att provmontera alltsammans, alltså vevhus samt vevaxel med stakarna (före enkelhetens skull med kolvar utan kolvringar), alltså att sätta på cylindern, dra runt veven ett par varv och kolla kolvarnas övre del, det vill säga kontrollera att ingenting finns ovan cylindern. Helst ska de vara en millimeter under planet för att gå fri från packningen. Gör de inte det, får man justera kolvtoppen försiktigt i en svarv. Se bara upp med packningen i och med att c-c-måttet är förändrat! (I vårt fall hade vi ändrat en massiv kopparpackning för att passa för ändamålet.)



Bilden visar hur man måste justera skörtarna för att få säker frigång mot vevaxeln. Foto: Torsten Ahlin.

Gunnar: Kanske bra att du nämner det där om den där säkringarna som det var så viktigt att vi inte använde. Minns inte riktigt vilka de var och varför det där var så viktigt?

Torsten: Just det. Man ska aldrig använda Seeger-säkringar för låsning av kolvbulten! Det ska vara clips av pianotråd, 1,25 millimeter.

Gunnar: Av vilken anledningen?

Torsten: Det är många som råkat ut för att kolvulten hamnat i cylinderväggen när de använt Seegersäkringar! Det spelar ingen roll hur noga du är, förr eller senare händer det. När man håller på med det här, är det bra att samtidigt passa på att prova ventilernas frigång mot kolven. Ställ kammern i överlappning, lägg på toppen med ventiler utan fjädrar, sätt i stötstängerna och justera ventilspelet till noll på grundkurvan. I detta läge ska man kunna lyfta ventilen upp och ner minst 1,5 millimeter. Går inte det, blir du tvungen att justera, exempelvis med ett urtag i kolven.



Även kolvarna måste justeras för att få en säker frigång från vevaxeln. Foto: Torsten Ahlin.

Gunnar: Nästa steg var toppen och om den hävdade du att det inte var nödvändigt att justera något.

Torsten: Just det, någon förändring i toppen behövs egentligen inte, i alla fall blev det så för oss med tanke på de delar vi arbetade med. Ett möjligt undantag för den som gör ungefär som vi, är att de får lov att anpassa insugskanaler till förgasarna så flödet blir så bra som möjligt.

Torsten: De yttre pinnbultarna (fyra stycken) är förlängda uppåt och nedåt så mycket som möjligt för att få bättre täthet när temperaturen växlar mellan kallt och varmt. Det är samma typ av justering som jag har hjälpt många, många Commandoägare göra, för att deras cykel ska bli helt oljetät i toppen. Även här kan vi ta en bild och lägga in i tidningen så att medlemmarna ser hur det är gjort. (Se bild.)

Bilden ska då visa att vi använder distanser för att fylla ut längden. Alla toppmuttrar och bultar måste momentdras med föreskrivet moment. Till de yttre muttrarna kan man använda en så kallad kråkfotsnyckel. Man kan köpa en sådan hos bland annat Jula.

Gunnar: Du gjorde inget år förgasarna, det var Tord som fixade dem för att få dem riktigt täta. Bestyckningen blev nålmunstycke 107, mittläge för nålen samt ett huvudmunstycke med storlek 240, vilket innebär en något fet blandning, för säkerhets skull. Jag är verkligen nöjd med förgasarna. Trots att jag kört ganska mycket så har de inte ändrat sig och tomgången är konstant mycket låg och säker.

Torsten: Ja, förgasarna blev bra, och de där justeringarna har stor betydelse för att motorn ska gå jämnt och fint.

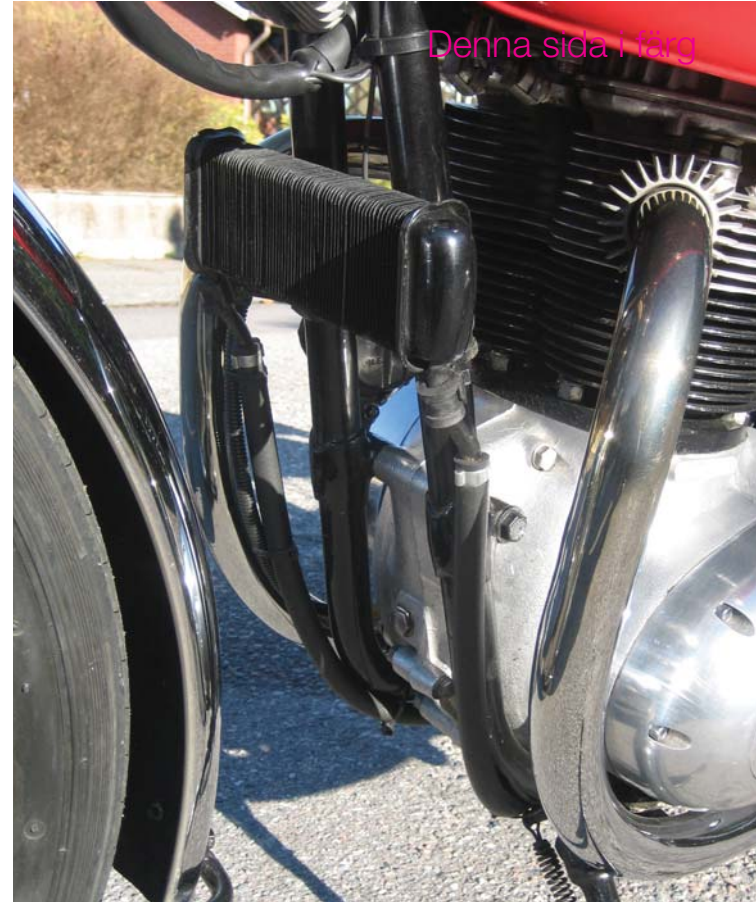
Gunnar: Så till elsystemet där vi naturligtvis behållit Lucas-systemet som många pratar så illa om. Men du har inget emot Lucas om jag fattat rätt. Hela systemet är snudd på helt original, dubbla tändspolar, kondensatorer och brytare... Vad som avviker är brytarnocken på tändförställaren...



De förlängda yttre pinnbultarna som hjälper till att ge en tätare motor. Foto: Lasse Camenius.

Gunnar: Du gjorde inget år förgasarna, det var Tord som fixade dem för att få dem riktigt täta. Bestyckningen blev nålmunstycke 107, mittläge för nålen samt ett huvudmunstycke med storlek 240, vilket innebär en något fet blandning, för säkerhets skull. Jag är verkligen nöjd med förgasarna. Trots att jag kört ganska mycket så har de inte ändrat sig och tomgången är konstant mycket låg och säker.

Denna sida i färg



Oljekylaren är både diskret och effektiv. Foto: Lasse Camenius.

fortsättning nästa sida →

På sidopanelen finns en dekal med texten "Lightning 800". Det är egentligen enda signalen om att detta är något utöver det vanliga. Foto: Lasse Camenius.



Torsten: Ja, förgasarna blev bra, och de där justeringarna har stor betydelse för att motorn ska gå jämnt och fint.

Gunnar: Så till elsystemet där vi naturligtvis behållit Lucas-systemet som många pratar så illa om. Men du har inget emot Lucas om jag fattat rätt. Hela systemet är snudd på helt original, dubbla tändspolar, kondensatorer och brytare... Vad som avviker är brytarnocken på tändförställaren...

Torsten: Ja det snackas mycket dumt om Lucas, som jag hävdar, om systemet är rätt monterat, faktiskt är ett bra och tillförlitligt system!

Nocken vi använder har en kamvinkel på endast 75 grader. Till skillnad mot originalets 180 grader. Jag har samtidigt gjort så att radien för öppnandet är mindre, vilket innebär att du får snabbare lyft. Detta är en fördel eftersom gnistefterläpet blir mindre. Dessutom blir förbrukningen mer gynnsam, bara 1,3 ampere. För att få en lång livslängd och bra stabilitet monterade jag också en flytbussning mellannocken och axeln (se bilden). När jag slipat ner den gamla nocken pressade jag bara den nya på plats. Att få en låg strömförbrukning är nödvändigt eftersom motorn kommer att arbeta med lägre varvtal, utväxlingen är i detta fall 4,14:1. Du måste ju kunna köra på halvljus även på dagen, och för att klara detta lindande jag en enfasgenerator lite annorlunda.

För att motorn ska fungera helt tillfredställande måste spänningen hela tiden vara 14 volt vid drift och detta klarar generatoren vid 1 000 varv/minut utan lyset påslaget. Med belysning påslagen behövs 1 500-1 700 varv per minut. Generatoren har en effekt på 17 ampere vid 5 000 varv per minut och redan vid 2 000 varv lämnar den 9,5 ampere. Tiden får utvisa om du måste använda en zenerdiod, men hittills verkar väl allt ha fungerat bra?



Tändförställarens brytnock. Foto: Torsten Ahlin.

Gunnar: Absolut, inga problem. Nu börjar vi nalkas slutet på projektet. Men vi ska väl lägga till några rader om smörjsystemet.

Torsten: Just det, oljepumpen är av senaste typ, den med elva tändar och bredare drev för att bättre kunna hålla trycket högt även vid lägre varvtal.

Gunnar: Jag ville också ha en oljekylare för att oljetemperaturen inte skulle bli för hög.

Torsten: Ja, den monterade jag så att returoljan går från motorn till kylaren. Därifrån trycks den från kylaren till ett oljefilter som jag satte framför bakhjulet, riktat 45 grader nedåt för att få bästa avluftning.

Från filtret går sedan oljan vidare upp till oljetanken. Oljetrycksmätaren du ville ha, satte jag på styrhuvudet så att du lätt skulle kunna se trycket medan du kör. Tryckregulatorn är inställd på 4,5 kilo vid 20 grader. A65:or från och med 1969 har ett uttag nedanför ramlagret, på höger sida, för detta. Har man en motor från perioden innan, får man lösa det själv på annat sätt.

Gunnar: När vi satt ihop allt så var det spännande när vi för första gången skulle kicka igång motorn, eller hur?

Torsten: Klart man är lite orolig för hur alla modifieringar ska fungera i praktiken och hur de påverkar varandra när de ska fungera tillsammans i en motor i drift. Nästan allt går ju visserligen allt lösa, men det brukar ofta bli mer eller mindre svåra efterjusteringar.

Gunnar: Men du blev väldigt nöjd direkt.

Torsten: Ja, all oro för att vi skulle misslyckas på någon punkt kom helt på skam. Allt gick faktiskt över förväntningarna vilket det sällan gör med så stora och vidlyftiga förändringar. Vi har ju ändå ökat motorvolymen med 23 procent och kraftigt ökat vridmoment vid lägre varvtal, cirka 20-25 procent högre.

Det har nu gått två år sedan du första gången drog igång motorn och du har kört en hel del, och allt fungerar fortfarande bra. Det känns både kul och tillfredställande. Om någon medlem läser det här och känner för att göra något liknande, har han eller hon förhoppningsvis fått en del tips. En förutsättning är förstås en bra maskinpark eller någon kompis som ställer upp. I så fall har de något att se fram emot och får gärna höra av sig med funderingar och frågor. Då kan jag berätta lite mer i detalj om hur vi gjorde.

Det är bara att lyckas till!

Första kicken...

Våren 2007 var projektet klart och cykeln klar att startas för första gången. Gunnar fick äran att kicka... Så är dagen inne för start. Gunnar rullar ut den helt ihopsatta cykeln på gatan, öppnar bensinkranarna, flödar, slår på tändningen och sätter foten på kicken. Samtidigt vänder sig Torsten om och håller för öronen "för att slippa höra smällen när hela härligheten flyger till väders", som han säger skrattande.

Men smällen uteblir. Istället rullar ett stabilt och mastigt mullrande ut ur dämparna. BSA:n ser visserligen även på nära håll ut som en original A65, men det hörs tydligt att slaglängden och volymen är större än på en original A65:a.

Gunnar lägger i ettans växel och släpper försiktigt kopplingen. Försiktigt, försiktigt, kör han några sakta varv runt kvarteret för att få upp temperaturen och för att kunna göra en grovinställning av tomgången, som nästan direkt var bra.

Efter några ytterligare provvarv, stänger Gunnar av motorn för att den ska svalna och efterdras.

- Torsten var noga med det där, minns jag rätt så efterdrog vi cylindern fyra gånger, berättar Gunnar.

- Sedan dess har den inte läckt eller svettats en droppe från vare sig cylinderfot eller topp, helt otroligt. Har jag varit ute och kört en heldag, kan det ha kommit lite olja från vevhusventilationen ut mot kedjan, men faktiskt mindre än vad som kommer från en original A65:a! Mer än så är det inte.

Dagen efter, när den första provdragningen var klar, var det dags för den första längre provturen som skedde på en mindre väg de första timmarna. Därefter blev det ett accelerationsprov på högsta växeln på en större väg.

Gunnar och Torsten -som kör sin Norton Commando Mk 3 som är en ganska tung touringhoj- kör parallellt medan hastighetsmätarna visar 70 kilometer i timmen. Vid ett givet tecken ger båda fullgas och det tar inte många sekunder förrän Torsten kan läsa Gunnars nummerskylt. Senare bad Torsten att Gunnar skulle ligga på jämn gas framför honom, och dra ordentligt på gasen vid ett givet tillfälle. Vid en lång raksträcka utan mötande bilar, kommer tillfället. Gunnar drar fullt.

- Jag drog i gasen och kände det härliga suget, helt utan vibrationer och Torsten hängde på. Men jag åkte ifrån honom. Viktskillnaden på cirka 40-45 kilo, bra vridmoment och mer trim på BSA:an tog ut sin rätt, skrattar Gunnar.

- Torsten var tvungen att växla ner och gasa, jag bara drog, och kan i efterhand konstatera att vridet är sagolikt skönt trots att jag har "det lilla" bakdrevet.

Nöjda med motorn, fortsatte de att köra i lugn takt åtskilliga mil. Dagen efter var det dags för ytterligare en efterdragning.

- Det kan verka märkligt och lite tjatigt, men efter så stora förändringar kan man aldrig vara nog försiktig. Och tiden har visat att vi lyckades få en fin och tillförlitlig hoj. Jag tvekade aldrig om att vi skulle lyckas, men Torsten hade nog väntat att åtminstone något oväntat skulle dyka upp. Det gjorde det inte, så han är nog nöjd. Förhoppningsvis ganska stolt också, för det är jag. Det är kul när någon kommer fram och påpekar att BSA minsann aldrig gjort någon 800:a!

-Nähä, men här har du en i alla fall, brukar jag säga, avslutar Gunnar nöjd.

Andra alternativ för 750 kubik
För att få 750 kubik utan en mängd maskinarbete kan man använda sig av kolvar från en Triumph T140, 750 kubik, med diameter på 76 millimeter. Den har kolvbulten 5 millimeter längre upp vilket kompenserar den längre slaglängden som ökar tio millimeter med A 10:ans vevaxel.

Man kan även använda A 65:ans svänghjul, men den måste givetvis balanseras om. Även kolvbulten är av samma diameter.

Naturligtvis måste man kontrollera att kolvarna går fria för svänghjulet, men att ändra vevaxeln kommer man inte undan. Visserligen är det mycket troligt att vibrationerna blir större med detta utförande, å andra sidan behöver man inte varva motorn lika mycket.

Här går det alldeles utmärkt med en cylinder som är borrad 0.040 tum.

Ett måste är dock att fixa eller byta oljepumpen, läs tidigare tester av oljepumpar.



O-ringskedja har ökat driftsäkerheten.
Foto: Lasse Camenius.

Denna sida i färg



Gunnar har kört motorcykel sedan barnsben och har även en Laverda 750 och BSA M20. Foto: Torsten Ahlin.



Lasse Camenius med sin Norton 16H 1936.
Foto: Björn Camenius



Torsten Ahlin. Foto: Lasse Camenius.

800:an har idag rullat åtskilliga hundra mil och visat sig tillförlitlig.

