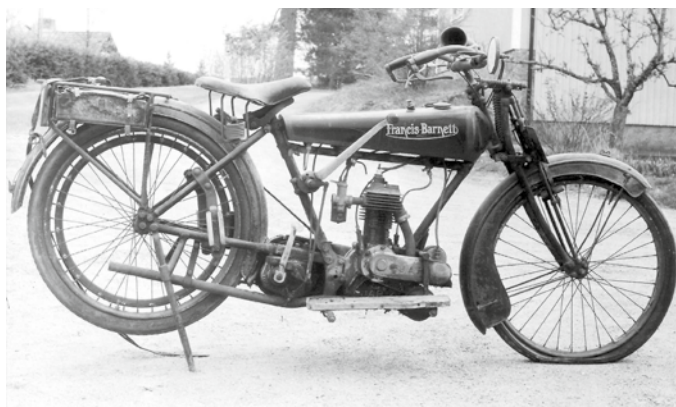


ALLA SPJÄLSTAKETS MODER

Francis Barnett Super Sport 1929

Strax efter det första världskriget kom Gordon Francis överens med sin svärfar Arthur Barnett om att starta motorcykeltillverkning under varumärket Francis-Barnett. Båda hade erfarenheter sedan tidigare. Gordons pappa Graham Francis var ju mannen bakom motorcykeln Lea-Francis och Arthur Barnett hade tidigare varit VD för företaget Singer, men hade vid denna tid en tillverkning av motorcyklar under namnet Invicta. Det märket kom f.ö. att säljas parallellt med Francis-Barnett ett par år i början av 1920-talet.



Sven Karlsson i Kilafors har en Francis Barnett från 1920 med JAP 292cc SV-motor. Så här berättar han: "Cykeln är såld från en affär som låg i det hus jag bor i idag. Förste ägaren fanns bara några hundra meter bort". Återförsäljaren var P.O. Hedlunds Eftr. Kilafors. Bilderna visar motorcykeln före och efter renovering.

De första motorcyklarna som det nya företaget producerade i Coventry hade stora likheter med Invicta. De var konventionellt byggda med ganska klen ram, Bramton Bi-Flex gaffel, JAP-motor och Sturmey Archer tvåväxlad låda.

Här i Sverige finns vad jag vet endast två bevarade Francis-Barnett från denna tid. Sven Karlsson i Kilafors är en ägare som haft vänligheten att skicka foto och skriva några rader om sin maskin från 1920.

De följande två åren fortgick utan

några större förändringar i utförandet, men år 1923 kom något helt nydanande inom deras motorcykeltillverkning. Det var rambyggnaden som följde helt nya principer. Ramen var uppbyggd av rörstumpar som tillsammans bildade



Ramen består av sju par rörstumpar.

Francis-Barnett



Första standardutförandet 1925.



Fyndskicket på min Super Sport

Francis Barnett 172cc Super Sport 1929.

en sluten triangelram. Det var Gordon Francis som kom med idén som han förmodligen fått efter att ha studerat ett byggnadsverk som på den tiden ansågs som enastående ingenjörskonst och som lever vidare än idag. Man skapade även en slogan, "Built like a Bridge", som helt säkert antyder att konstruktionen lutar sig mot en brokonstruktion. Jag är ganska säker på att den bro som åsyftas är järnvägsbron Forth Bridge i Edin-

burgh. Det var en bro som stod färdig 1890 och som det har skrivits mycket om både i samtid och därefter. Jag hade själv nöjet att färdas över den för ett par år sedan och fick uppleva stål balkarnas lovsång. Bron är idag skyddad som världsarv, men brukas fullt ut av alla av landets järnvägsbolag.

Fördelarna att bygga en motorcykelram enligt de här principerna är flera. Kostnadsmissigt är det ju betydligt bil-



Den var så lätt att den blev populär att bära runt vid tävlingar.



Forth Bridge som den såg ut senast jag besökte Edinburgh.



ligare när man inte behöver gjuta förbindningsstycken etc. En annan fördel var att det gick att göra motorcykeln väldigt lätt. Just att det var en lättviktsmotorcykel var väl även en förutsättning för framgång. En 1000-kubikare i den här typen av ram är nog inte framkomligt. Ramen var enkel att laga om något rörde sig och leveransboxarna till återförsäljarna utomlands kunde minimeras då ramen kunde skickas som "plockepinn".

Den första modellen med denna ramtyp var utrustad med en Villiers 147 cc motor som drev bakhjulet med rem via en tvåväxlad Albion-låda. Med sin vikt på 45,5 kg klassades den naturligtvis som lättviktsmotorcykel. Lågt pris gjorde att lättviktsmotorcyklarna fann nya kunder. De blev även ett inslag i tävlingssammanhang där de fick en alldeles egen klass. Lättvikterna blev något av mode och just för att framhäva den låga vikten lär tävlingsförarna ha burit sina maskiner till startfällan.

Spjälstaketskonceptet höll hela 1920-talet ut. Många var de tillverkare



Föraren måste hela tiden vara observant på att oljedroppar kommer i det lilla siktglaset på tanken



Den lilla kraftfulla motorn med tryckröret nederst på vevhuset samt oljeröret överst i cylindern. Obs att svänghjulsåpan inte går att ta bort varför en mindre lucka har gjorts på kåpan.

som tog efter, både i England och i andra länder. Här i Sverige kom EBE, Eiber och NV att kopiera konceptet med varierande framgång. Här finns säkert fler "spjälstaket" bevarade av svensk tillverkning än av sitt engelska ursprung.

Den Francis-Barnett vi presenterar här är av 1929 års modell och med Villiers Super Sport-motor på 172 cc. Under 1920-talet var 147 cc-motorn från Villiers den vanligaste men 172 och 196-kubiksmotorer förekom också. Mera ovanliga motorval var den tvåcylindriga Villiers 350 Pullman, JAP 175, 250 och 350 cc SV. Motorcykeln var utannonserad på Blocket i början av 2016. Den var då delvis demonterad och var förvarad ute i ett vindskydd sedan flera år p.g.a.

att ägaren blivit sjuk och senare avlidit. Eftersom jag är lite av "Fanny-B-freak" kunde jag inte vila på hanen utan tog min lilla Golf och for till Stockholm. Skicket var både ris och ros, men det som tilltalade mig var att den var nära nog komplett. Tyvärr hade taket på vindskyddet läckt och alldeles intill framhjulet fanns gödningsmedel som lösts upp av regnvattnet. Framhjulet var väldigt rostangripet och framnavet satt fast.

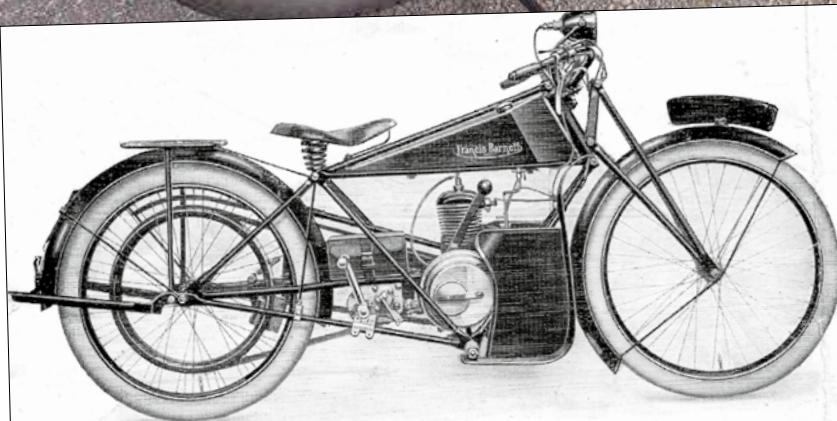
Det blev ändå affär (i fantasin är ju allt så enkelt att fixa) och nu var utmaningen att stuva in den i min lilla Golf. Genom att lossa två bultar vid styrhuvudet gick det att dela på motorcykeln i lagom stora delar som gick att stuva in i min lilla bil.

Väl hemma igen plockades delarna



Liten och nätt.
Passar en åldrig förare galant.

Utförande när alla tillbehör hade
plockats på samt tekniska data.



Inregistrerad Konstruktion No. 694755.
1½ h.p. modellen med komplett utrustning.

SPECIFIKATION.

MOTORN.—147 c.c. Villiers
55×62 m/m med anord-
ning för el. ljus.

FÖRGASAREN.—Mills eller
Amac.

VÄXELN.—Albion 2 st.
även 3 st. på beställning.

UTVÄXLINGEN.—Kom-
binerad kedja och rem (pri-
ma Dunlop) med skydd för
båda.

SMÖRJNINGEN.—Smörj-
olja blandad med bensin-
nen.

R A M E N.—Inregistrerad
konstruktion. Fullt trian-
gulerad—lätthet i förening
med största styrka.

BENSHÅLLAREN.—rym-
mer nära 5 liter (4 liter
bensin och ½ liter olja är
rätt kvantum.

RINGARNA.—24"×2".

VIKT—Med kick-start 48½ kg.

Pris Kr. 750:—

med clutch, kick-start och elektriskt
framljus.

Tillverkare

Francis & Barnett, Ltd.,
COVENTRY, England.

W. W. CURTIS, LTD., COVENTRY.
försältningsprevison

ner i källaren för en vinterrenovering. Det fanns en del att göra. Motorn togs isär för inspektion och befanns vara i riktigt gott skick. Det fiffiga smörjsystemet studerades noga och alla olje- och luftkanaler blåstes rena. Däremot levererade tändsystemet ingen gnista och trotteln satt fast i förgasaren. Med ny tändspole, kondensator och ommagnetiserat svänghjul fanns åter blå fin gnista. Förgasaren är ännu inte åtgärdad utan ersatt av en liknande av något senare modell. Växellådan var nog orsaken till att motorcykeln bara hade använts vid ett tillfälle 1979 då den registrerades och besiktades. Lamellcentrets splines var helt borta och huvudaxeln såg inte mycket bättre ut. Ett nytt lamellcentrum fanns i mina gömmor, men huvudaxeln fick fungera ett tag till. Förhoppningen är att med tiden hitta en osliten axel. I övrigt fick bromsar och hjullager göras i ordning samt framhjul och delar av framgaffeln lackeras om.

Med nya slangar och däck kunde lilla "Fanny-B" baxas upp ur källaren på våren 2017, redo för återstart. Olja och bensin fylldes på. För säkerhets skull blandade jag i ett par procent olja i bensinen i händelse att det automatiska smörjsystemet inte skulle fungera. Efter inspektionen av motorn visste jag att det inte fanns några fångstfickor för kondenserad olja i motorn, men någon nytta



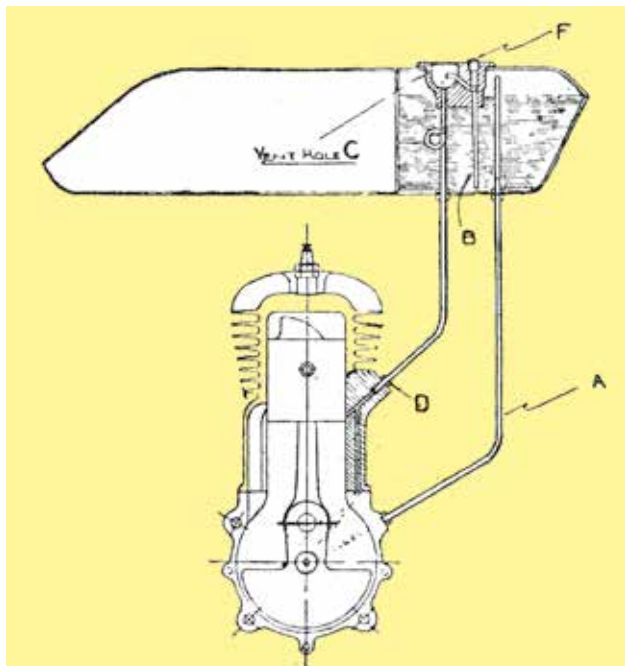
Eftersom både fram- och bakaxel utgör bärande delar i ramkonstruktionen måste drivkedjan spännas med ett separat spännhjul.

skulle väl ändå oljan göra. Startförsöken gav hopp om liv. Redan andra försöket gick motorn en längre stund, men ville inte svara på gas. Justering av förtändning och choke var lösningen. Motorn smattrade lugnt och fint, men inte kom där någon olja från droppröret under

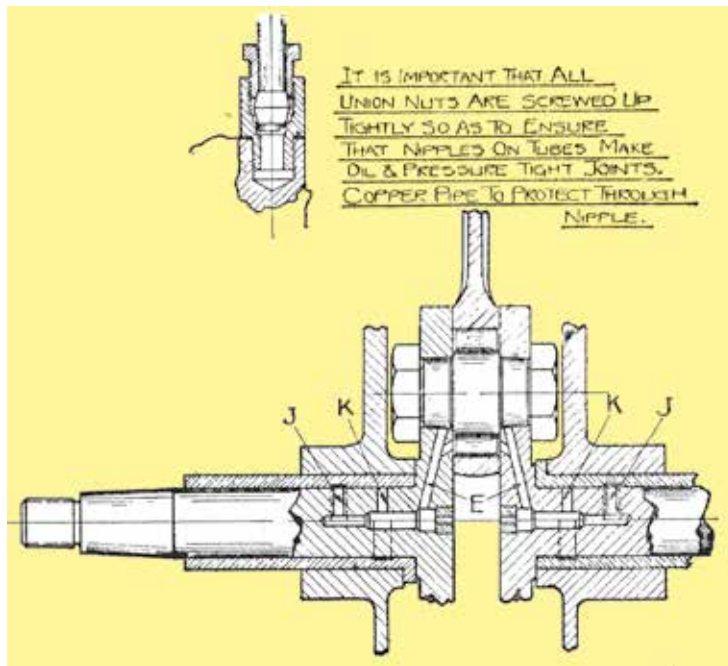
siktglasets på tanken! Felsökning måste göras.

Den pågick i mer än vecka. Eftersom principen är att motorn under sin explosionsfas levererar lite övertryck för varje varv via den roterande ventilen på vevaxeln till oljetanken och detta tryck

ska pressa oljan upp i droppröret så är det primärt läckage som man ska leta efter. Redan vid detta stadium insåg jag att systemet var rätt känsligt och att det kanske var anledningen till att det försvann lika snabbt som det presenterades i Villiers försäljningskataloger. Kana-



Villiers patenterade smörjsystem. Övertrycket som bildas i vevhuset vid explosionsfas när kolven rör sig nedåt tills överströmningskanalerna öppnas, tas tillvara och levereras till oljetanken. Trycket pressar ut oljan till motorns oljekanal.



Vevaxelns kanaler för tryck och olja. Både bussningar och vevstakslagret direktsmörjs.



Vevaxelns kanaler för tryck och olja samt bussningen med spår för att fånga övertrycket vid kolvens nedåtgång.



lerna i motorn var jag säker på att de var ok och vevaxelbussningarna var i prima skick. Det blev att koncentrera sig på rör och slangar till oljetanken och framförallt oljetank med lock och droppföns-ter. Såpvatten sprayades på alla tänkbara ställen där det kunde läcka och motorn startades för någon minuts körning. Inget läckage. Nästa test blev att ansluta en cykelpump till tryckröret från vevhuset. Efter många pumptag segade sig en oljedroppe ur droppröret. Allt tydde på att det var trång passage någonstans i systemet och att oljenivån var för låg i oljetanken. Oljetanken tömdes och alla oljerör rengjordes i tanken. Oljan jag använt var rak 40-olja, den ersatte jag nu med 30-olja istället och fyllde ända upp till kanten. Motorn startades och jag

stirrade intensivt på droppröret. Det tog nästan en minut innan en droppe olja föll från droppröret ner i oljeröret.

-Det funk! Jag hörde mig själv skrika högt där i garaget. Klockan var strax efter midnatt. En garagedörr var öppen men mycket av röken stannade kvar i garaget. Nu var jag ju tvungen att testa smörjsystemet under lite längre tid för att se att det fungerade. Plötsligt hörde jag en röst bakom mig: -"Om du ska gasa ihjäl dig behöver du nog stänga dörren om dig". Det var grannen som kom med uppmuntrande tillrop. Det här med grannsamverkan är inte så dumt!

Nästa steg blev en liten provtur dagen därpå. Ute på gatan kickade jag igång motorn med motorcykeln på parkerings-stället. Det skulle jag inte gjort för det

säckade ihop fullständigt. Nåväl, det gick ju att köra ändå. En tanke som for genom huvudet var att tänk om alla rör är lika veka i ramen. Ett litet test där jag använde styret som korkskruv mot cykel-n i längsled visade att ramen flexade en hel del. Man kunde se att de övre ramrören flyttade sig någon centimeter gentemot tanken. Det blev en försiktig provtur men faktum är att detta fenomen inte alls märktes när man körde. Maski-nen svarade fint på gasen och alla växlar fanns där även om någon toppfart ald-rig nåddes. Ett omisskännligt ljud kom dock från transkåpan. Kedjan gick emot kåpan. Återstår alltså att fixa parkerings-ställ och transkåpa innan Skåne Rundt (tro't om ni vill).

BÖRJE