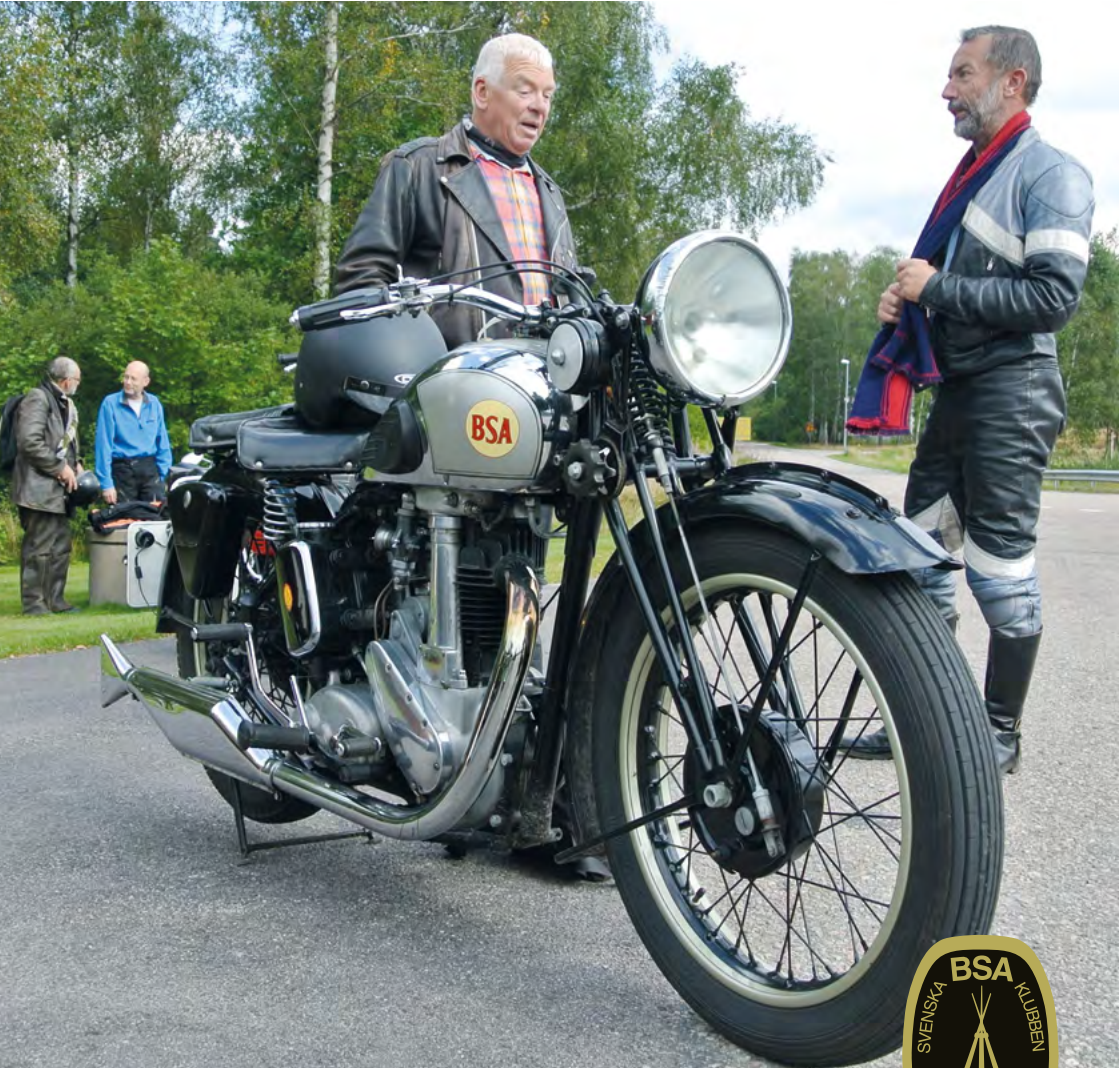


BLADET

ÅRGÅNG 33 – NR 2 2016



Svenska BSA Klubben
www.bsaoc.org



Innehåll:

Vid Styret	3
Världsrekord på BSA - 2016	4
När gängen är paj	5-8
Stelbensträffen 2015	9-10
Medlemsmaskinen	11
Sagan om två B.S.A.	12-13
Säljes - köpes	15
Det Våras för Enstånkorna	16
BSA dagen 2016 info om samlingsplatser	18-19
Kungsrallyt Kollage	20-21
Nya BSA tillverkas fortfarande!	31
Boktipset	24-25
Vägvisaren	27
Klubbregalia	28
Klubbinfo - Styrelse & Lokalavdelningar	29-30
Träffkalender	31

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 BSA penna, så länge dessa räcker och som endast kan fås på detta sätt. Se bild sid 30!

Sänd ditt bidrag till:

BSA Bladet, Brännarns väg 15, 432 76 Tvååker, eller maila till bsabladet@bsaoc.org.

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

Presstopp 2016



28 augusti
5 november

Vid Styret

Ordförande: Johan Johansson

Ja - så plötsligt är säsongen igång! Vintern och våren är seg med bakslag men så plötsligt så är det full fart på alltihop och sommaren är runt hörnet. Hoppas du fått fart på din hoj så att du kan njuta av några sköna turer i sommar.

Jag har det sista halvåret lyckats pyssla mer än vanligt i garaget, mer om detta hittar du på annan plats här i tidningen och det känns bra. Väntar på nya förgasare till farsans gamla BSA A70 så att den nu skall bli helt original, med dubbla förgasare igen, de sista åren har den gått med en förgasare och annan topp men nu är det originalet som gäller igen. Dock verkar leverantören Amal, (Burlen Fuel Systems) dras med produktionsproblem, först fick jag besked att leveranstiden skulle vara 6 veckor, och när dagen var framme så skulle det ta ytterligare 5 - 6 veckor. Inte imponerande....

I detta nummer så finns de många träffannonser, visa ditt intresse besök någon träff, bara så om det är över dagen men ta med dej din BSA och visa att ditt stöd, det betyder mycket för dem som arrangerar träffarna men framför allt så får du träffa likasinnade kanske se något intressant och få någon idé eller kanske tips om något problem!

Det är också bra för din maskin att få gå lite då och då. Tycker du att det är för långt till en träff, du kanske börjar bli gammal eller så är det din hoj som är väldigt gammal, varför inte ta den på en släpkärra för att ändå kunna vara med men lite bekvämare/säkrare att inte köra

så långt? Det är helt okej! Vi försökte för några år sedan att vara lite hårdare på att bara BSA/Engelska motorcyklar fick delta i aktiviteterna, men nu sedan några år tillbaka har vi tänkt om och uppmanar Er som medlemmar att åka på era hojar, gärna på BSA men kom hellre på en hoj eller med en kompis på annat märke för att träffas, trivas och prata om BSA!



Kör du en riktig gammal BSA, närmare bestämt en av 1931-års modell så hade jag nöjet att ropa in en Svensk Handbok som Generalagenten H Göransson i Göteborg hade givit ut på en Tradera auktion. Jag har ju ett litet privat projekt där jag samlar information om BSA Motorcyklar på svenska och

detta finns på internet under www.bsafiles.se, där kan du hitta denna fantastiska lilla skrift som handlar om Sloper-modellerna och hur de bör skötas samt köras. Varsågod!

Trevlig Sommar önskas er alla!

Johan Johansson

Bilagor till detta nummer av BSA Bladet:

Medlemskort (Påminnelse om du inte betalat).

MHRF-kalendern med ännu fler träffar...

Värvningsbroschyr - lämna denna till någon som ännu inte är medlem.

Värva en ny medlem!

Med detta nummer följer en liten broschyr som vi vill att du lämnar till någon som ännu inte är medlem i BSA-klubben. Vi behöver bli fler för att kunna fortsätta att ge ut BSA Bladet i samma omfattning som tidigare. Vårt mål är hundra nya medlemmar så att vi kommer upp i över 600 betalande medlemmar, då får vi en hälsosam ekonomi i klubben.

Du kan hjälpa till - värva en ny medlem!

Världsrekord på BSA - 2016!

Text: Johan Johansson



Bild från Onkel Google. Vi hade en länk till Video på BSA-klubbens facebook dock är denna inte längre tillgänglig men du själv söka på Internet/Youtube med sökorden - Guy Martin Wall of Death.

Den 28 mars 2016 satte engelsmannen, roadracingsföraren och rekordhållaren Guy Martin världsrekord i hastighet som "Dödsryttare" med en BSA / Rob North Rocket 3.

I en programserie med engelska Channel Four sändes Live från en särskilt konstruerad tunna (Wall of Death) där Guy Martin körde som vad vi på svenska brukar kalla "Dödsryttare" under kontroll av Guinness World of Records. Målet var att slå hastighets rekordet.

Tunnan som betecknas som den hittills största i världen med 37 meter i diameter var konstruerad i en f.d RAF hangar i Lincolnshire med hjälp av ett större antal containers och traditionella väggar av trä.

Träningen skedde med en modern Indian Scout men när det väl var dags att göra rekordförsöken valde Guy att ta sin egen byggda BSA Rocket 3 "Bitsa" med Rob North ram vilket vi i BSA Bladet ser som det enda rätta!

Guy har tränat för rekordet i över ett år men det har skjutits upp i tid då han bröt ryggen

på Ulterns Grand Prix i augusti 2015 efter en dramatisk krasch. Men nu var han redo igen. Guy har tidigare satt ett antal olika hastighetsrekord på cykel, flygplan och kälkar och nu var det dags som "Dödsryttare".

Man hade målet att komma upp i över 80 mph, men G-krafterna satte till slut stopp för det målet. När man kom upp mot dessa hastigheter så svartnade det snart för ögonen pga detta. På morgonen vid träning hade man nått 80 mph men när de kontrollerade försöken gjordes nådde man vid första försöket 71 mph innan det började svartna för ögonen. Vid andra försöket nådde Guy 78 mph och efter övervägande testade man en tredje gång utan att kunna förbättra resultatet.

Men med mer exakt 78,150 mph (125,77 km/h) så satte Guy världsrekordet!

Dagen efter var Guy Martin tillbaka på sitt "civila" arbete i Grimsby som lastbilsmekaniker för att jobba på en Scania med elproblem.

BSA-bladet/BSA-klubben Hurrar & Grattar till bedriften!

När gängen är paj

Text & bild: Johan Johansson

Vad gör man när en gänga är ur gängorna? Dvs. skruven, bulten eller som i detta fallet, pinnbulten inte drar längre... Suck och elände? Njae, det finns en ganska enkel räddning som fixar problemet!

Min fru har köpt tillbaka sin gamla B44 Victor Special från 1970. Vi sålde den i delar och köpte tillbaka den från samma man vi sålde den till i delar efter snart 18 år. Inte så mycket hade hänt, den har inte blivit ihopsatt, några delar hade försvunnit, men ramen har blivit omlackerad så den var i princip bara att skruva ihop igen.

Så jag har satt ihop chassiet, började på att plocka ihop motorn som var isär så långt att vevhuset var orört men allt annat var urplockat och i delar. Jag hade nog gjort detta själv innan den såldes. Så jag började sätta samman delarna. Nya packningar och packboxar monterades här och där. Växellådan plockades i igen. Cylinder, kolv och topp sattes på plats. Enligt verkstadshandboken så kan man inte ta av toppen eller vipparmshuset med motorn i ramen så alltihop måste tillbaka innan jag kan sätta motorn i ramen. Jag sparar transmissionen tills motorn är i ramen då blir den lite lättare att lyfta i samt att jag tycker att man får bättre mothåll med hjälp av transmissionskedjan och drivkedjan på plats som mothåll när t.ex. kopplingskorgens centrum skall dras fast.

Jag hade bara vipparmshuset kvar att sätta tillbaka så jag kollade över detta och det såg och kändes okej. En pinnbult satt inte på plats... Letade i lådorna med skruvar som hörde till hojen och där var den. Stoppade i den i hålet där den skulle sitta - och den bara ramlade dit. Nja i ärlighetens namn fanns det väl två gängor kvar i botten. Den var väl sådan när vi sålde den menade Camilla så det var ingen nyhet. Jag kom inte ihåg denna detaljen alls efter 17 år men det kan mycket väl stämma. Någon anledning till att den plockades isär fanns väl. Då detta är en av de två pinnbultarna som håller fästet för momentstaget som går till ramen är det väl bra om de sitter rejält fast, eller hur?



Satsen med borr, gängtapp, gänginsatser, verktyg för montering och verktyg för att bryta av tappen på gänginsatsen.

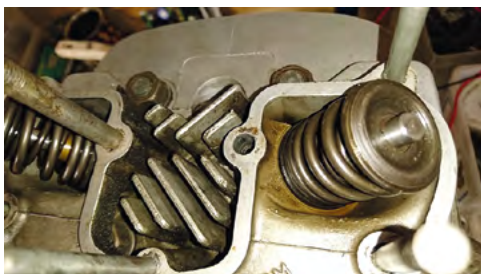
Det tyckte jag också och detta är en liten redogörelse för hur det fixade sig.

Då jag hade satt ihop cylinder och topp med en nya packningar, topplockspackningen är en fin kopparpackning med en upphöjd läpp som trycks ihop när man drar ned toppen mot cylindern, så är jag för snål för att lossa toppen igen och behöver skaffa en ny topppackning så jag funderar över hur jag kan fixa detta utan

att lossa topplocket. Under tiden beställer jag en med gänginsatser som det heter. Helicoil är ett välkänt märke för många som nästan blivit synonymt med gänginsats. Jag surfar runt lite på nätet och hittar en leverantör som verkar pålitlig. Tracy Tools i England har satser för den gänga jag har, 5/16 BSF (22 gängor per tum). Satsen innehåller borrar i lämplig dimension, gängtapp för insatsgängen och 20 insatsgänger, monteringsverktyg och ett litet verktyg som man slår av en tapp på insatsgängen med när man har den på plats. Satsen är av Tysk tillverkning och fabrikatet var V-Coil.



Plexiglasskivan på plats och klart att borra upp hålet där gängan är paj. Dom blanka muttrarna fungerar som distanser för att skivan skall få ett lämpligt avstånd och styra borrar och tapp så det blir vinkelrätt.



Mitt i bilden syns den kassa gängan.

Under tiden som jag väntar på leveransen funderar jag på hur jag skall kunna borra vinkelrätt i toppen som sitter på motorn och dessutom lyckas gänga för hand i vinkel för det funkar ju inte med en pinnbult som pekar lite snett när man skall sätta ihop det igen. Bäst hade varit att göra detta med toppen lös med hjälp av en större pelarborrmaskin då hade det blivit rakt "automatiskt".

Men plötsligt slog det mej, en borrjigg måste funka! Med hjälp av vipparmshuset i sig så kunde jag kopiera bultmönstret mot topplocket på ett enkelt sätt och samtidigt få det tillräckligt exakt. Tänkte att jag behövde en bit aluminiumplåt för detta så nästa morgon fick verkstaden på jobbet besök för att se om det fanns någon lämplig överbliven bit. Men nej, inte tillräckligt tjock fanns att tillgå. Så vad göra i stället? Kollade runt lite och hittade till slut 8 mm tjock plexiglas vilket borde funka.

Väl hemma på kvällen igen satte jag igång.

Vipparmshuset har styrhylsor på två av bultarna så dessa måste jag borra för först. Styrhylsorna funkade med 8,5 mm borrar. Sen var det 5 st hål kvar av de 7 hål i 1/4" vilket funkade precis med 7 mm borrar. De två pinnbultarna där den ena hade gängpaj var ju 5/16" och 8 mm var en lagom passform. Efter att de båda hålen för styrhylsorna hade borrats noggrant var det enkelt att med hjälp av vipparmshuset borra rakt igenom med vipparmshuset som mall mot plexiglasen för att på en perfekt avbild av hålmönstret.

Lite tygtrasor användes för att stänga ute borrar och senare gängspån så att dessa inte kom på villovägar.

När detta var klart kunde jag enkelt sätta plexiglasen över toppen ca 40 mm ovanför ytan genom att använda ett gäng M8-bultar som distanser och sedan dra fast plexiglasen med originalmuttrarna som håller fast vipparmshuset. Därigenom fick jag en exakt mall för att kunna borra upp hålet där det var gängpaj på frihand utan att hålet riskerade att bli snett. Att vara noggrann och hålla koll på hur djupt du behöver borra är noggrant.

Borrningen gick som i smör. Det levererade borret var ultravasst så det skar mjukt och exakt i toppens aluminiumgjutgods. För att kunna behålla styrningen från plexiglasen fick det nu lossas och det aktuella hålet för pinnbulten som



Efter att hålet borrats upp för gängning så justerades hålet i plexiglasen så att skaftet på gängtappen styrdes vinkelrätt vid gängningen.

nu skulle gängas upp fick borras upp något (i plexiglasen) för att styrningen skulle kunna ta diametern av gängtappens skaft. Sen kunde man sätta tillbaka plexiglasen som tidigare och nu styrde det gängtappen så att den kunde styras vinkelrätt ned i det tidigare uppborrade hålet där gängan varit paj. Gängtappen var även den synnerligen vass och skar lätt ned i aluminiumgjutgodset i toppen. Här bör man också hålla koll på hur djupt gängan skall gå.

När detta var klart var det dags för försiktig rengöring, eftersom motorn är ihopsatt så vill jag ju inte ha in några spån från borrningen eller gängningen. När allt var rent och det nygängade hålet var fritt från spån så var det dags att dra i själva gänginsatsen. Gänginsatsen är gjord av rostfritt stål med hög precision. I instruktionerna står det att överdelen på gänginsatsen skall sitta 1 1/2 gänga ned från toppen. Med hjälp av verktyget som insatsen skruvas ned med så är den ställbar för hur djupt insatsen skall komma. Den lilla tappen skall vara nedåt och verktyget släpper genom att avståndet mellan mothållet och slitsen i verktyget bestämmer hur djupt tappen kommer innan verktyget tappar taget.



Här syns gänginsatsen på verktyget för montering. Med denna inställningen kommer insatsen just under kanten för gängan innan verktyget tappar taget om tappen på insatsen. (För rätt djup behövde stoppet flyttas upp några millimeter till).



Verktyget för att slå av gänginsatsens tapp.

Det går lätt att dra i insatsen och man kan ju ta upp och kontrollera och ev. justera djupet nedåt innan man är klar. Observera - det går inte att backa tillbaka gänginsatsen... När man har gängan där man vill ha den så slår man av den lilla tappen på gänginsatsen så är det klart. Jag fiskade upp den avslagna tappen men en liten mejsel och en liten klick fett.

Med det var det hela klart och pinnbulten gick att skruva i med en precision högre än originalet. En insatsgंगा är också mycket stark och tillförlitlig. Inom försvarsindustrin sätter man oftast gänginsatser i alla skruvförband i aluminium genom att det garanterar att man skruva i och ur skruvar o bultar väldigt många gånger utan att någon förslitning sker.



Gänginsatsen på väg ner i den friska gängan. Insatsen drogs ned ca 1 1/2 gänga under packningsytan.

Jag trodde att allt var klart, för när jag satte dit packningen och lade på vipparmshuset och började tajta åt alltihop så kröp en annan av pinnbultarna i den smalare 1/4" BSF dimensionen upp, (26 gängor per tum ej att förväxlas med BSC...). Så det var bara att beställa en sats för den dimensionen också.



Här syns den gänginsatsen på plats. Jobbet klart!



Och här är vipparmshuset på plats med alla pinnbultar på plats.

Det finns säkert några andra leverantörer i branschen men Tracy Tools Ltd i Torquay i södra England har grejor hemma och snabba leveranser, ca 8 arbetsdagar tog det med normal frakt. Satsen för 5/16 BSF kostade 650:- med frakt och 1/4" BSF kostade 600:- med frakt. (Frakt ca 150:- med standard post). Tracy Tools Ltd hittar du enklast på webben på www.tracytools.com