

# BLADET

ÅRGÅNG 31 – NR 4 2014



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



# Tidningens innehåll:

Vid styret	3
Modifierad BSA A10 Road Rocket	4-5
Firebird Scrambler - en ovanlig fågel från BSA	6-9
Svenska BSA klubben 30 år	10-19
BSA service sheet - flytande bromsbackar	20-22
Inbjudan till årsmötet	23
Info om 52 th international BSA Rally	24-27
BSA: samlarserie nr 1	28
Säljes & Köpes	29
Boktipset	30-31
Klubbregalia	32
Vägvisaren	33
Klubbinfo – Styrelse & Lokalavdelningar	33-35
Träffkalender	35



## 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" som belönas med en trevlig BSA-relaterad gåva, värd 200:-.

Övriga insända bidrag får som premie en fin

**Presstopp** | **21 februari**  
**2014** | **25 april**  
| **29 augusti**  
| **7 november**

BSA penna, så länge dessa räcker och som endast kan fås på detta sätt.

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: *Jim Brierly's vackra BSA A65 Firebird Scrambler från 1971. Läs mer om Firebird i detta nummer.*

Foto: *Johan Johansson*

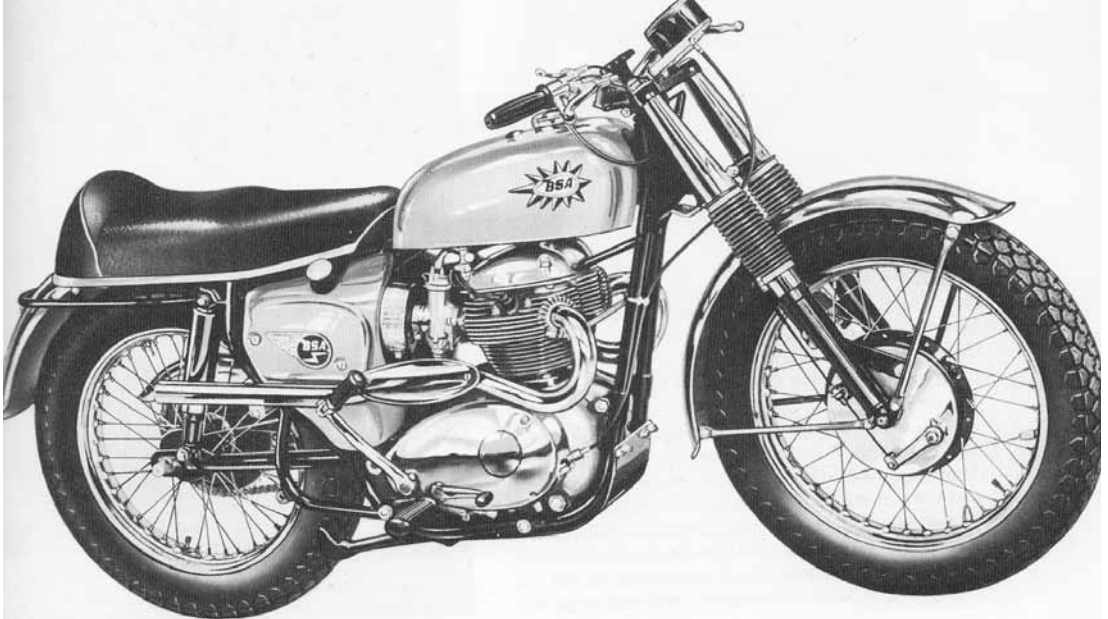
Baksidan: *Håkan Hedegren, Anders Johansson, Roger Axell, Jan-Erik Ceder . Glada BSA-killar på BSA-dagen i Jönköping 2014.*

Foto: *Kristina Lindqvist*

# Firebird Scrambler - en ovanlig fågel från BSA

Text Och bild: Johan Johansson

*Idag skall vi titta närmare på en av de ovanligare A65-modellerna från BSA. Vid ett besök i England i slutet av maj i år träffade vi Jim Brierly som hade denna vackra BSA A65 Firebird Scrambler från 1971. Detta är den sista modellen av typen som bara fanns i BSA:s modellprogram i 4 år.*



BSA A65 Hornet 1966.

1965 – 1967 såldes en A65-modell som hette Hornet i USA, en 650 cc twin med upplagda raka rör på båda sidorna, inget ljus men en varvräknare graderad till 10 000 varv/min och var avsedd som ökenracers och härstammad från systemmodellen BSA A50 Cyclone som var en 500 cc twin. Att sälja en maskin utan ljuddämpare eller ljus blev till slut ett problem, och i 1967 års Amerikanska broschyrer fanns varningstext som meddelade; 'Maskinen måste utrustas med ljuddämpare och ljus om den skall framföras på väg.'

Så till modellåret 1968 kom en större förändring genom att modellen Hornet lades ned och ersattes av A65 Firebird Scrambler, den utrustades med ljuddämpare och strålkastare samt hastighetsmätare upptill den tidigare varvräknaren, men fortfarande med upplagda rör dragna utmed båda sidorna på maskinen. Frambromsen var en dubbelverkande av samma typ som Lightning och Spitfire. På BSA-vis för "off-road-modeller" så hade den en mindre 6" strålkastare. Om de tidigare Cyclone/Hornet modellerna var rena ökenracers så var den nya Firebird Scrambler en så kallad 'Street Scrambler' (översatt Gat-cross). Tanken var fortfarande en liten

plasttank av samma typ som Spitfire hade.

1969 fick modellen en ny större plasttank och som 1970 ersattes av en ståltank av samma typ som vissa Lightning hade. Men framför allt så lades båda avgasrören upp på vänster sida av maskinen och gav den ett rått och rent utseende när den sågs från höger sida. För passageraren var de båda högt upplagda avgasrören fortfarande mer tveksamma men det fanns i alla fall ett skyddsgaller så att man inte direkt brände sig på benen. Den mindre 6" strålkastaren användes fortfarande.

Inför modellåret 1971 genomgick BSA:s modellprogram en stor förändring. BSA kände av trycket från omvärlden och hade under flera år planerat och jobbat på en förnyelse av modellerna. Resultatet av detta blev ett helt nytt chassi men inga större förändringar på motorkonstruktionerna. Chassiet design delades med dotterbolaget Triumph varför många delar därefter var gemensamma för de båda bolagen. Resultatet som på engelska ofta kallas OIF (Oil in Frame), oljeram, genom det kraftiga övre ramröret, som utgör oljetanken. Det börjar vid

styrhuvudet och går under tanken och vidare ned bakom motorn ner till under svingarmen där en platta avslutar konstruktionen med ett grovt oljefilter.

Oljeramen är en bra och enkel konstruktion, betydligt färre delar finns på dessa maskiner än dess föregångare. Det avspeglas bland annat i vikten på motorcyklarna. Om vi tittar på Firebird-modellen ser det ut så här:

1968	1969	1970	1971
186 kg	191 kg	185 kg	179 kg

Vi ser då att 1971-års modell är den lättaste av dem alla, det är inte alltid som det gamla var bättre. Detta gäller samtliga oljerams-modeller, de var lättare än deras föregångare.

Oljeramen kritiseras för att vara högre än föregångarna. Det är inte sant, den har samma höjd på sadeln, 32" (81 cm) som föregångarna. Däremot är sadeln bredare i framkant vilket gör att man inte når ned lika lätt som på tidigare modeller.

Förutom ram, tank, sadel, luftrenare och skärmar som var nya märks kanske framför allt naven och framgaffeln. Framgaffeln kom att bli den bästa som använts på BSA genom tiderna, i praktiken en kopia på en Ceriani framgaffel, med mycket goda fjädringsegenskaper, den sväljer lätt ojämnheter och uppför sig utmärkt vid guppiga vägar något som ger modellen utomordentliga vägegenskaper.

Naven som är koniska till formen innehåller en 8" dubbelverkande frambroms med en ny bromssköld med ett rejält luftintag som ger bromsen ett "raceigt" utseende. Bakbromsen är en traditionell 7" broms som en del av det koniska navet. Naven är eftertraktade vid racingbyggen för att det liknar en typ som

användes på Norton Manx. De är svårt att justera in frambromsen så att den tar lika bra som 8" bromsarna som fanns 68 – 70, men med noggrann justering så an den till och med bli bättre än föregångarna. BSA hade också en garantikampanj där bromsarmarna byttes ut till en modell som var längre än originalet, vilket generellt gjorde frambromsen lättare att använda, dvs. den tog bättre. Original bromsarmarna var 2,5" och de förbättrade var 3" långa. Det finns även eftermärknads bromsarmar av den längre typen. Även för bakbromsen fanns en längre bromsarm, där originalets 2-5/8" ersattes med en av längden 3-1/8", dock skall den längre monteras uppåt i stället för originalet som satt nedåt.

Om vi tittar mer i detalj på 1971:ans BSA A65 Firebird Scrambler ser vi först den mindre 6" strålkastaren, blinkers som kom som originalutrustning på alla modeller från 1971. Avgassystemet som är svartfärgat och upplagt med båda avgasrören på vänster sida. Maskinen har "amerikatanken" som är 2,5 gallons (11 liter), med en dekorpanel av eloxerat aluminium över hela mitten. En annan speciell detalj som följt med modellen genom åren är de speciella vikbara fotpinnarna hos föraren. En detalj som Brians maskin saknar är vevhusplåten under vevhuset som var standard hos modellen.



Dekal på sidokåpan vid tändningslåset.  
(Konstig nyckelring...)



Lucas 6" strålkastare och Lucas blinkers, hastighetsmätare och varvräknare var standard på Firebird Scrambler.

I motorn som är av den gamla pålitliga konstruktionen sedan 1962 har ändå vissa förbättringar skett över åren och just till 1971-årsmodeller så kom de sista viktiga förändringarna. Faktiskt redan till 1970 så hade cylinderfoten förstärkts med kraftigare pinnbultar runt om, även kopplingswirens dragning hade förändrats, den går nu rakt uppifrån in i mellankåpan till en mekanism med tre kulor och två motstående stycken som påverkar kopplingsarmen. Den yttre kåpan på registersidan fästs numera med 7 skruvar mot tidigare 3.



*Originalförgasare AMAL Concetric 930, Champoin Tändhattar och extrautrustad med oljefilter av Norton typ får ledigt plats vid oljeramens centralrör bakom motorn.*

De verkligt stora förbättringarna är en förbättrad oljepump som från 1971 är av gjutjärn. Även vevstakarna har förbättrats till en kraftigare typ men de är fortfarande en av de svaga punkterna i motorn. Om man renoverar en BSA A65:a så bör dessa bytas till moderna stakar av billet-typ eller stål för att undvika brott på en vevstake om man kör riktigt hårt.

På A65:orna är det också meningsfullt att bygga om oljetillförseln till vevaxeln helt och hållet om man kör långt, mycket eller racear. Man byter då också ut bussningen på vevaxelns registersida som ersätts med ett kombinerat nål och kullager. För normal veterankörning duger originalets konstruktion med en bussning i regsitersidan långt bara man har en juste oljepump.

Topplocket är lite kraftigare då det gäller packningsytan mot vetilkåpan samt något grövre pinnbultar än tidigare modell. Ventilkåpan (Intergrated Rocker Box på engelska) har en annorlunda gjutning med två skruvar mitt på som används för att fästa momentstaget mot ramröret ovanför motorn. (Momentstaget är mycket viktigt, utan detta får du rejäla vibrationer i hela maskinen.)

När ägaren Brian drar hem senare på kvällen fylls kvarteret av kraftiga och omisskännliga toner från BSA A65:an, kompisens Honda 4-cylindriga moderna sportmaskin märks (hörs) inte alls när BSA:n drar iväg i från stil. Firebird Scrambler en av de mest ovanliga A65-modellerna, riktigt cool.



*Förarens fotpinnar är vikbara.*

## Data om BSA A65 FS Firebird Scrambler 1971

### Motor:

**Typ: 2 cylindrig paralleltwin**  
**Borr x Slaglängd: 75 x 74 mm**  
**Cylindervolym: 654 cc**  
**Effekt: 52 hk vid 7000 varv/min**

### Elsystem:

**12 volt 115 watt Alternator**  
**(Växelströmgenerator).**  
**Strålkastare: 6"**

### Chassie:

**Tank 11 liter**  
**Framhjul 3,50 x 19", Dunlop K70**  
**Bakhjul 4,00 x 18", Dunlop K70**  
**Hjulbas 56" (1420 mm)**  
**Vikt 179 kg**

*Högersidan är ren och fin  
utan några avgasrör.*



*Vy bakifrån,  
de svartfökrömade avgas-  
röret och ljuddämparna fyller  
ut västersidan fint.*