BSA BLADET

ÅRGÅNG 38 – NR 3 2021



Svenska BSA Klubben

www.bsaoc.org

INNEHÅLL

Vid Styret	3
BSA Trial	4-5
Medlemsmaskinen	6
E5 och E10, ett gissel för BSA-ägaren	7-10
BSA och moderna oljor	12-14
BSA B25 och B50 – 50 år!	15-18
Forts. BSA och moderna oljor	19-23
Boktipset	24-25
Regalia	26-27
Vägvisaren	28
Klubbinfo – Styrelse & Lokalavdelningar	29-30
BSA för 100 år sedan	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 2021

30 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 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!

E5 och E10 bränsle ett gissel för BSA-ägaren!

Text & bild: Johan Johansson

Sedan den 1:e augusti är den vanliga bensinen på 95 oktan inte längre med 5% inblandning av etanol utan hela 10% etanol, klassningen 95 oktan E5 är numera 95 oktan E10. Vi skall här försöka reda ut hur detta kan påverka dig och din gamla BSA motorcykel.

Bakgrund

Bensinen är inte längre vad den har varit. I många år, de senaste 40 åren, som vi kanske kan kalla ”modern tid” har det sedan år 2000 varit 5% etanolinblandning. I den 95 oktaniga bensinen och från 1 augusti har detta höjts till 10%. I planerna för framtiden finns 15 – 20% inblandning av etanol redan 2025 samt även andra kolväten som det heter. Det kommer inte bli bättre för våra gamla fordon.

Men om vi ser tillbaka i tiden så har det under lång tid i Sverige funnits etanolinblandning. Redan under 1920-talet och fram till 1950 talet fanns spännande bränsleinblandningar som gick under namnen Bentyl (75% etanol och 25% bensin), Lättbentyl (25% etanol och 75% bensin). I mitten av 1950-talet upphörde inblandningen av etanol helt. Så av detta kan vi se att ”riktig” bensin bara funnits sedan mitten av 1950-talet och till början av 1970-talet då det efter oljekrisen 1973 började det experimenteras med mer eller mindre inblandningar av etanol och annat brännbart i större och mindre omfattning innan det från år 2000 regleras genom EU-direktiv så att man i stort sett hela EU har samma typ av bränslekvaliteter. Om problemet tidigare handlade mest om att kunna få fram tillräckliga mängder bränsle och att man därigenom blandade i allsköns soppor, så handlar det numera av att vi måste får våra bränsledrivna fordon att göra så lite åverkan på vår miljö som möjligt.

Bränsletanken

Om vi tittar på våra BSA-maskiner och utvecklingen så är de flesta maskiner före mitten av 1950-talet inte så nogräknade vad det gäller bränslet. Det är först mot slutet av 1950-talet, 1960-talet och början av 1970-talet som fordonen verkligen byggdes för att ha ”riktig” bensin. Dels återspeglas detta av att man tar ut betydligt högre effekt (högre kompression) och att det var helt okej med glasfibertankar på vissa modeller.

Idag är kanske det största problemet är om du har en glasfibertank då dessa lätt tar skada av etanol i bensinen redan vid den 5% inblandningen vi haft de sista 20 åren. Med 10% blir det ännu mer allvarligt. Det är möjligt att en lämplig /passande tanktätning kan göra att det funkar med dagens bränsle men den slutgiltiga lösningen kanske ändå är att få tag på en nytillverkad ståltank från Indien? Aluminiumtankar riskerar också att ta stryk ju högre inblandning av etanol vi får. Etanolen blir delvis aggressiv mot ”mjuka” metaller som aluminium, brons, mässing och ger frätskador på detta. Men inte heller ståltankar går säkra, då etanolen tar upp fukt (vatten) som kanske kommer med bränslet men också ur luften vilket på lång sikt kan öka möjligheten till rostskador. Så även ståltankar kan må bra av att skyddas med en lämplig tanktätning.

Förgasaren, bränsleslangar m.m.

Detta (skador på bensintankarna) kanske inte är det värsta ändå utan det är den ökande brandrisken. Vi talar nu om bränslesystemets tätningar och slangar. Nu har normalt inte en BSA förgasare med tätningar som tar stryk men flottör, om den är av plast och flottörnål är utsatta delar och framför allt bensinslangarna och kanske kranarna på din motorcykel. Det är av yttersta vikt att dessa delar kontrolleras årligen och åtgärdas vid minsta tvekan.

Kolla att bensinkranarna verkligen håller tätt när de är avstängda. Under1980 och 1990-talet såldes, då fina kranar med gummitätningar som var bensintåliga, även de gamla original korktätningarna i äldre kranar ogillar dagens bränsle, så här kanske man måste använda det som fungerar säkert hellre än rätt utseende. Originalkranar från slutet av 1960-talet som är sk kikkranar funkar oftast bra så länge de är täta, här är det metall mot metall som tätar och inga gummin som kan ta skada av bensinen. Jag använder själv riktigt fula Ballofix-kranar som är Acetonsäkra vilka är okej med etanolen i bensinen. Det finns säkert andra alternativ om man letar.



Amal originaldelar finns nya fortfarande att köpa, de finns t.o.m. nyutvecklade delar som gör att din förgasare tål den ökande tillsatsen av etanol i bensinen.

När det gäller förgasaren så är de äldre modellerna av Amal okej så länge som de håller tätt, här finns flottörer av mässing och lika dana tätningar som kan funka okej. Till de nyare Amal Monoblock och Concentric modellerna har Amal tagit fram vad man kallar Stay Up Kit med flottör och flottörnål i moderna material som skall tåla bensinen med etanol på riktigt. Kan vara en god investering för framtiden.

Kanske mest kritiskt och enklast att åtgärda är bensinslangen, Är den gammal så tål den inte modernt bränsle med etanol. Den kan ha torrsprickor på utsidan men det är det du inte ser insidan som är den kritiska punkten. Slangen du använder måste vara av en god kvalitet som är tillverkad för att möta de krav som krävs för att tåla bensinen som finns idag, alltså E10 eller högre. Det är ofta oklart hur mycket etanol en slang tål, att den tål bensin betyder inte att den tål etanolen i bensinen så här lönar det sig att vara mycket noggrann för att få en tålig slang. Jag har en längre tid studerat detta och de råd som finns är att köpa märkesslangar av välkända fabrikat som är gjorda för att tåla det moderna bränslet.

Eftersom etanolbaserade bränslen funnits sedan efter energikrisen på 1970-talet och här har faktiskt USA (Kalifornien) legat i framkant så är det inte ett nytt problem egentligen. Lättast att hitta information om vilka standarder som slangen bör klassas har varit de amerikanska SAE standarderna och här verkar det krävas att man minst kommer upp i klassningen SAE J30R9 för att få en riktigt bra kvalitet. Andra saker som är viktiga att tänka på är att slangen bör vara 10% ”för liten” dvs. till en vanlig storlek på bränsleanslutningar till 1960 och 1970-tals BSA, 5/16” (8 mm) så borde slangens inner diameter vara runt 7,2 mm vilket inte är helt enkelt att finna. Gates som tillverkar slangar bland annat hävdar att deras slangmodell 3225 som uppfyller kravet SAEJ30R7 är okej för E10 och denna finns bland annat i 7 mm, deras modell 4219 och 4219 Barricade (SAEJ30R9) finns bara 6, 8 och 10 mm. När det kommer till slangklämmor så bör man använda tex ABA-klämmor i väl anpassad storlek som ger ett jämnt fördelat tryck runt om slangen.



Den moderna Flottören av typ StayUp (justerbar) här i ett kit från Amal med packning och flottörnål av aluminium med Vitonspets

Vinterförvaring

När du är säker på att ditt bränslesystem tål de moderna bränslena så kan man fundera på hur man gör över tid. Skall man låta den 95 oktaniga E10 stå över vintern i tanken? Skall man använda annat bränsle. – Ja kanske! Ett alternativ som inte är värre än den 95-oktaniga E5 som vi haft fram till nyss är att tanka 98-oktanig E5, den skall vara E5 ett tag till så då blir det inte värre än det varit de sista 20 åren. Till fördelen med den 98-oktaniga E5 är att den har ett lite högre oktantal som kanske passar bättre på din BSA Lightning eller Super Rocket med hög kompression. Men även på din lite snällare maskin kanske E5 är viktigare över tid, då kanske bensinen är okej efter ett halvår (vinter) i garaget, hur många problem E10 ger vet vi kanske om några år. 98-oktaning bensin verkar bara finnas på de stora bensinmackarna så det kan vara så att man får tänka sig för var och när man skall tanka.

Det kan vara idé att köra förgasaren tom på bensin efter varje tur och särskilt om din BSA skall stå en längre tid. Du kanske skall tömma tanken helt över vintern för att vara säker på att inget skumt händer? Ja det har inte blivit enklare.



De kickkranar som finns på de senaste BSA-modellera brukar kunna funka bra trots etanol i bensinen. Andra typer kan behöva bytas ut då de förstörs (håller inte tätt) efter påverkan av etanolen.

Alternativa bränslen

Ett alternativ till E5 och E10 bensinen är Akrylatbensin. Det är typ det du kanske häller i gräsklipparen redan. Aspen är ett svenskt varumärke här som du kanske hört talas om. En del kör redan på detta på sina MC. Kanske vanligast än så länge bland racingåkare, det är ju inte billigt jämfört med det på macken även om bensinpriset ligger på 17.50 kr/liter här talar vi om ca 35 kr/liter (5 liters dunk) . Enligt Aspen så är detta en betydligt renare form av bränsle än den bensin som finns på macken, men framför allt så har den inte de otrevliga egenskaper som inblandningen av etanol ger oss. Den är mer som ”riktig” bensin. Dessutom har det riktigt bra egenskaper vid långtidslagring, del tål att stå utan regelbunden användning. Aspen 4 är det vanliga ”gräsklipparbensinen” för 4-taktare men de har också andra mer högoktaniga typer för racing som Aspen+ och Apen R. Det finns även större förpackningar som 25 liter och 200 liters fat.

Andra saker som kan behöva justeras

Ett högre oktantal har en långsammare men mer komplett förbränning, Det betyder att om inte motorn är gjord för högoktanig bensin, t.ex. en förkrigs BSA eller B33:a så kan man genom att tanka 98 oktan i stället för 95 oktan kan man behöva öka förtändningen något för att hinna förbränna bränslet helt. Kanske inget jätteproblem om du har manuell tändförställning och ett ”motoröra” men att beakta och eventuellt justera. Det betyder inte heller att ett högre oktantal ger mer effekt. Använd det som din motor är konstruerad för.

Bränsleblandningen – E10 bensinen ger mindre energi i din motor vilket ger en något högre bränsleförbrukning genom att din motor får en magrare bränsleblandning. Detta betyder att du kan behöva ge motorn mer bränsle, kanske upp 10% jämfört med ”riktig” bensin, så om den går ok på E5 så behöver du öka ca 5% för E10. Här handlar det om att läsa av tändstift och lyssna på motorn, inte helt lätt att förklara i skrift. Men i enkelhet kan det betyda att höja nålen något, justera tomgångsblandning och kanske gå upp

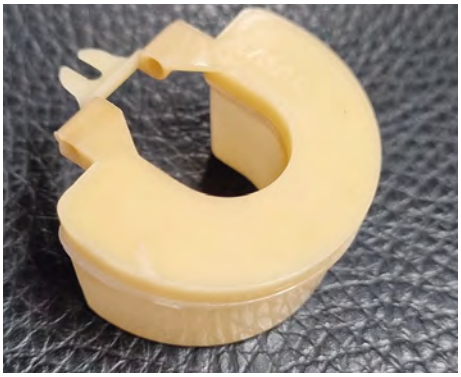
något på huvudmunstycket. Gör du inget skall du åtminstone kolla färgen på tändstiftet för att försäkra dig om att inte maskinen går för magert (varmt).



När bränslet förändras med större inblandning kan du också behöva gå upp något i huvudmunstycke för att kompensera för det lägre energiinnehållet i den moderna bensinen.



En av de första delarna som förbättrades av Amal i modern tid var flottörnålen, här i en variant av mässing med viton-spets. Tätar betydligt bättre än varianten av nylon i Concentric-förgasaren. Mässingsvarianten är idag ersatt av aluminium då denna i vissa lägen är för tung vilket ger höjd flottörnivå.



Flottören från en Concentric, här finns ny modell som kallas StayUp Float av annat material (svart) och med tunga av metall som gör att den är justerbar och är riktigt tålig för etanol i bensinen.
.



Informationen för denna artikel har samlats ihop över tid från ett stort antal källor. Det finns dock några länkar som vi vill bifoga, detta gäller ju inte bara BSA utan alla bensindrivna fordon så här finns lite mer allmän information.

Amal – Burlen Fuel Systems tillverkar Amal förgasare och reservdelar - https://amalcarb.co.uk/
MHRF:s info för veteranfordon - https://mhrf.se/e10
SMC:s info för motorcyklar - https://www.svmc.se/smc/SMCs-arbete--fragor/Motorcykeln/E10/
Mc-branschens info om E10
- https://www.acem.eu/component/content/article/2-non-categorise/33-e10?Itemid=109
Bilbranschens info om E10 - https://www.bilsweden.se/miljo-sakerhet/Miljo/Klimat/e10