

Vi sågs första gången i Milano
i januari, och det blev
kärlek vid första ögonkastet. Vi fick
dock vänta på vår förning
till i mars, medan jag ordnade
bytet av den gamla
motorcykeln, vilket inte är så lätt
i Italien där det är
lite efterfrågan på begagnat.
En av de första gångerna
jag for med min nya Lightning
Rocket från Svenska
Institutet ner i Roms centrum
upptäckte jag, när jag
kommit fram, att någon skämtare
satt fast en skylt
på lyktan där han textat
NYGIFTA —
lyckligtvis på svenska, så det var
väl ingen som begrep.

Mina
intryck
av

BSA LIGHTNING ROCKET

— efter
7.000 km

Av Torgil Magnuson

● BSA Lightning Rocket är en vassare modell än A 65 som kom ut för ett par år sedan, och utgör en ersättning för Super Rocket och Gold Star Rocket över vars försvinnande ur marknaden många sörjde djupt. Är denna sorg befogad? Jag tror knappast det, för Lightning Rocket med sina 650 cc och dubbla förgasare skall i sig förena alla de goda egenskaperna hos Gold Star Rocket, parade med alla de nya rön som gjorts med A65 — nämligen en helt ny ram och en motor med utpräglat kort slaglängd. Från Gold Star har Lightning Rocket ärvt den beprövade framgaffeln och frambromsen. Den senare ser ålderdomlig ut, eftersom den inte är fullnavsbroms, men rätt skött är den ett verkligt ankare.

Den modell som Milano-handlaren hade inne råkade vara den amerikanska exportmodellen i rött och krom, vilken dessutom skiljer sig från den engelska, och europeiska exportmodellen, genom att ha samma utväxling som Super Rocket. Den europeiska modellen är med sin tätt liggande utväxling av nästan tävlingskaraktär ganska besvärlig att köra i stadstrafik.

Körställningen är synnerligen bekväm och fotspakarna krävde ingen omställning för att manövreras utan att behöva lyfta foten från stödet. Koppling och bromsreglage kräver dock ganska stora händer. Kopplingsvajern var förresten tämligen trög, men blev mycket lättskött efter att ha fått en grundlig smörjning (det hade inte

fabriken tänkt på). Det amerikanska cowboy-styret utbyttes mot ett normalt styre, försett med en liten skärm av plexiglas. Denna föreföll först att vara till enbart för utseendets skull, men jag har nu gjort den erfarenheten att, trots att den är så liten så gör den faktiskt att man inte får kläderna fulla av döda flugor, och i lagom fart minskar den t. o. m. flugdöden mot glasögonen.

Lightningen är påfallande lättstartad. Kickstarten är så utväxlad att man inte alls har någon känning av att kompressionen är 1:9. Om cykeln körs dagligen brukar den starta på första sparken även med kall motor, förutsatt att man aktar sig för att flöda förgasarna — det räcker med att stänga luftspjället. Har cykeln stått några dagar, kan motorn kräva mer kickande innan den vaknar till liv. Tomgången är förvånansvärt jämn med tanke på att det inte finns något förbindelserör mellan förgasarna som på vissa andra engelska modeller. Efter en första justering av förgasarevavrarna under inkörningen har förgasarna inte behövt röras, och behåller efter 7.000 km fortfarande sin inställning perfekt.

Körningen är mycket mjuk och behaglig vid låg fart och cykeln är särskilt lättmanövrerad i stadstrafik. Den korta slaglängden och den tredubbla framkedjan ger en mycket jämn gång, nästan som en elektrisk maskin. En viss vibration är ofrånkomlig, men är aldrig störande. Den tredubbla transmissionskedjan är ytterst robust och har inte behövt justeras en enda gång efter de 7.000 km som körts. Bakkedjan däremot behöver tillsyn, och särskilt vid körning i regn slaknar den betydligt. Lightningen är alltså förvånansvärt foglig och snäll om man vill köra långsamt; man kan köra 30 km/tim, på fyrans växel och sedan öppna gasen och accelerera utan att motorn protesterar. När man sedan kommer ut på öppna landsvägen förvandlas denna "blixtraket" till ett aktningvärt

fartåk, men i motsats till andra engelska cyklar som har fint drag även under 3.000 varv/min. är Lightningen ganska tam vid låga varv. Man får se på varvräknaren och dra upp till åtminstone 4.000 varv/min, om man verkligen vill få fram de hästkrafter som står till förfogande. Gör man det så är accelerationen hisnande. Det innebär å andra sidan, att om man kör på fyrans växel i 4.000 varv/min, d. v. s. ungefär 115 km/tim, så ligger man i den fart där det bästa draget börjar, och man behöver då bara vrida på gasreglaget för att få en flygande acceleration. Det kommer väl till pass vid riskfria omkörningar. Bensinförbrukning vid fart omkring 100 km/tim var knappt 5 liter per 100 km. Oljeförbrukning: noll!

Framgaffeln är en mycket effektiv stötdämpare även vid värsta slaghål. Det var dock lite trassel med framgaffeln under den första veckan: ena benet läckte olja på ett oroväckande sätt. Det visade sig att oljeringarna blivit sönderrivna, därför att gaffeln blivit slarvigt monterad på fabriken. Sådant borde inte få förekomma på en maskin i detta prisläge! Sedan det felet var avhjälp visade sig dock Gold Star's framgaffel tillsammans med den stadiga ramen ge mycket goda vägegenskaper och härfin styrning. Först vid mycket hög fart på motorväg, vid över 140 km/tim, förmärks en viss svajning i kurvorna.

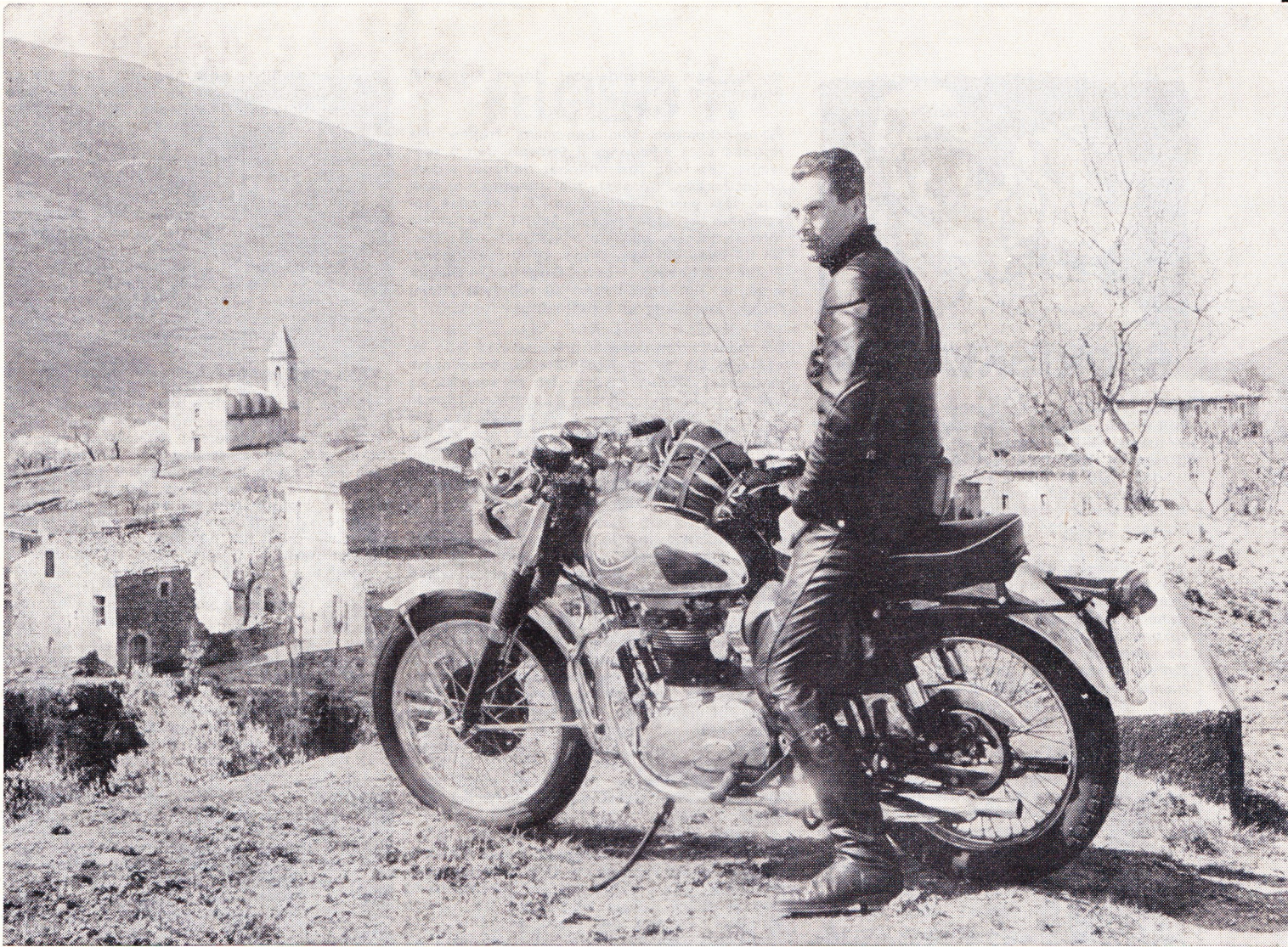
Bromsarna är, som redan nämnts, synnerligen effektiva vid normal körning, men

särskilt frambromsen kräver tillsyn. Damm från bromsbandet och smuts utifrån nedsetter effektiviteten, och under inkörningen måste man noga se till att bromsbandet ligger an, så att det tar jämnt. Trots denna tillsyn skriker frambromsen i högan sky, och särskilt vid långsam stadskörning låter den som en sopran-sångerska som högljutt varskor alla andra trafikanter. Appropå det så är signalhornet synnerligen otillräckligt och vid farter omkring 100 säger det bara "pip".

Jag har aldrig haft en så oljetät motorcykel. Inte en droppe under den, ens efter 300 km hård körning, och bara obetydlig oljeutsvettning. Eftersom växellåda och motorblock är i ett, så är förresten maskinen mycket lätt att göra ren. Åtkomligheten är också god, och alla justeringar kan företas lätt. De dubbla avbrytarspetsarna ligger innanför sitt lock på högra sidan av motorblocket. Ventilerna täcks av ett enda lock, som man lätt får av sedan tanken lyfts, också denna lätt att demontera. Hjulen är synnerligen lätt avtagbara, och det gäller också bakhjulet, där man bara behöver dra ut axeln. Man behöver bara sticka in en stång i de hål som finns i axeln och vrida om, men den stång som finns med i verktygsutrustningen är oduglig. Den böjs!

Det är förresten väldigt trångt för verktygen och ingen plats någonstans för de extra verktyg som man vill ha med sig. I gengäld har Milano-handlaren låtit sätta på en pakethållare på tanken, liknande den som finns på Triumph, och den sitter fast på en bult som svetsats fast ovanpå den mittbult som håller fast bensintanken.

Efter 7.000 km gör Lightning Rocket intryck av att vara en utomordentligt trevlig motorcykel, lättkörd och foglig och ändå med sportiga fartegenskaper som få kan mäta sig med. Den förefaller också att vara anmärkningsvärt tillförlitlig och därför idealisk för långa turistresor.



Torgil Magnuson rastar med sin BSA Lightning Rocket i tjugig italiensk landsmiljö — nedan sveper han genom en kurva uppe i bergen.

TEKNISKA DATA

Motor

654 cc vertical twin toppventilsmotor med stötstänger. Lättmetallstopplöck, gjutjärncylindrar med hårdförkromade lopp. Cyl.diam: 75 mm. Slaglängd: 74 mm. Kompressionsförhållande: 9:1. Hästkrafter/varvtal ej uppgivet av fabriken. Tändning: Lucas växelströmsgenerator med utanpåliggande dubbla tändspolar. Förgasare: Dubbla Amal Monobloc 389/206 (Ø 1 1/8").

Växellåda

Hopbyggd med motorblocket, fyrväxlad med fotkontroll (ettan nedåt, tvåan, trean, fyran uppåt) på höger sida om motorn. Utväxlingsförhållanden: Testexemplarets utväxling: 4,56 — 5,25 — 7,32 — 11,51. I Sverige sålda LR-modellers utväxling: 4,56 — 5,25 — 6,75 — 9,29.

Kraftöverföring

Primärkedja: 3/8" triplex. Sekundärkedja: 5/8x3/8".

Hjul

Stickaxlar fram och bak. Hjulen ej utbytbara sinsemellan. Bromsdiam fram: 8"x1 3/8". Bromsdiam bak: 7"x1 1/8". Hjuldimensioner: 3,25x19" fram, 3,50x19" bak. Däck: Dunlop ribb fram, Dunlop GS bak.

Ram och Fjädring

Ram av duplex typ, teleskopgaffel fram, svängarmsfjädring bak med hydr. ställbara Girling dämpare.

Mått

Fulltankad vikt: 180,5 kg. Hjulbas: 1420 mm. Total längd: 2160 mm. Sadelhöjd: 790 mm. Totalbredd: 685 mm. Frihöjd: 190 mm. Tankrymd: 18 lit.

Tillverkare: Birmingham Small Arms Limited, Birmingham, England.

Generalagent: Motorfleron, Malmgatan 4-8, Malmö.

Pris: På gatan inkl. accis och oms: c:a 6.930,—, beroende på leveransorten.

