# BSA BLADET

ÅRGÅNG 37 – NR 2 2020




**Svenska BSA Klubben**

**www.bsaoc.org**

# INNEHÅLL


| | |
|---|---|
| Vid Styret | 3 |
| BSA-dagen 2019 | 4-12 |
| Customiserad BSA - Road Rocket | 13-15 |
| Elstart på BSA | 15-20 |
| Tom's BSA Gold Star Racer | 21-22 |
| Säljes & Köpes | 23 |
| MHRF notiser | 24-25 |
| Medlemsmaskiner | 26 |
| Vägvisaren | 27 |
| Regalia | 28 |
| Klubbinfo – Styrelse & Lokalavdelningar | 29-30 |
| Träffkalendern | 31 |
| Corona (covid-19) och våra träffar | 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.

**Presstopp 2020**

**22 augusti**
**31 oktober**

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!

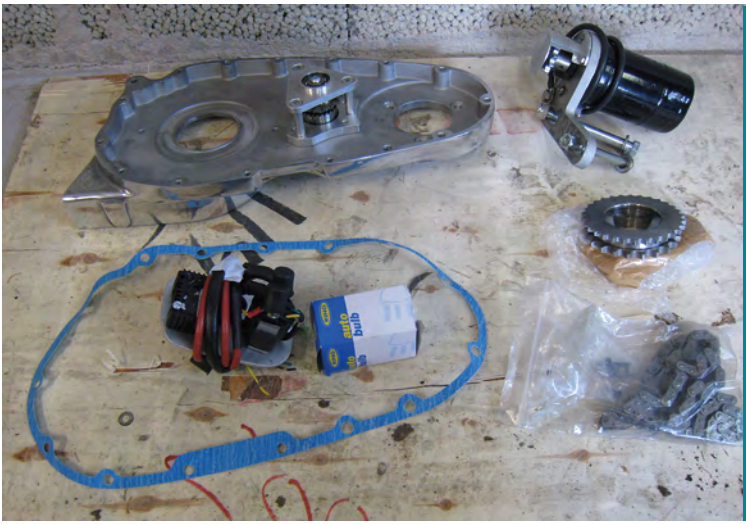
# ELSTART PÅ BSA

Text & bild: Håkan Cerne

Det är väl bara att se sig om på träffar för gamla motorcyklar - det är få ungdomar som sitter på dem. Stigande ålder för emellanåt med sig krämpor som gör det svårare att kicka, det kan vara ett dåligt knä eller en rygg som värker. Jag själv lärde mig den hårda vägen att behärska konsten att kicka stånka då jag som tjugoåring köpte en BSA B44 Shooting Star med 10:1 i kompression, men det var 35 år sedan och efter en diskbråcksoperation kan jag fortfarande starta mina mc med kick men ofta resulterar det i smärta i ländryggen dagen därpå om jag kickat mycket. Min kollega på Österlens museum, som också han heter Håkan, var med om en rejäl mc-olycka på sjuttiotalet och nu vid nyss fyllda sextio har knäet börjat ge sig till känna igen.

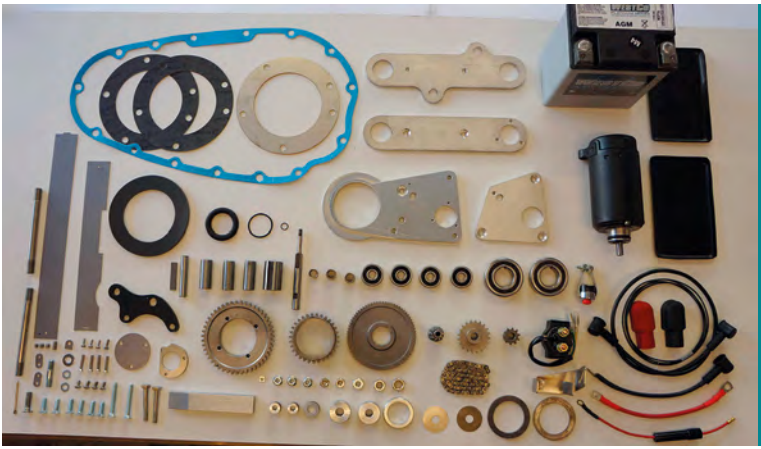
Till den som av liknande skäl inte vill sluta köra mc eller köpa något modernare så finns numera elstart att köpa till flera klassiska engelska motorcyklar. Den franska firman Alton gör elstarts-kit till Norton Commando och några Velocette modeller. De har dock när jag pratade med dem häromåret inga planer på att göra någon elstart för BSA. Men sedan några år finns det ett elstart-kit för BSA A10 swingarm och ett för BSA Gold Star swingarm, som naturligtvis då även passar B31 och B33. De sistnämnda tillverkas av Gold Star specialisten Phil Pearson och det för A10 av Steve Mc Farlane som är mannen som en gång startade SRM. Jag har haft möjlighet att montera bägge.

För några år sedan köpte jag ett elstart-kit från Phil Pearson och monterade på min Gold Star 500cc från 1958.



*Elstart-kit från Phil Pearson*

Nyligen har jag även monterat ett från Steve Mc Farlane åt min kollega Håkan, se nedan, och jag kan berätta lite om mina intryck.

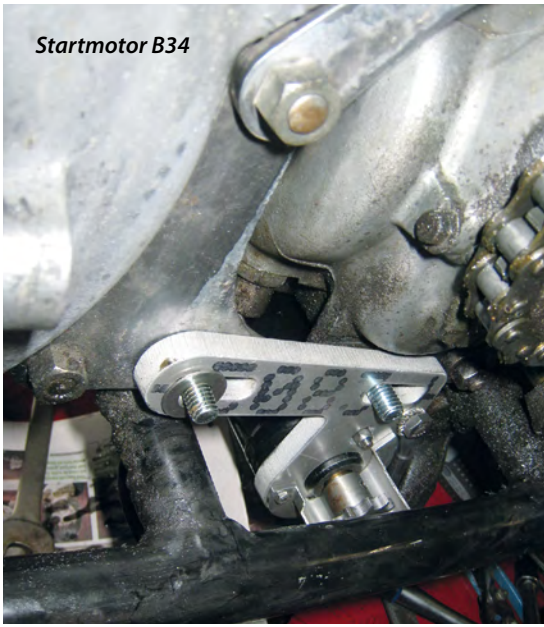


*Elstart-kit från Steve Mc Farlan*

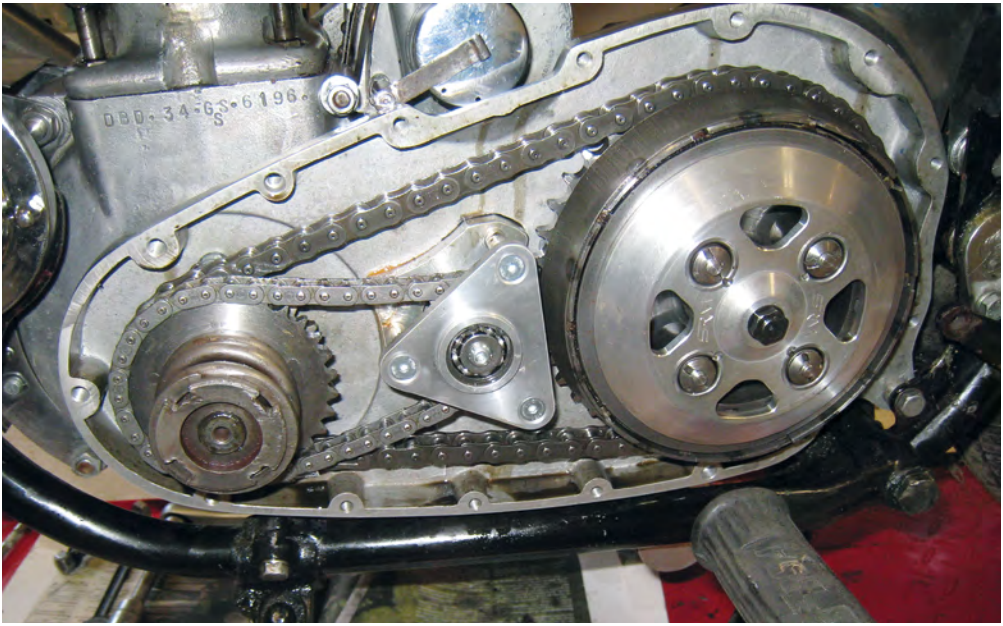
Det kostar en hel del pengar att köpa dessa, 1550 £ för elstarten till A10, medan Pearson tar 1425£ för elstarten till Gold Star. Det är alltså inte någon större prisskillnad och bägge är de imponerande kompletta med allt som behövs inklusive batteri, elektroniska laddningsrelä för 12 volt och även glödlampor etc.

Det som huvudsakligen skiljer dem åt är att Pearson har en helt ny inre transmissionskåpa som är lite grövre i godset än originalet och färdigbearbetad medan i Mc Farlanes kit till A10 får köparen använda sig av originalkåpan vilket kräver en del arbete, lite fräsning men mest att mäta och justera samt borra något hål. Till hans Mc Farlanes-kit måste man också skicka sitt vevaxeldrev till honom för bearbetning och montering av ett extra drev till startmotorn. Enkelt uttryckt så går det till så att vevaxeldrevet byggs på med ett extra drev som startmotorn kan driva via en utväxling och med själva startmotorn fiffigt gömd på undersidan mellan motor och växellåda.

Vid en hastig titt syns den inte på någon av motorcyklarna, bara en extra knapp på styret och din BSA kan behålla sitt originalutseende - om man nu tycker att det är viktigt. På bilden nedan syns Phil Pearsons startmotor monterad.



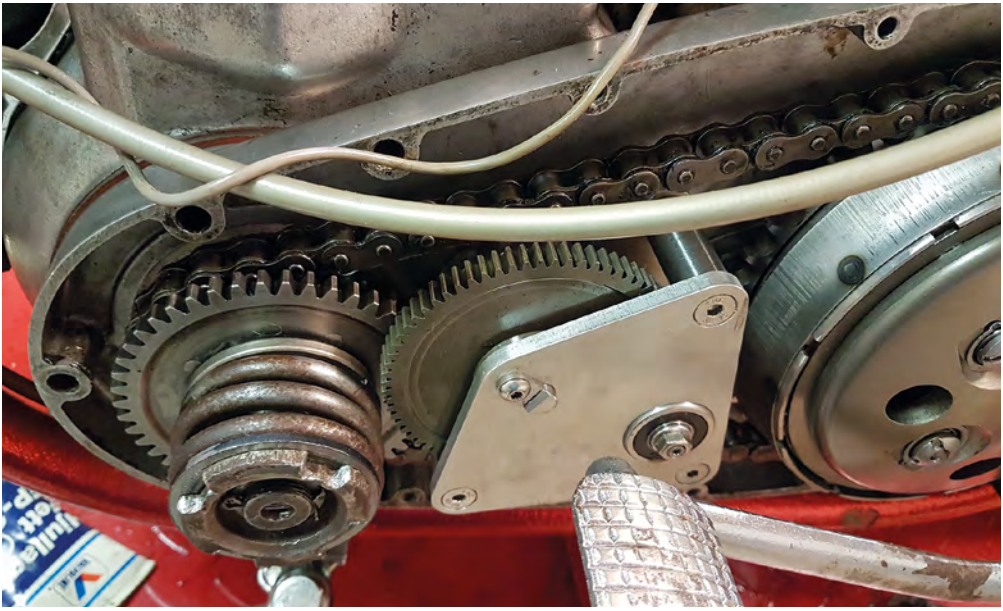
*Startmotor B34*




*Den färdiga installationen på en Svingarms B34.*



*En närmare titt på B34:ans startmekanism.*



*Mc Farlanes startmotor till A10 monterad.*

Mc Farlanes startmotor till A10 monterad, här sker drivningen från utväxlingen till vevaxeln med drev istället för kedja som på Pearsons. Det visade sig bli ganska trångt med kedjan här på Gold Staren. När jag bytte transmissionskedjan mot en som inte var nitad gjorde den lilla skillnaden att kedjelåset kunde skrapa mot. Monteringen av drivningen på A10an krävde å andra sidan ganska mycket mätande och justeringar vid inpassningen. Pearsons var, tycker jag, betydligt enklare att montera.

Jag fördjupar mig inte i monteringsanvisning då utförliga sådana medföljer respektive sats. Steve Mc Farlane skickar med ett USB-minne som med sextio sidor text och över nittio (!) foton steg för steg pedagogiskt guidar dig genom installationen. För att göra respektive installation krävs någorlunda mekaniskt kunnande och vana, eller som Steve sa: –”man måste vara på den nivån att man kan plocka isär en A10 motor och få ihop den igen”.

Bägge satserna ger ett gediget kvalitetsintryck och är framtagna av sanna BSA entusiaster. Vad jag möjligen kan anmärka på är att kabelskorna på Pearsons inte var ordentligt pressade och jag fick göra om alla med ett riktigt pressverktyg. Det är ju ganska kraftiga strömmar som ska passera genom dessa anslutningar. Möjligen har detta numera förbättrats efter att jag upplyst honom om de glappande kabelskorna. Både Steve och Phil har varit utmärkta i sina kundrelationer och mycket trevliga att ha att göra med.

Kanske kan jag tycka att man får lite mer för pengarna med Pearsons grejor då det även ingår den inre transmissionskåpan, men Mc Farlane tycks ju mena att det inte behövs och det är ju slutresultatet, en fungerande elstart, som räknas. Jämförelsevis behöver ju också Pearsons elstart hantera en stor encylindrig motor och har därmed lite större krafter att kämpa mot, det var även därför som McFarlane valt att inte göra en start för stånkorna då han menar att hans konstruktion ej kunde garanteras hålla för dessa.

Jag har kunnat notera att mitt batteri på Gold Staren haft svårt att räcka för många starter och att startmotorn fått anstränga sig för att dra runt denna stånka trots att man måste använda

ventillyftaren första sekunderna tills elstarten fått lite snurr på den tunga vevaxeln.

Startmotorn på A10an har ett lättare liv i jämförelse och i det kitet medföljer också ett AGM-batteri vilket ger lite bättre startkapacitet. Ett sådant batteri i till Gold Staren skulle troligen varit att föredra.

Bägge dessa elstarter har nu funnits på marknaden under några år och får väl betraktas som ganska beprövade varför man som kund kan våga köpa, om man tycker sig ha behov och ekonomiska möjligheter. För samma pengar får man ju en fullt fungerande modernare mc med elstart. - Men då är det ju i och för sig långt ifrån den BSA motorcykel som man kanske älskar och vill fortsätta bruka fastän högerknät protesterar.

**På företagens respektive hemsidor finner ni mer information och där, samt på Youtube, finns filmklipp som visar startmotorerna i funktion.**

**https://startyourbsa.co.uk/**

**https://www.bsagoldstar.bike/**



*Startknappen på styret, den mest synbara skillnaden, här på B34:an.*



*I verktygslådan på B34 göms startrelä mm.*