

Monark BSA av större modell än 125 cc

Text och Bild: Johan Johansson

Några dagar innan nyåret fick jag ett intressant samtal av en farbror här strax utanför Varberg, han hade en BSA-motor som han ville ha hjälp med att identifiera. Nyfiken som jag är tyckte jag att det kändes som en viktig uppgift då motorn varit en del av Monarks experiment och utvecklingsarbete.

Farbrorn var Eve Pettersson som i stort sett jobbat hela sitt yrkesliv på Monarks utvecklingsavdelning för motorfordon ända fram till att den stängdes i mitten på 1990-talet då han fick förtidspension.

Motorn som väckte vår uppmärksamhet visade sig vara en BSA B40M från ca 1967. Den tillsammans med en till hade köpts av Monark från BSA för att man skulle bygga en Prototyp/Testmaskin för den Svenska militären, en hel maskin lär finnas på Armémuseet i Strängnäs med systemmotorn till denna. Denna BSA motorn hette B40M-407 vilket torde innebära att detta är en BSA B40 Mk2 enligt The Rupert Ratio Unit Single Engine Manual, årsmodell 1968 – 1969, alltså en 350 cc encylindrig toppventils fyrtaktare med sammanbyggd växellåda en så kallad blockmotor (eng Unit Construction).



B40M-407 vilket betyder att detta är en BSA B40 Mk2 1968.

Eve hade många spännande berättelser från sitt yrkesliv med Monark. Bland annat kommenterade han den Arméprototyp som Fleron tillsammans med Monark byggde åt Arméförvaltningen runt 1959 och baserades på en Monarkram och ett BSA-vevhus med Albin-topp. När man tittar på bilderna hade denna batteritändning vilket borde innebära att man använt ett GB33-vevhus och enligt uppgift Gold Star vevaxel. Enligt uppgift i MC-Veteranen nr 5 2012 så byggdes maskinen av Fleron vilket inte stämmer enligt Eve, som var med och byggde ihop denna prototypen. Ramen är av Monarks konstruktion och tillverkning,

naven kom riktigt från Fleron tillsammans med motordelarna.

Om ramarna berättar Eve att dessa i princip var kopior på Norton Fetherbed, Monark hade köpt en (Norton) i början av 1950-talet som Eve fick använda hela sommaren det året och sedan när man startade projektet med Monark Motocrossmaskinerna med Albin-motorer så var det denna ramkonstruktion som stod som förebild för Monark. Främst märks detta på att det var en vaggram med dubbla ramrör över motorn och kring infästningen i styrhuvudet.



Eve berättar också att man byggde en prototyp med Triumph Thunderbirdmotor också och undrar om den finns kvar någonstans idag? Om Crosshojarna som byggdes nämde Eve att man från början använde BSA växellådor men hade problem med att "Albin-motorn" drog sönder lådan så man gick över till Nortons växellådor. Albin-motorn drog som en traktor från botten medan BSA:s Gold Stars behövde mer varv för



Eve hade många spännande berättelser från sitt yrkesliv med Monark.

att dra ordentligt. Man hade hela tiden Norton Road Holder framgafflar på Monark-maskinerna. När man hade lockat över Lasse Gustavsson från BSA / Fleron till Monarks fabriksteam så ville han prompt köra med en "riktig" BSA Gold Star motor så hans maskin byggdes med Monarks ram och med en riktig BSA Gold Star motor, den enda Monarken som byggdes med en komplett Gold Star motor från början.

Jag besökte Armémuseet i Strängnäs i början av sommaren men då fanns det ingen Monark med BSA-motor utställd, och man kunde inte säga vad man hade i förråden helt enkelt på grund av att man inte hade någon inventarierlista som beskrev vad det var.

Sen idag den 29 september dyker ett mail upp från Nicke Porry i MCHK, som undrar om jag kan hjälpa till att identifiera en Monark-BSA som en Thomas Karlssons har i sin ägo. Det är en Monark-BSA med BSA B25 Fleetstar-motor. Den är registrerad som Monark Mc B-250, ramnummer 2505, ett ramnummer i serien för prototyper till Monark 125:an enligt Thomas.

Jag var förbi Eve och visade bilderna och hans omedelbara reaktion var att på detta chassi byggdes flera stycken maskiner med NSU 250 cc motorer. Den Italienska tanken och naven (troligen Grimeca eller Ceriani), Ceriani-gaffeln m.m. kände han igen.



Över till BSA-motorn i Thomas Monark: Motornumret är B25B 5727 FS, detta betyder att det är en 1968 års modell och FS indikerar att den är byggd som Fleetstar. Fleetstar var en modell framtagen av BSA för i huvudsak Polisen och Militären som ville ha en pålitlig 250 cc fyrtaktsmotor, där B25:ans kompressionsförhållande hade sänkts från 10,0:1 till det mildare 8,5:1, vilket gav en effekt av 21 bhp, vilket gav en pålitligare maskin än "originalet", och BSA använde ett större bakdrev på sina maskiner än B25:an.



B25B 5727 FS – Vilket är en BSA B25 Fleetstar från 1968. Foto: Thomas Karlsson.

Om man tittar på bilden av Thomas maskin ser man att det "bara" är motorn som är BSA, resten är byggt/inköpt av Monark. Ramen är ingen BSA utan byggd av Monark som i sin experimentverkstad byggde många ramar för diverse olika prototyper genom åren. Om vi går tillbaka till motorn så har den en ovanligt hög cylinder för att vara en B25:a, men efter kontroll med Thomas så visar det sig att den har modifierats till en 441 cc:are och har därför en betydligt längre slaglängd.

Thomas berättar: - Jag köpte hojen av Bosse Silvferstrand Södertälje, han köpte den i sin tur av Wicke (?) i Bålsta, mannen med Bålsta-manxen. Motorn är förstorad till 441cc med hjälp av en "hemgjord" vev och cylinder. Enl. uppgift har Bill Nilsson hjälpt till med cylindern. Kolven är från Yamaha.

Så frågan är fortfarande: Finns det även en prototyp där ute i landet med en BSA B40-motor eller är det just denna maskin som Thomas har som ligger precis rätt i tiden med den "andra" B40-motorn som Eve har. Båda är ju från 1968 så det kanske inte är mer komplicerat än så. Eve har ju kommit väl till åren och som han själv säger, "maskineriet där uppe är inte lika bra som det en gång varit"...



En BSA B25 Fleetstar-motor inbyggd i ett Monark prototyp-chassie. Foto: Thomas Karlsson.