

# BLADET

ÅRGÅNG 28 – NR 4 2011



Svenska BSA Klubben [www.bsaoc.org](http://www.bsaoc.org)

# Tidningens innehåll:

Vid styret	3
Rally Monte – Varberg – eller Stelbensträffen 2011	4-10
Olles BSA C15 Star	12-15
Senaste nytt inom Customvärlden	15
BSA instruktionshandbok del 2, B-modeller 1946-1955	16-27
Solsvängen 2011	28-30
Motorkväll i Husqvarna	31
Boktipset	32-33
Säljes och Köpes	34
Nyheter från MHRF	35
Klubbregalia	36
Vägvisaren	37
Klubbinfo – Styrelse & Lokalavdelningar	38-39
Träffkalender	39



## Skriv till BSA Bladet

BSA Bladet görs inte bara av en redaktion, det är du som medlem som är den viktigaste bidragsgivaren till BSA Bladet. Berätta om dina utflykter på

BSA:n, renoveringen eller något annat som hör till BSA intresset.

Har du en bild också så är det ännu bättre. Vi lånar gärna också broschyrer eller annat BSA material. Vi fotograferar av eller scannar dessa på ett sätt som inte skadar ditt material. Insänt material återsänds en tid efter utgivningen förutsatt att avsändarens adress är uppgiven.

Du får gärna sända material digitalt alltså via e-mejl. Tänk på att vi behöver högupplösta bilder om du fotograferar med en digitalkamera, vi önskar en upplösning på 300 dpi, i denna upplösning är en digitalbild några MB stor.

Det lönar sig att skriva till BSA Bladet. Bidragen skall vara av intresse för BSA ägaren. Egen text och bild premieras högre än enbart bild. Texten skall vara av sådan längd att den inte kan anses som ren bildtext. Originallitteratur såsom broschyrer, handböcker mm är mycket välkommet. Redaktionen utser ett insänt bidrag per nummer till "bästa bidrag". Detta belönas med BSA bok, värd 200:-. Övriga insända bidrag får som premie en fin BSA penna, så länge dessa räcker och som endast kan fås på detta sätt.

Presstopp

2012

25 februari

14 april

25 augusti

10 november

Sänd ditt bidrag till:

BSA Bladet, Brännarns väg 15, 432 76 Tvååker,  
eller maila till [bsabladet@bsaoc.org](mailto:bsabladet@bsaoc.org).

Glöm inte att skriva din postadress så att vi kan sända din premie!



Framsidan: Olle Gunnarssons BSA C15 Star 1961.

Foto: JJ

Baksidan: Morten Kiellands BSA B33 från 1952. Den ble første gang registrert i Norge i 1963, i Mosjøen i Nordland (reg-bokstav W). Jeg antar at den er blitt importert brukt fra England. Fargen var (i flg tidligere eiere) opprinnelig mørk rød (maroon). Jeg har kun hatt sykkelene litt over ett år nå, men jeg har kjørt over 10.000 kilometer med den bare i år. Den går som en klokke og starter som regel på første spark. Originalt 6V el.-opplegg. Bensinforbruk ca 0.28 liter/mil på langkjøring. Kul å kjøre i svinger også, men bremsene er som kjent ikke de beste.

Foto: Morten Kielland



# Olles BSA C15 Star

Text & bild: Johan Johansson



Olle Gunnarsson nöjd ägare med BSA C15 Star 1961, tillika Bästa BSA på BSA-campingen 2011, för sitt genuina originalskick med denna orörda lågmilare.

*Maskinen är original i allt, sadelns två vit/grå klädsel, ribbdäcket fram och universaldäcket bak, Almond Green heter färgen. Lagg märke till den tillplattade änden på avgasröret.*

Bästa BSA på BSA-campingen 2011 blev Olle Gunnarssons BSA C15 från 1961.

Olle är från Sollebrunn och har fått tag i en i det närmaste orörd BSA C15 som är i ett fint patinerat bruksskick. Olle är den 3:e ägaren. Första ägaren var sågverksarbetare och bodde i Vårgårda, han hade den i några år tills den andra ägaren som bodde i Sollebrunn tog över maskinen. Maskinen har hittills bara gått 1200 mil dvs ca 24 mil per år.... – Maskinen är liten och fin att köra, känns som en moppe, den känns trevligast i hastigheter kring 80 km/tim berättar Olle.

BSA C15-modellen introducerades hösten 1958 (1959 års modeller) och var av den nya sk "Unit Konstruktion", enhetskonstruktionen. Termen avser att motor och växellåda är i samma enhet. Tidigare hade BSA:s fyrtaktare använt separat växellåda men från och med nu var den alltså hopbyggd med vevhuset.

Konstruktionen är delvis ett arv från att BSA ägde Triumph. Motorn baseras på konstruktioner som fanns i Triumph-modellerna Tiger Cub (200 cc) och Terrier (150 cc). C15 kom att ersätta både BSA:s 350 cc B31 och 250 cc C11 och C12. Vid introduktionen var C15 Star, som modellen hette en landsvägsmaskin. Ganska snart kom även trial och cross-modeller baserade på samma motorkonstruktionen. Snart kom även större modeller som utvecklades ur denna som B40 (350 cc) och 1967 B44 (441 cc). 1971 ersattes de "gamla" modellerna av 250 cc B25 och 500 cc B50 som kom att bli BSA:s sista encylindriga modeller. Alla modeller fanns i en mängd olika varianter.



*På motorns registersida ser vi den lilla stjärnan med siffrorna 250. Som ett arv från Triumph har vi ett stötsångsrör vid cylindern.*

Den landsvägsmodell som Olles C15 Star är tillverkades alltså som årsmodellerna 1959 – 1967. Motorn hade ett kompressionsförhållande på 7,5:1, Borrning x Slaglängd var 67 x 70 mm. Cylindervolymen var 250 cc och effekten uppgavs till 15 hk vid 7000 varv/minut. Transmissionskedjan är av dubbel typ, en sk Duplex-kedja. Fyra växlar i växellådan gjorde maskinen lättkörd och trevlig på vägen. På motorn ser man ett litet torn som sticker upp, där i finner man brytarspetsarna. (Detta försvann på senare modeller och brytarna placerades rakt på kamaxelns ände i stället.) Cylindern står rakt upp vilket skiljer sig mot Triumphs förlaga som hade lätt lutande cylinder.

Vidare har maskinen 6-tums fullnavsbromsar både fram och bak. Båda hjulen är av dimension 3,25 x 17". Alternator (växelströmsgenerator) stod för laddningen och batterispänningen var 6 volt. Bensintanken var på 2,5 gallon (11,4 liter). Det är en ganska liten maskin med en hjulbas på 1302 mm. Sadelhöjden är 762 mm. Torrvikten är låga 127 kg. (Motorn väger 34,5 kg). Färgen på Olles C15 Star är Almond Green.



*Här ser vi det uppstickande brytarhuset vid cylindern, den vita omkopplaren på kåpan är tändningsomkopplaren (saknar nyckel).*



*Utsikt från förarplatsen, Amperemätaren till vänster, Ljusomkopplaren till höger och Smiths Hastighetsmätaren graderad till 140 Km/h. Olles maskin har endast gått 12059 km.*





Framgaffeln är av en ovanligt avancerad konstruktion, med invändiga stänger som ger en betydligt bättre dämpning än i de äldre konstruktionerna.

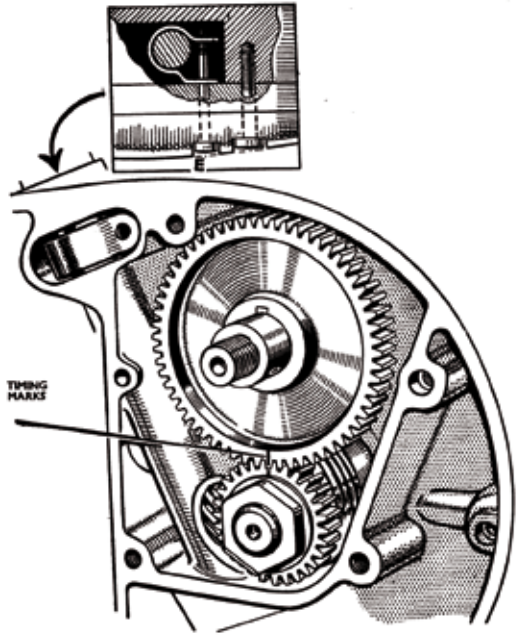


Fig. 6. Valve Timing Marks.

Här ser man drevet innanför registerkåpan, det undre drevet sitter på vevaxeln, det övre (stora) är kamaxeln. Till vänster syns drivningen som går till brytarhuset, som drivs med snäckdrev på vevaxeln tillsammans med oljepumpen. Den infällda bilden visar justeringen för brytarhuset.

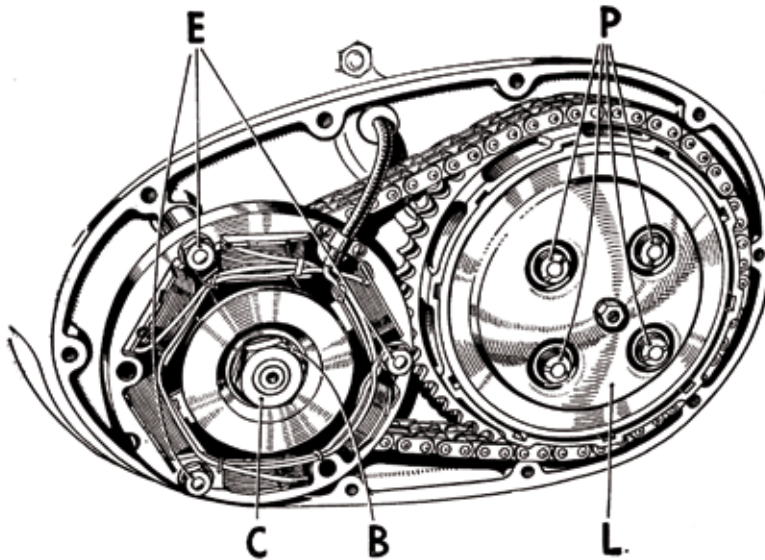


Fig. 13. Clutch and Generator Removal.

Här ser vi transmissionen, till höger är kopplingskorgen och duplexkedjan som går fram till motordrevet på vevaxeln som döljs av alternatorn som sitter på vänstra sidan.



*Transmissionsidan på C15 Star.*

## Senaste nytt inom Customvärlden

BSA Bladet, Varberg, Maj 2011.

BSA Bladet kan idag avslöja det senaste i en ny trend inom custombyggen. Man har gjort allt redan, kromat, lampor, choppat, strechat, strokat osv. Något nytt måste till...

Det senaste som BSA Bladet erfar efter ett besök på den lokala Custom-shoppen, Valen Custom i Varberg är att det inte finns något hetare just nu än att ge sitt bygge namn efter coola mc-märken.

Se här en H-D Custom utrustad med det coola mc-märket BSA!

/JJ

