BSA BLADET

ÅRGÅNG 38 – NR 2 2021



Svenska BSA Klubben

www.bsaoc.org

INNEHÅLL

Vid Styret	3
50 och 60 årsjubileum av BSA A65	4-9
Boktipset – BSA Centenary 1961	10-17
Test BSA A10 Golden Flash, 1951	18-21
Boktipset – Teknos Motorcyklar	22-25
MHRF informerar	26
Vägvisaren	27
Regalia	28
Klubbinfo – Styrelse & Lokalavdelningar	29-30
Träffkalendern	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 också en BSA gåva.

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 2021

21 augusti
30 oktober

2021 – 50 och 60-års jubileum av BSA A65!

Text & bild: Johan Johansson

I augusti 1961 började man tillverka de nya modellerna BSA A50 och A65 som kom för att ersätta den nu ålderstigna BSA A7 och A10. Man gick från delad motor och växellåda (pre unit construction) till en motor med integrerad växellåda (unit construction). I år är det 60 år sedan! 10 år senare inför 1971 så släpptes det som kom att bli den slutliga BSA A65 konstruktionen, med i princip samma motor men nu med en ram som även var oljetank (oil in frame).

BSA modellen A65 kom att bli den sista twinnen från BSA, men det fanns inga tecken i tiden på detta 1961. Allt verkade vara som vanligt. BSA firade 100-års jubileum som bolag detta år också och känslan för framtiden var positiv. Man hade två världskrig bakom sig och tänkte nog, aldrig mer. Rymdfärder syntes i framtiden och människan kunde göra intressantare saker än kriga i framtiden.

När jag talar om A65 så är detta den 650 cc twin som tillverkades som årsmodellerna 1962 – 1972. Det fanns även en 500 cc variant som heter A50, denna fanns som årsmodell 1962 till 1970. Jag kommer att tala om A65-modellen som är den vanligaste här i Sverige.

Under slutet av 1950-talet arbetade BSA på den nya motorkonstruktionen som skulle ersätta föregångaren A7/A10 (500 cc/650 cc) twin som hade separat växellåda. En dyrare konstruktion som man nu jobbade med att förenkla och modernisera. Nu skulle motorn och växellådan rymmas i en och samma gjutning. Separat magnettändning och likströmsgenerator ersattes med batteritändning och växelströmsgenerator (alternator). Vevaxlen är inte helt olik föregångaren men man arbetade med att planera för en effektivare motor för framtiden, 650 cc slaglängd från 84 mm till 74 mm, borrningen gick från 70 mm till 75 mm samtidigt, A10 hade 646 cc och A65 hade 654 cc.

De senaste sportmodellerna av A10, Super Rocket och Rocket Gold Star som var de mest utvecklade av dessa modeller hade ca 52 hk, med aluminiumtopp och en förgasare. Den snällare Golden Flash som hade gjutjärnstopp och en förgasare hade en effekt på ca 34 hk. Den nya A65 Star hade aluminiumtopp från början och till att börja med en förgasare, effekten kan ses som blygsam med 38 hk. Men det kom snabbt att ändra sig, redan 1963 kom sportigare modeller som A65 Rocket med 45 hk fortfarande med en förgasare. 1964 kom modellen Lightning Rocket med dubbla förgasare och 48 hk. A65 Lightning Clubman med dubbla förgasare 1965 hade ca 51 hk. Sedan efter 1966 så kom modellerna bestå av A65 Thunderbolt med en förgasare och ca 40 hk, modellerna med två förgasare som hette Lightning, Spitfire och Firebird anges all runt 50 – 52 hk under de sista åren.

När A65 introducerades hade den en relativt klumpig design, med stora sidokåpor och djupa skärmar. Trots detta var modellen lättare och något kortare än sina föregångare. De utvecklades snart med lite mindre sidokåpor och slimmade skärmar. Från början var skärmarna lackade men rund 1970 hade alla modeller kromade skärmar. Tankarna hade krom oftast fram till 1970 undantaget Firebird och Spitfire. Från 1971 var det bara skärmarna som fortfarande var kromade, tankar var lackade. 1971-års modeller kanske har den lättaste designen särskilt om de har den lilla ”amerikatanken”. Generellt så var A65-modellen betydligt enklare i fråga om antalet delar mm i chassiet, ännu förre blev delarna i och med 1971 års modeller då även den separata oljetanken försvann. Det är svårt att göra en motorcykel med färre delar än vad det är på de sista modellerna.

Givetvis så var det många andra detaljer som förändrades genom åren som bromsar i olika utförande, stötdämpare, framgaffel mm. Även ramarna hade små förändringar från den

Strålande nyheter - 650 och

Motor: Tvåcyl. toppventil fyrtakts, A50 — 65,5x74 mm (499 cc); A65 — 75x74 mm (654 cc). Cylinderblock i gjutjärn; kokillgjuten lättmetalltopp med ingjutna ventilsäten och delad insugningsport för förgasaren. Kompressionsförhållande 7,5: 1 för båda modellerna. Tryckmatning av olja till vipparmsmekanismen direkt på cylindertoppen; vevaxeln lagrad på drivsidan i kullager, på kamsidan i bimetallager med stålskålar. Oljefilter av centrifugaltyp i vevstakslagringen. Kugghjulsdriven kamaxel. Vevstakar av lättmetall med microbabbitslager i stålskålar. Torrsumpsmörjning med dubbel kugghjulspump.



1962

Dessa två nya tvåcylindriga modeller härstammar från en lång rad berömda förfäder och i deras konstruktion ingår såväl traditionella, välbeprövade detaljer som helt nya sådana.

Båda modellerna har givits ett tilltalande yttre med motor och växellåda i block, och både cylindertopp samt vipparmskåpa har gjutits i ett stycke i lättmetall. Formgivningen kan i allt betecknas som stilfull och uppseendeväckande elegant...

650 STAR tvåcylindrig modell A 65

500 STAR tvåcylindriga modeller

Förgasare: Amal monoblockförgasare inbyggd i lätt demonterbar inkapsling; flödarknappen lättåtkomlig. A50 — 1" diameter; A65 — 1 1/8" diameter. Spakmanöverat luftspjäll. Gas- och luftspjällskontroller justerbara med kablarna. Stor luft-renare av filttyp.

Transmission: B.S.A. fyrväxlad låda med fotväxlingsspärr byggd i block med motorn. Utväxlingar A50 — 5,12; 6,04; 8,44; 13,1. A65 — 4,35; 5,13; 7,18; 11,1. Rullagrad flerlamellkoppling med gjutna belägg och ryckdämpare av syntetiskt gummi. Triplex 3/8" främre drivkedja i oljebad med kedjespännare. Bakkedja 5/8"x3/8".

Tändning och belysning: Lucas elektrisk utrustning; dubbel tändspole med växelströmsgenerator på motoraxeln med likriktare för likströms batteribelysning. Kugghjulsdriven avbrytare och automatisk tändförställningsanordning monterade på vevhuset. Anordning för start även med urladdat batteri. Strålkastare med parkeringsljus inbyggd i kåpa tillsammans med amperemätare, tändnings- och belysningskontakter samt belyst hastighetsmätare. Elektriskt signalhorn; stopp- och baklampa med reflektor. 13 amperetimmars inkapslat, lätt åtkomligt batteri.

Bränsletank: Rymd 18 liter inklusive reservtank. Gummiupphängd och monterad med en enda centrumbult.

Oljetank: Rymd 3,4 liter.

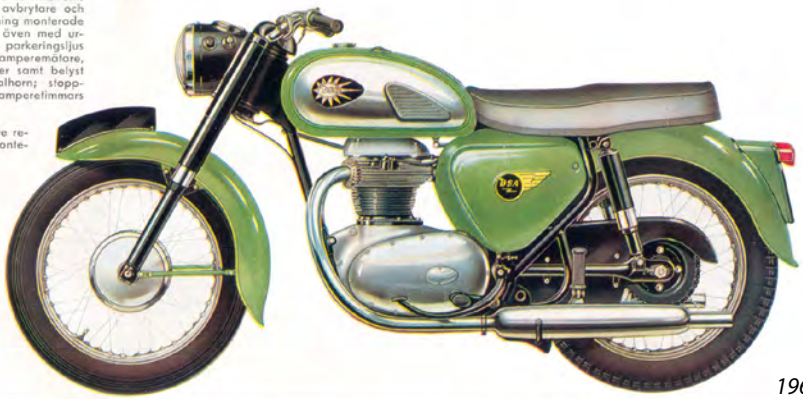
Hjul och däck: Dunlop 3,25x18 ribbdäck fram och 3,50x18 Universal bak. Snabbt avtagbart bakhjul. Ekrar med raka ändar för båda hjulen.

Bromsar: Fullnavsbromsar med bromstrummor gjutna i högvärdig järnlegering. A50 — 7" diameter fram och bak; A65 — 8" diameter fram. Bromsarna konstruerade för exakt och bekväm justering. Bromsvajrarna justeras med lättrad skruv.

Fjädring: B.S.A. teleskopgaffel med hydraulisk dämpning fram. Hydrauliskt dämpad svängarmsfjädring bak; stötdämparna justerbara till tre lägen med hänsyn till belastning.

Ram: Dubbelram av vaggtyp. Mittställ av bekvämtyp. B.S.A. dubbelsadel samt bakre lotsstöd. Stöldlås. Elegant utformade stänkskärmar. Högeffektiva, dubbla ljuddämpare. Sammanbyggda avgasrör på särskild beställning.

Färg: A50 polykromatiskt grön och svart. A65 polykromatiskt blå och svart samt flamröd på särskild beställning. A65 kan dessutom erhållas helt svart. Bensintankens sidor, fälgar och andra blanka delar förkromade; vipparmshus, kamlock och transmissionskåpa polerade; nav och bromssköldar med silverglans, polerade kanter.



1962

Världens populäraste motorcykel

Dimensioner: Hjulbas 138 cm, frihöjd 17,8 cm, största längd 206 cm, styrets bredd 71 cm, sadelhöjd (obelastad) 80 cm, torrvikt A50 175 kg, A65 177 kg.

Extra utrustning mot pristillägg: Benskydd, helt inkapslad bakkedja, skyddsbågar, bagagehållare, sidostöd, infällbar kickstartpedal.

ursprungliga konstruktionen fram till den stora förändringen i och med 1971års modeller.

Förgasarna var från början av typen Amal Monoblock, en eller två stycken i lite olika storlekar, de mest strimmade modellerna på mitten av 1960-talet hade Spitfire MK II "Racer-förgasare" av modellen Amal GP2. Från 1967 kom alla modeller med den då nya Amal Concentric i olika storlekar från 28 – 32 mm.

Färg och dekaler varierade nästan år från år så här får man, om man bryr sig, kolla noga för att hitta rätt i "djungeln". Mest udda är väl utan tvekan färgen på chassiet 1971. I Alla tider, nästan, var BSA:s ramar och chassidetaljer svarta. 1971 hade man på den nya Oil in Frame modellen ljusgrå ram och chassidetaljer. Snyggt men totalt opraktiskt. Ingen var nöjd, allra minst kunderna. 1972 var ramarna svarta som vanligt igen.

Det finns också en del detaljskillnader genom åren, främst syns väl det som vi förenklat kallar "Amerikamodeller" och "Engelska hemmodeller". Ofta är det storleken på bensintank som är mindre på Amerikamodellera, där är ofta ett högre brett styre än var man hade på hemmodellerna i England. De maskiner som kom hit kan vara lite av en blandning, på BSA-språk kallat "General export". Över tid, mot slutet så blev modellerna oftare lika Amerikamodellerna.

Andra trevliga detaljer var det 2-1 avgasrör som fanns på t.ex. mitten av 1960-talet, standard på Lightning och Lightning Clubman, tillbehör till andra. Hastighetsmätare hade alla, de lite mer sportiga modellerna hade också varvräknare. Den fanns också som tillbehör om man var sugen. Andra tillbehör som fanns från BSA var tex störtbågar, vindskydd.

Motormässigt så hade den första modellen en snällare kamaxel, som snart kom i vassare variant. Den så kallade "Spitfire-kamaxeln" (68-473) var standard på alla A65:or från 1966. Kompressionsförhållande varierade också med trimgraden beroende på modell från 7.25 till 11.0. Utväxling kunde varieras efter behov genom att byta framdrev på växellådans utgående axel, en inte helt enkel sak då hela kopplingen behöver demonteras också. Det fanns olika växellådssatser genom åren i huvudsak Standard eller Tätstegad (hög etta) (Close Ratio) som var standard på någon modell och möjlig att köpa till för den sugne.

I takt med ökad effekt visade sig några otrevliga problem som kunde dyka upp. Främst och inte helt ovanligt är vevstaksbrott. Detta bör man ha i tankarna vid renovering idag oavsett om man trimmar eller ej. Nya vevstakar av bra kvalité är en förhållandevis billig försäkring. Oljetillförseln till vevaxeln via en bussning på registersidan är en svag punkt. Vid för stort slitage ger det lågt oljetryck. Vid skärning i bussningen så kan denna vridas och oljetillförseln stoppas tvärt med möjlig skärning av vevstakslager mm. Det finns en dyr och komplicerad åtgärd och det är att bygga om detta, genom att montera ett kombinerat nål och kullager och bygga om oljetillförseln i vevaxeln. Att sköta oljebyten och hålla koll på bussningens kondition är den enkla åtgärden, men ska du trimma rekommenderar vi ombyggnad. Att ha en oljepump som är i bra skick är också en bra grund. Det finns också moderna pumpar med högre kapacitet att tillgå.

I takt med ökad effekt vid mitten på 1960 talet var tändsystemet ett problem, dubbla brytarspetsar och mekanisk tändförställning gav BSA huvudvärk och mycket reklamationer. Idag är den enkla lösningen att montera ett elektroniskt/digitalt tändsystem. Det är en lösning av typen montera och glöm bort. Man behöver inte längre justera och kontrollera tändning ofta som med de gamla hederliga brytarna.

Gamla slitna förgasare, kan ge gråa hår och huvudvärk. Särskilt de senare Amal Concentric slits ut och nya förgasare kan göra livet lättare och allt fungerar helt plötsligt riktigt bra. Köper man nya kan man köpa av en typ som är förbättrad för att tåla det bränsle som finns idag, med en flottör och flottörnål som tål inblandningen av etanol som idag sker i bensinen och som lär öka i framtiden. Tänk också på att ha bensinslangar som tål dessa moderna bränsleblandningar.

De tidigare modellerna hade 6-volts elsystem.

Från 1966 års modeller hade alla 12-voltssystem. Behöver man byta t.ex. alternator (växelströmsgeneratorn) så överväg att byta till 12-volt och av högeffektstyp. Du behöver då också laddningsregulator för 12, oftast är detta en kombinerad likriktare och laddningsregulator som bör matchas mot alternatorns effekt. Går du från 6 till 12 volt så behöver du troligen också byta tändspolar och lampor. Men fördelen är att du kan ha en insats med H4 lampa vilket är lätt att få tag i än en mysko 6-vots typ.

Alla modellerna har plusjord original. Kanske det viktigaste det viktigaste i elsystemet är att ha en bra och frisk kabelhärva, skäl att byta eller dra nytt eget. Det skadar inte att dra några extra jordkablar mellan den centrala jordpunkten och strålkastaren, bakskärmen och motorn. Särskilt viktigt är detta om du pulverlackar din ram, då bör du kontrollera extra noga att du har pålitlig och fungerande jordning mellan elsystemets olika delar.

För den som tycker att 650 cc är för lite, så fanns det en variant 1971 som var 750 cc. Den hade längre slaglängd 85 mm och samma borrning. Vi den tiden så skrev BSA uttryckligen att det var förbjudet att använda A10 vevaxel, men detta berodde på homologiseringen för AMA Dirt Track i USA, så skall du inte köra där så är det ett tips. Om man kombinerar detta med "Big Bore Kit", dvs. cylinderkit som ger nära 750 cc (på A65 std slaglängd) så är man snart uppe i ca 920 cc. En del gillar detta. Andra gör även om vevaxeln så att den inte längre är parallell utan en vevtapp upp och en ned i stället. Det drar med sig lite annat som t.ex. ändra på kamaxeln och tändsystem också.

Trots ovanstående tips på förbättringar är A65:an en trevlig maskin. Lite mer vibration än de mest trimmade A10-modellerna men stark och kraftfull gång. Den finns i många utförande (modeller) och antingen gillar man kanske modellen fram till 1970 som kan anses som den klassiska BSA:n men fler och fler upptäcker idag dem sista typen med oljeramen som har ett helt annat utseende.

Är maskinen i ordning finns det få motorcyklar som är lättare att starta med kick. Och bäst av allt, det är en BSA!

Mer bilder nästa uppslag!

6 juni - BSA-dagen 2021

Den 6 juni hålls BSA-dagen, som även sammanfaller med Nationaldagen och Motorhistoriska Dagen. Vi firar att Birmingham Small Arms Trade Association den 7 juni 1861 beslutade att bilda ett publikt bolag vid namnet Birmingham Small Arms Company Limited, alltså det vi idag känner som BSA. Detta är alltså födelsedagen för det företag som kom att tillverka våra BSA motorcyklar!

Då den pågående coronapadedemin påverkar oss alla så gäller de regler som finns i samhället. När detta skrivs i april 2021 så gäller för deltagande, förhandsanmälan till kontaktpersonen och max 8 deltagare per ort.

Just nu är följande orter anmälda: Bjärnum, Jönköping, Varberg, Alingsås, Jättendal, Vimmerby, Torsås och Grästorp.

Nytt för 2021 – Tävling!

För att uppmuntra alla BSA-ägare att ta en lite tur med sin BSA och fira denna dag så har vi även i år en variant där du själv tar en tur med din BSA i dina omgivningar. Föreviga gärna detta med en bild och skriv några rader till BSA Bladet, vi kommer att dra tre vinnare som får ett litet BSA-klubbs pris. Även du som deltar på arrangerade orter får vara med och tävla.
Bidragen skall vara insända senast 14 juni 2021. (Mejla bild o text till bsabladet@bsaoc.org).

Träffas & trivs på BSA-dagen! Se mer på: https://bsaoc.org/swe/bsadagen

NEW GLORY

If you like touring, there are probably three other things you'd like, too—enough ccs to make the mileage a breeze, enough economy to pinch pennies on that mileage, and no-worry operation all the way. Which is a pretty good description of what you get from the Thunderbolt. The twin-cylinder 650s fill the top of the bill, the economy comes from a bike-full of improvements.

To name a few: New, lightweight double-loop frame. New, lightweight forks. New, lightweight brakes. New, lightweight air intake and filtration. And *all* the new features have been race-tested on tracks in Britain and the U.S. (Races that BSA machines have won time after time after time.) See what it feels like to hurl a Thunderbolt.



BSA THUNDERBOLT 650.
(A65T)

ENGINE TYPE: OHV 4-stroke
CYLINDERS: 2
MAX. HP: 46 bhp @ 7000 rpm
MAX. TORQUE: 36.5 ft. lb. @ 5750 rpm
BORE/STROKE: 75 x 74 mm
COMP. RATIO: 9:1
TRANSMISSION: 4-Speed gearbox
CARBURETOR: Amal 28mm concentric
FRONT TIRE: Dunlop 3.25 x 19" K70
REAR TIRE: Dunlop 4.00 x 18" K70
FRONT BRAKE: 8" DLS
REAR BRAKE: 7" SLS
WHEEL BASE: 56"
GROUND CLEAR.: 7½"
DRY WEIGHT: 390 lbs.
FUEL TANK: 3 gals.
OIL: 6 pts.

1971

FOR THE 650s.

The winner on so many, many dirt tracks, twin carbs churn those twin cylinders to turn up 54 bhp at 7250 rpm. And for 1971, it's cut the weight to rev up performance even further. New racing forks give greater control. Skid-plate for off-road protection.

New, black, upswept pipes add keen contrast to startling, new color styling. New, conical aluminum hubs add to brake cooling and efficiency. All electrics quickly detachable for off-road adventuring. Get on the back of the big bird.



BSA FIREBIRD SCRAMBLER 650-SS.
(A65FS)

ENGINE TYPE: OHV 4-stroke
CYLINDERS: 2
MAX. HP: 54 bhp @ 7250 rpm
MAX. TORQUE: 39.4 ft. lb. @ 6500 rpm
BORE/STROKE: 75 x 74 mm
COMP. RATIO: 9:1
TRANSMISSION: 4-Speed gearbox
CARBURETOR: 2-Amal 30mm concentric
FRONT TIRE: Dunlop 3.50 x 19" K70
REAR TIRE: Dunlop 4.00 x 18" K70
FRONT BRAKE: 8" DLS
REAR BRAKE: 7" SLS
WHEEL BASE: 56"
GROUND CLEAR.: 7¼"
DRY WEIGHT: 395 lbs.
FUEL TANK: 3 gals.
OIL: 6 pts.

1971