

BSA motorcyklar 100 år – Del 1

Text & bild: Johan Johansson



I Svenska BSA Klubben vill vi i år särskilt fira att det är 100 år sedan BSA startade serieproduktion av motorcyklar. För detta har vi en nyskriven krönika med en historisk överblick av vad som skedde före, under och efter de åren som BSA producerade motorcyklar. Vi har valt att dela upp detta i fyra delar som kommer i kommande nummer av BSA Bladet. Om du skulle råka se artikeln någon annanstans skall du inte bli förvånad då vi har lämnat denna för publicering till andra allmänna veteranklubbar och MC-tidningar för att vi vill pusha för firandet av BSA 100 år. I denna inledande första del tittar vi på BSA:s historia fram till 1919.

Det är etthundra år sedan BSA började serieproducera motorcyklar, men BSA har en historia som är långt mycket äldre än så som vapenindustri och har många likheter med Husqvarna, fler än man kan tro faktiskt (Se faktaruta). BSA var vid höjden av sin bana inte

bara Världens största motorcykeltillverkare utan också den största industrikoncernen i Storbritannien. Man tillverkade nästan allt, från vapen, specialstål, maskiner, verktyg, bilar, bussar, taxibilar, tanks, radioapparater, verktyg, mm till motorcyklar. Härunder har jag försökt att ge en överblick av vad BSA hann att åstadkomma som motorcykeltillverkare. Det är närapå omöjligt att nämna alla modeller som BSA har tillverkat och särskilt svårt är det då det gäller de många varianter på modeller som gjordes för USA vilket kom att vara BSA:s viktigaste och största marknad efter andra världskriget, men du kommer att finna de viktigaste modellerna genom BSA:s långa och spännande historia. Därför kommer den väl insatte att märka att inte allt är med som tex A10 Super Flash eller DBD34 Gold Star Catalina eller 75 cc K1 Starlight som är några av de specialmodeller som gjordes för USA.

BSA vs Husqvarna

BSA och Husqvarna är intressanta att jämföra inte bara för att det är Engelskt och Svenskt utan för att båda var vapenindustrier som med anmärkningsvärda likheter har en nästan identisk historia.

BSA – Kung William III kontrakterade vapensmeder i Birmingham 1689 för att leverera vapen till kronan. 1861 bildades The Birmingham Small Arms Company Ltd – BSA för att tillverka vapen med hjälp av maskiner. Tillverkning av cykeldelar startade under 1880-talet som en ersättning för uteblivna vapenorder (fred), snart kom man också att tillverka hela cyklar. Från cyklar var inte steget långt till motorcyklar. Även här började man med delar och runt 1905 tillverkades några kompletta maskiner med BSA:s delar och Minerva motorer. BSA:s första helt egentillverkade maskiner sattes i serieproduktion under 1909 för modellåret 1910.

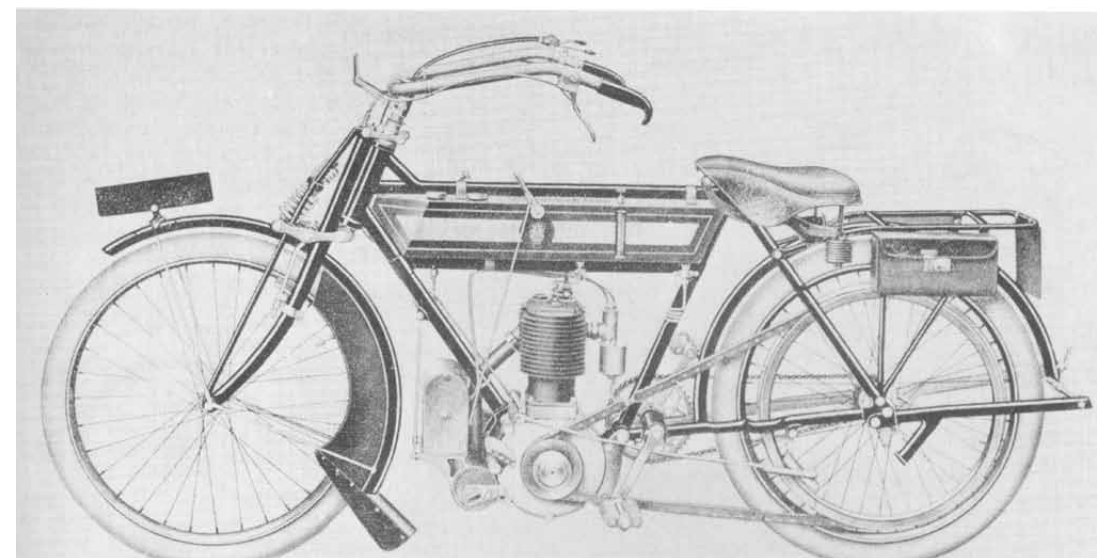
Husqvarna – Karl XI:s ämbetsmän lyckades 1689 samla vapensmederna i Huskvarna i ett statligt Gevärsfaktori. 1867 bildades Husqvarnas Vapenfabriks AB. Husqvarnas cykeltillverkning startade under 1890-talet. Husqvarna tillverkade sin första MC 1903 som var försedd med FN-motorer, senare hade man även NSU-motorer och från 1909 byggdes V-tvinnar med Moto-Reve-motorer. Först 1919 kom Husqvarna med helt egentillverkade maskiner då man även startade egen motortillverkning.

1880 tillverkade BSA sin första egna trampcykel, säkerhetscykeln 'Otto Safety Bicycle'. Samma år fick man också sin logotyp, de välkända stackade gevären. Men eftersom vapentillverkningen var huvudsaken så lades cykeltillverkningen ned 1888 på grund av en stor gevärsorder. 1892 började man med cykeldelar och 1895 upphörde den igen då Boerkriget krävde mängder med vapen. Det tog ända till 1908 innan cykeltillverkningen var igång igen. Man satte upp en exportavdelning och BSA:s trampcyklar erövrade kontinenten med sin höga kvalitet.

BSA:s varumärke, de stackade gevären. The Gun and Garter, BSA:s Trade Mark. Den består av tre 'stackade' gevär alltså gevär som ställts med pipan uppåt. Man gjorde så tex vid ett uppehåll i marscherandet för att skydda gevären så mycket som möjligt från smuts på marken. Där bajonetterna möts hade man en liten rem som höll ihop dessa så att de inte kunde falla. Runt alltihop ser vi en 'vapenrem' (kanten).



motorer med frammåtlutande motor och ramar för upprättstående motorer upp till 3 ½. 1909 tog man beslut om att börja tillverka och försälja kompletta motorcyklar. Man hade gjort någon provmaskin tidigare med en importerad motor, men uppgifterna kring detta är mycket vaga och ofullständiga. Nu började man en noggrann utveckling av en komplett maskin och efter 12 månaders utveckling och noggranna utprovningar var man redo att visa upp sin första motorcykel. Det var denna maskin som premiärvisades på den första Olympia Show i London, oktober 1910. Detta var BSA:s första helt egentillverkade motorcykel. Tanken var lackerad i grönt och gult som många BSA-maskiner skulle komma att bli efter denna. Motorn var på 499 cc och utvecklade 3,5 hk, borring x slaglängd var 85 x 88 mm, kolven var försedd med tvåkolvringar ovanför kolvbulten och en oljering nedanför denna. Kolvbulten var försedd med knaster (på den tiden mycket anmärkningsvärt), den hade två mekaniska ventiler och var utrustad med Robert Bosch-magnet. Förgasaren var av B & B:s fabrikat, frihjulsnäv på tramporna. Växellåda fanns inte utan drivningen var direkt med rem över en konisk koppling som gjorde det enkelt att lägga i och ur driften. Framgaffeln var dubbelverkande och det var troligen den första av detta slag.



Den första serieproducerade BSA:n 1910, 500 cc SV Single.

BSA hängde på motorcykelboomen i början av 1900-talet. 1902 tillverkade BSA delar för motorcyklar och även ramar för mindre motorcykelmotorer. 1905 utvecklades ramarna ännu mer och hade nu även fjädrande framgaffel. Ramarna fanns för 2 – 4 HP

1911 skrev tidningen Motor Cycling, 'Det som förvånar oss är att ett sådant perfekt exempel på touringmotorcykel är gjord av en firma praktiskt taget vid första försöket.'

Maskinen testades i regn och rusk och gick problemfritt de 120 miles:en från Birmingham till London. Maskinen tillverkades på Redditch-fabriken i Birmingham. Projektet hemlighölls ända fram till visningen på Olympia Show. Bakom konstruktionen fanns Albert Eadie, (uppfinnare av frihjulsnävet bland annat), F E Baker motorkonstruktör (och berömd TT-förare och fd verkstadschef på James som byggte motorcyklar sedan 1902) och en Mr C A Hyde.

Sex månader efter introduktionen av den första BSA:n sålde denna bra. En reporter som besökte fabriken 1911 blev mycket imponerad av den noggranna avsyningen och de mätmetoder som användes för att garantera en hög kvalitet.

1912 års modeller var utan några större förändringar. Den välgjorda magnetlådan ersattes av en ny Bosch-magnet som inte behövdes skyddas mot vatten. Man kunde få maskinen med två växlar eller frihjul. Reglagen var med Bowdenkablar eller länkar. En ny modell, 4 ½ HP, 557 cc, 85 x 98 mm i borning x slaglängd, avsedd för sidovagnsbruk kunde levereras med kedjedrift och var även utrustad med fotplattor och 'fotstart'. Det fanns även bilder på en TT-modell som endast skiljdes sig från den standard 3 ½ HP modellen genom ett kortare mer nedlagt styre. Hursomhelst ingen BSA ställde upp på 1912 års TT (The TT – Tourist Trophy startades 1907 på Isle of Man) som nu var en väletablerad tävling.

Att BSA inte tävlade var ingen överraskning för på fabriken arbetade man hårt med att öka produktionen i stället för att bry sig om 'obetydligheter' som racing. Kunden ville ha en touring och åka till och från jobbet motorcykel. Men på våren 1913 ställde man upp på Brooklands. Chansen att en nykomling skulle göra bra ifrån sig var små men Kenneth Holden kom först i mål med sin 3 ½ HP till allas förvåning. BSA vann alltså sitt första race över många rutinerade förare med en snitthastighet på 100,5 km/t. Man vann även detta år en tillförlitlighets tävling mellan London – Edingburgh – London, utan några som helst problem med 'PA' Applebee i sadeln.

Sporrade av sina framgångar tog BSA fram maskiner med en massa specialfinesser. En ny ram, en tvågallons bensintank med en halvgallons oljetank. Oljepumpen hade en tvåvägskran som kunde smörja motorn eller den tvåväxlade växellådan som manövrerades via en spak på tanken. Transmissionen var med kedjor och hade en ryckutjämnare på vevaxeln. Den hade

ingen koppling men var utrustad med bromsar på båda hjulen. Bakbromsen kunde manövreras med pedaler på båda sidor om motorn och framhjulet bromsades med hjälp av handtag och vire. Ett justerbart huvudmunstycke och en ovanlig typ av ventiljustering, som gjorde det möjligt att justera ventilspelet för hand var också några av detaljerna. Av sju startande BSA på 1913 års Isle of Man TT gick bara två över mållinjen efter två dagars tävlande. Bästa BSA var R. Carey på 17 plats med en snitthastighet av 61,4 km/t. Vann gjorde Tim Woods på en Scott med ett snitt på 77,7 km/t. Bland andra vinster detta år märks en Guldmedalj på Scottish Six Days Trials.

BSA
MOTOR BICYCLES

BSA:s logotyp år 1914

1914 års modeller var alla encylindriga. Toppmodellen var den nya 557 cc, 4 ¼ HP, 85 x 98 mm (borning x slaglängd). Cyldern var päronformad. För övrigt liknade den den 'gamla' 3 ½ HP modellen. Man beskrev den som en passande sidovagnsmaskin. Tekniken hade gått framåt, man kunde få den med treväxlad låda och kickstart. En koppling bestående av 20 brons och 19 stål-plattor kunde manövreras med en tå och hjälpedal. Växlingen sköttes från tanken. Växellådan saknade friläge så vid start fick maskinen vara frikopplad med ettans växel i och när man sedan trampade i kopplingen så bar det iväg. Kopplingen användes inte under färd för växling utan då använde man avgasventilens lyftare för att sänka varvtalet lite medan man växlade upp. En handmanövrerad Best & Lloyd droppsmörjningspump stod för smörjningen under färd. Helkapslade kedjor på i trans och drivning. Däck var i dimensionen 26 x 2 ½ tum. Pris 63 £ för denna exklusiva maskin.

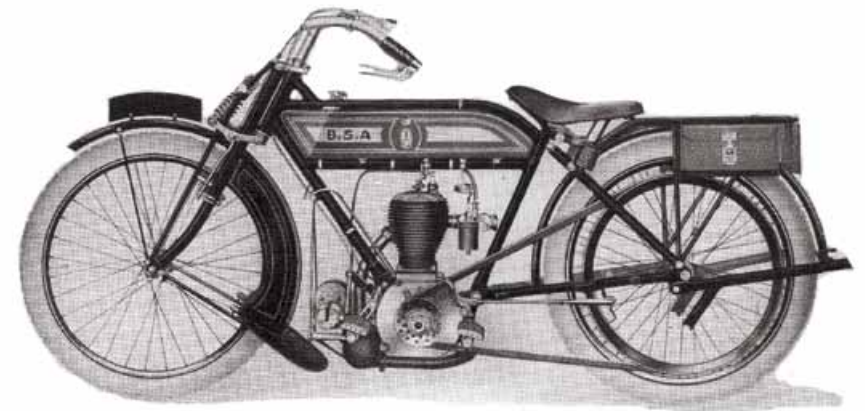
Alla 1914 års modeller hade som standard Ruthart-magnet och BSA-förgasare. De övriga modellerna var en 3 ½ HP kedje och remdriven maskin med den nya treväxlade lådan. En 3 ½ HP med tvåväxlad låda eller 'frimotorkoppling' som endast hade remdrift. För den sportiga typen fanns det en TT-modell som hade direktdrivning med rem, den var utrustad med vanliga fotpinnar och nedbockat styre till priset av 48 £. Inför detta års TT på Isle of Man preparerades 12

maskiner av standardtyp, tre kördes av fabriksförare för BSA och fem av privatförare. Även om man inte fick några toppnoteringar detta år så var resultatet betydligt jämnare än året innan. Bara två av maskinerna fick bryta vilket var en god sporre för BSA.

BSA:s racingfärger

Av ACU (Auto Cycle Union) så tilldelades BSA färgen gul att användas på hjälmen om sådan användes. Eftersom man hade mörkgröna tankar på denna tiden så kom det sig att BSA i dessa sammanhang använde grön och gul färg för att betona det 'raciga' i det hela.

5 B.S.A. MOTOR BICYCLES 2



The B.S.A. Tourist Trophy 3½ h.p. Motor Bicycle . . . Model "D"

5 "PERFECT IN EVERY PART" 2

BSA Model-D 1914, i TT-utförande, 3 ½ HP SV, direktdriven med rem.

I augusti 1914 var BSA i full produktion av gevär för den Engelska armén. Man arbetade dygnet om sju dagar i veckan. Första världskriget låg i luften och man rustade för fullt. (28 juli 1914 anger man idag som startdatum av kriget då Österrike /Ungern deklarerade krig mot Serbien, en månad efter skotten i Sarajevo). Motorcykelutställningen på Olympia ställdes in och i stället kom man att spärra in Tyska krigsfångar här. BSA:s produktionstakt i början av kriget låg på 650 gevär per vecka och när kriget tog slut var man uppe i 10.000 gevär per vecka. Totalt producerades över 1,5 miljoner gevär av typen Lee Enfield MK III och resevdelar för ytterligare 0,5 miljoner gevär. Men det var inte bara gevär som behövdes utan BSA tillverkade också trampcyklar. För mer fältmässiga förhållande tog man också fram en

hopfällbar cykel till infanteristerna. Man gjorde också motorcyklar men inte enbart för militären i Europa och Sydafrika utan också för den civila marknaden.

1915 års modeller hade få förändringar. En ljusglimt var den nyannonserade 250 cc sidventilaren 2 ½ HP. Den skulle vara treväxlad men utan koppling och kick. Men som BSA sa så var den inte färdig för produktion utan testades fortfarande. 3 ½ HP motorn fanns nu bara i TT-modellen. Under hösten 1915 var det dags för presentation av 1916-års modeller vilket i det mesta var som året innan men alla modellerna

5 B.S.A. MOTOR BICYCLES 2

var i all enkehelt lackerade i svart. Inget nämdes om den utlovade 250 cc sidventilaren. I november 1916 förbjöds all tillverkning av civila fordon. Detta fortsatte fram till vapenstilleståndet undertecknades den 11 november 1918.

Under krigsåren 1915 – 1919 gjordes bara 557 cc modellen. Av samtida bilder att döma så gjorde man både rem och kedjemodeller. Man ansåg att rem räckte för normalt bruk men för sidovagnskörning var kedjedrift att föredra.

I nästa nummer fortsätter vi med att titta på åren 1920 – 1939.

BSA motorcyklar 100 år – Del 2

Text & bild: Johan Johansson



I Svenska BSA Klubben vill vi i år särskilt fira att det är 100 år sedan BSA startade serieproduktion av motorcyklar. För detta har vi en nyskriven krönika med en historisk överblick av vad som skedde före, under och efter de åren som BSA producerade motorcyklar. Vi har valt att dela upp detta i fyra delar som kommer i kommande nummer av BSA Bladet. Om du skulle råka se artikeln någon annan stans skall du inte bli förvånad då vi har lämnat denna för publicering till andra allmänna veteranklubbar och MC-tidningar för att vi vill pusha för firandet av BSA 100 år.

I denna andra del tittar vi på åren 1920 – 1939. Första delen publicerades i BSA Bladet nr 1 - 2010.

Jag kör **B. S. A.**



ty jag uppskattar en god maskin och vet att **B. S. A.** icke har sin like i pålitlighet.

10 olika modeller i pris fr. kr. 960.—

INFORDRA KATALOG
SÄNDES GRATIS

B. S. A. CYCLES LIMITED
RIALTOHUSET - JÄRNTORGET
GÖTEBORG

Reklamkliche från 1936

1920 års nya modeller premiärvisades i november 1919. Den största nyheten var en sidventils, 50 graders V-twin, på 770 cc. Den kallades 6/7 HP model E av BSA. Smörssystemet var av typen "total loss" man hade dels en mekanisk pump och handpump på tanken. En nydesignad treväxlad växellåda med koppling som fungerade som vi är vana vid idag. Denna maskin var den första särskilt utvecklade för att kunna dra sidovagn vilka BSA också tillverkade (redan 1914). Man tillverkade också den encylindriga 557 cc-aren.

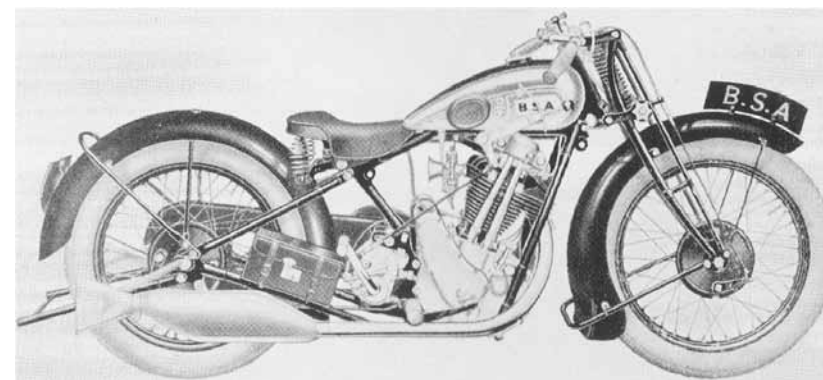
1921, här är det lite skalt med information. Det verkar inte vara någon större förändringar på utbudet av modeller. Man satte ihop ett nytt fabrikssteam till TT på Isle of Man. Till detta hade man utvecklat en ny racer med en motor som lutade framåt. Det mest unika med denna var konstruktionen av vipparmarna. De hade ingen lagring utan låg på vad man kallar en "knivsegg". Trots att man hade haft några år på sig att ta fram denna nya maskin som visat sig vara snabba så kom ingen av de "grön/gula" i mål.

1922 presenterades en specialtrimmad model H, sportmaskin på 557 cc. Model E på 770 cc fick en nydesignad framgaffel liknande "webb-gaffeln". En annan nyhet var model F, en V-twin, sidventils på 986 cc, 80 x 98 mm, (slag x borrh). Den hade långa fotbrädor, stora skärmar och såldes komplett med sidovagn och reservhjul. Modellprogrammet började växa i ramnummerlistan hittar vi nu tre modeller. (Antalet modeller i ramnummerlistan avspeglar inte nödvändigtvis antalet varianter i katalogen men ger en indikation på bredden i utbudet.)

1923 – Två nya sportmodeller presenterades en sidventils 350 cc och en 500 cc. Borrhning x Slaglängd var 72 x 85,5 respektive 80 x 98 mm. 350 cc modellen hade "mycket goda tävlingsframgångar" på Scottish Six Days Trial och Swedish International Trails 1923. Allt enligt 1924 års broschyr. De rådande lägre

konjunkturerna gjorde att man var tvungen att erbjuda billigare motorcyklar och därför kunde övriga modeller i programmet fås i enklare och billigare utförande. Fem modeller i ramnummerlistan.

1924 – Modell B en av BSA:s många berömda modeller, kallades även "Round Tank" på grund av tankens runda form, (Cylindrisk). Det var en 250 cc sidventilare (63 x 80 mm borrh x slag). Den var mycket billig strax under 40 £ och i ett enkelt utförande. Det blev en succé. Man tillverkade 5.000 st första året. Totalt tillverkades 35.000 st under de fyra första åren som modellen tillverkades men då hade man förbättrat modellen lite hela tiden med trumbromsar både fram och bak, flattank och vidare med sadeltank runt 1929. Den var billig i drift med mycket låg bränsleförbrukning (120 mpg). 350 cc modellen L som kom 1923 presenterades i den "deluxe modell" med toppventiler. Detta var BSA:s första toppventils landsvägsmaskin. Man beskrev den som en högeffektiv motor på 349 cc



BSA sloper 1929,
här utan ljusanläggning,
500 cc OHV Single.

(72 x 85,5 mm). Den hade ett avtagbart topplock med många kylflänsar, automatisk smörjning av vipparmarna och helt inkapslade stötdämpare och vipparmar. Motorn utvecklade runt 13 hk, den kunde köras konstant runt 100 km/t och en toppfart runt 120 km/t. Några år senare hade BSA givit den epitet "Super Sport". Kostade 59 £. 10 modeller i ramnummerlistan.

1925 hade BSA 13 olika modeller på programmet, från Round Tank på 249 cc och 36 £ till modell G på 986 cc och 75 £. Vidare hade man 7 olika sidovagnar, (3 st 1919). De två sidventils sportmodellerna på 350 och 500 cc hade nu ersatts av toppventils dito.

1926 års stora nyhet var en 350 cc Super Sport toppventils-modell. I stället för grön lackering på tanken var den lackerad i svart. Bland finesserna märktes bl.a. ventilskäften var urborrade för att ge en lättare ventil vilket medgav att toppvarvet nu låg på 5.600 varv/min. En annan kanske ännu större

nyhet var att detta var första året som BSA:s Sloper dök upp på programmet. Modellnamnet var H. BSA var här nästan 10 år före sin tid med Slopern, som var toppmodern med en våtsumpsmotor 500 cc encylindrig toppventilsmotor, treväxlad växellåda och en sadeltank (tank som låg över ramen – alltså ej flattank som låg mellan eller under ramrören). 14 modeller i ramnummerlistan.

1927 var året då BSA på allvar började sälja sina Sloper runt om i världen. Slopern betecknas som en milstolpe i MC-utvecklingen, den stakar ut gränsen mellan den antika och klassiska motorcykeln. Slopermodellerna tillverkades fram till år 1932. 1927 var året då BSA antog ett enkelt faktum som slogan – **En av fyra MC är en BSA!**

1928 – BSA presenterar sin första tvåtakts motorcykel. Modell A28 var på 175 cc. Detta var den enda tvåtaktaren som BSA gjorde tills BSA Bantam dök upp efter andra världskriget. A28:an fanns i olika versioner till och med 1930-års säsong.

1929 var året då börskraschen på Wall Street – Depressionen slog till. Det gick utför i alla branscher, sakta men säkert några år framåt. BSA hade 14 modeller att välja på från tvåtaktaren som nu hette A29 till 986 cc Model G (G29) sidventils V-twin. Det fanns 250, 350 och 500 cc topp och sidventilare. En del av de sportigare maskinerna hade dubbla avgasportar. Några hade förnicklade tankar. För att skilja standard Sloper-modellerna från högtrimmade sådana sattes en liten röd stjärna på vevhuset på de trimmade. Det anses att detta är ursprunget för många kommande modellernas namn med stjärna i t.ex. Blue Star, Silver Star, Empire Star, Gold Star, Shooting Star och Royal Star för att nämna några. Det fanns också många tillval och tillbehör vid denna tiden, man kunde t.ex. köpa en Sloper utan ljus, för att sedan utrusta denna med Acytelenbelysning.

1930–BSA:s största exportmarknad vid den tiden var Australien, depressionen slog hårt mot exporten och även hemma började det ta emot. Trots ekonomiska förluster stod BSA ändå på solid grund genom sund ekonomi under många år och med reserver för kärva tider. Långt mycket bättre än de flesta andra bolag på marknaden. BSA:s bilar tillverkades av Daimler. BSA:s trehjuliga bilar tillverkades på Small Heath. Detta år köpte man Lancaster Motor Company som låg bredvid fabriken i Sparkbrooks. 18 modeller listades för 1930, bland nyheterna fanns modeller framtagna för att möta ny lagstiftning där skatteklassen skulle bero på vikt. Man hade tagit fram några nya lättare mellanklassmaskiner för detta. Men regeringen ändrade sig och skattade i stället motorcyklarna med 5 % av försäljningspriset. Round Tank ersattes av en ny 250 cc B30-3 (Sidventil) och en toppventilsversion B30-4 och en ny 350 cc sidventilare L30-5. Dessa nya modeller hade upprättstående cylinder tillsammans med 493 cc Light. Sloper hade en kromad tank och ny ram med smitt styrehuvud och tvåports toppar.

1931 – Några modeller hade fått stryka på foten. Tvåtakarna tillverkades inte mer, den stora och omoderna 986 cc V-tvinnen i Colonial utförande var också borta samt några mellanklassare. Istället hade en helt ny 350 cc toppventilare med upprättstående cylinder introducerats. Priserna hade gått ned något. På modet var nu instrumentpaneler på styret, stora blaffor med mätare och elektriska omkopplare. 12 motorcyklar och tre trehjulingar bestod utbudet av.

1932 – Årets största nyhet var utan tvekan introduktionen av Blue Star modellerna, det var särskilt vältrimmade modeller av 350 och 500 cc med en ny typ av ram med förbättrade egenskaper på vägen. De var snabba och sportiga, utmärkta maskiner att tävla med. 12 modeller fanns på programmet. Vidare hade man tagit fram en ny typ av fyrväxlad växellåda. De flesta typerna fanns i standard eller de luxe utförande. Sidventilarna hade fått avtagbara topplock. Sloporna

fanns i två modeller en 500 cc toppventilare och en 557 cc sidventilare. Det var bistra tider så när det var dags för att presentera nästa års modeller så blev det ingen gemensam utställning på Olympia som alla år tidigare utan BSA höll en egen i Small Heath, Birmingham där man bjöd in handlare, press och allmänheten.

1933 – Få förändringar detta år, men Blue Star fanns nu även i 250 cc utförande. 250 cc Blue Star Junior hade högkompressionskolv, höglyftskammar, dubbla upplagda avgasrör, fyrväxlad låda. Många av de mindre maskinerna var synnerligen enkla i utförandet för att möta de fortfarande dåliga tiderna. 350 cc sidventilsmodellen försvann och istället fick toppventilaren nya dimensioner med 71 x 88 mm i borrh x slag ett mått som kom att följa med BSA i många år. En av BSA:s trehjulingar fick en ny motor på 1074 cc, 4-cylindrig gjutjärns sidventilare med aluminiumtopplock och växellåda, kopplingshus och vinkelväxelhus i elektron för att hålla vikten inom skatteklasserna. En ny lag från sommaren 1933 för motorcyklarnas beskattning byggde nu på cylindervolym, 150 cc – 15 shilling, 250 cc – 30 shilling, 350 cc eller över beskattades högt – 3 £.

1934 – Förändringarna i beskattning gjorde att 250 cc modellerna nu kunde byggas rejälare, den lätta 350 cc modellen försvann och två nya 250 cc modeller kom istället som sidventiler och toppventilare. 14 modeller listades i katalogen och största nyheten för året var den encylindriga 500 cc med så kallad "Fluid – flywheel". Det var en konstruktion utvecklad av Daimler men nu anpassad till motorcykel. Med ett särskilt utformat svänghjul fick motorn en kinetisk koppling liknande den som en automatlåda har. En bultad 3-växlad växellåda mot vevhuset kunde via förväljare på styret och en pedal som manövrerades när man ville växla. Motorn behövde därigenom varken koppling eller ryckutjämnare.

En annan nyhet var den toppventils 500 cc

V-Twin, J-modellen (J34-11) som började säljas till privatpersoner. Maskinen var utvecklad som en armémaskin men nu anpassad för "civilt" bruk. Detta var första året då alla maskiner hade ljusanläggning som standard. Ytterligare 250 cc modeller som tillkom under året gjorde att totalt 17 modeller tillverkades detta år.

1935 – Hade mycket få förändringar, någon av de tidigare modellerna försvann. Fluid-flywheel modellen fanns inte längre med detta år. Detta var också året då Kung George V firade silverjubileum vilket gav BSA inspirationen för ett par nya modeller till kommande år som kom att bli en milstolpe i BSA:s historia

vid denna tiden de absolut bästa material som kunde tillverkas. Detta året fanns inte längre några slopers på programmet. Alla encylindriga maskiner hade upprättstående cylinder.

1937 – Många helt nya modeller introducerades detta år. Valentine (Val) Page var ny designer hos BSA, tidigare hade han varit hos Ariel. Det encylindriga programmet fick ett utförande som kom att användas ända fram till 1960-talets början.

Det kom nya modeller av 250 cc, 350 cc och även av de mer kända större maskinerna M20 (500 cc sidventil), M21 (600 cc sidventil), och 500 cc toppventilarna M22 och M23 (Empire Star). Nu fanns bara V-tvinnarna Y13 (750 cc) och G14 (986 cc) kvar



BSA Empire Star 1936.
500 cc OHV Single.

B.S.A.

Sänd katalog och prislista gratis till
(skriv tydligt.)

Ledaren inom världens motorcykelindustri.

Förre året firade B. S. A. sitt 25 års-jubileum såsom tillverkare och försäljare av motorcyklar. Den B. S. A.-maskin av 1936 års modell Ni nu ser hos våra återförsäljare är alltså resultatet av 25 års världsomfattande verksamhet ifråga om fabrikation och försäljning av motorcyklar. Att B. S. A. under detta kvartssekel vuxit ut till världens största motorcykelfabrik bör lämna Eder full garanti för att Ni vid valet av en B. S. A. får full valuta för Era pengar. 1936 års modeller nu inkomna och demonstreras gärna av våra återförsäljare landet runt — Vi föra i Göteborg komplett reservdelslager för alla maskiner intill 8 år tillbaka. Använd endast äkta B. S. A.-delar. Ned-satta reservdelspriser.

B. S. A. Cycles Limited, H. Göranson, Göteborg.

Reklamkliche från 1936
(Lägg märke till referensen
till BSA:s 25-års jubileum
1935).

1936 – Empire Star heter årets nyheter. R5 Empire Star och Q8 Empire Star hade båda upplagda avgasrör och var något sportigare än övriga maskiner i sortimentet som detta år var 18 st maskiner. Alla sportmaskiner hade fotväxel. Ytterligare V-Twin introducerades detta år, Y13 som var en 750 cc toppventilare. Nu hade BSA tre V-Tvinnar på programmet, modell J (J12) 500 cc toppventil, tidigare nämnda 750 cc toppventilaren modell Y och den gamla klassikern 986 cc sidventilaren model G (G14). BSA var ledande på utvecklingen inom material inom t.ex. cylindrar, kolvar och kolvringar. Man hade

oförändrade. 14 modeller fanns i programmet, de flesta helt nya designer. M21 kom att finnas fram till 1963 i AA-utförande (Automobil Association). Den 30 juni 1937 körde Wal Handley med en Empire Star på Brooklands och lyckades hålla en snitthastighet på över 100 miles/timme. För detta tilldelades man en guldstjärna vilket gav BSA namnet till en ny modell som introducerades kommande år.

1938 – BSA Gold Star, för första gången ser vi detta namn som kom att bli synonymt med en av BSA:s mest eftertraktade modeller.

Det var den specialtrimmade versionen av 500 cc toppventilaren M24 som fick namnet efter guldstjärnan som hade utdelats på Brooklands året innan. Maskinen hade en motor helt i aluminium, växellåda i elektron och en ram byggd av lättare tunnväggiga rör. De levererades bänktestade med intyg från fabriken. En annan ny maskin för året var C10 den lilla 250 cc sidventilaren. 16 modeller på programmet.



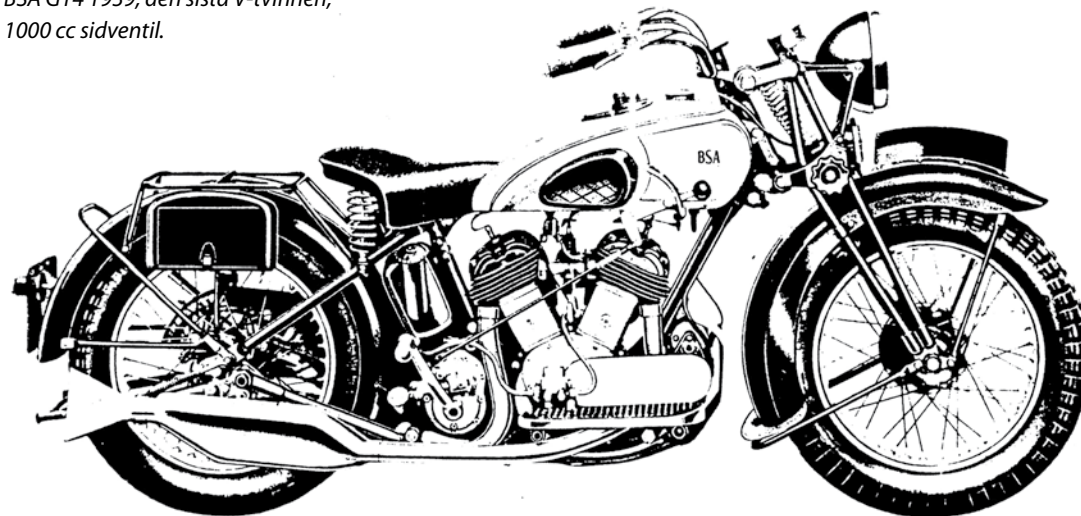
Bild från BSA i reklamsyfte för sina leveranser till Svenska Armen 1938, på bilden model B25, 250 cc SV Single.

Meddelande från B.S.A. Generalagenten i Sverige Till samtliga B.S.A. agenter i Sverige.

Göteborg -9:AUG.1938, Cirkulär nr. 97, Betr. B.S.A. Arméleverans.

Som Ni kanske sett i pressen ha vi i juli månad levererat ett större antal B.S.A. motorcyklar till svenska armén. Vi närsluta i detta sammanhang tvenne fotografier över maskinerna ifråga, vilka Ni möjligen kan använda i reklamsyfte. Maskinerna äro dels av modell B 23 och dels av modell M 20. De äro helt i armégrå färg varförutom alla blanka delar mattförmats eller kadmierats. Att svenska arméns val föll på B.S.A. torde icke ha berott på priset utan på B.S.A.:s kvalitet och slitstyrka, fränsett det faktum, att B.S.A. var den fabrik, som snabbast kunde effektuera leveransen.

BSA G14 1939, den sista V-tvinnen, 1000 cc sidventil.



1939 – C10 fick ett syskon med toppventiler C11. Detta år infördes ett nytt system för klassificering av modellerna, småmaskinerna var C-modellerna, B-modellerna var mellanklassmaskinerna med bland annat den nya B24 Silver Star. Sen hade vi M-modellerna 5 – 600 cc:are, med bland andra M23 Silver Star och M24 Gold Star. Ensam kvar bland V-Tvinnarna var den gamla 1000 cc G14. 13 modeller på programmet. 3 september förklarade Frankrike och Storbritannien krig mot Tyskland som hade invaderat Polen den 1 september. Förutom order från Storbritanniens krigsmakt hade man också stora order till krigsmakterna i Sydafrika, Irland, Sverige och Holland. Vi vet att man levererade 1750 st maskiner till Holland innan de ockuperades av Tyskland, men hur långt de svenska leveranserna kunde expedieras är för författaren okänt, men att det levererades maskiner är känt genom dokument vi har kunnat ta del av från den Svenska generalagenten.

Dekaler som användes på B.S.A motorcyklar och placerades framförallt på oljetank och verktyglåda, men på vissa framförallt äldre modeller, också på styrhuvudet.

Nr 029 användes fram till 1925, nr 028 användes mellan 1925 och 1952, nr 027 användes mellan 1953 och 1963. Lägg märke till skillnaden i text B.S.A. Cycles Ltd och B.S.A Motor Cycles Ltd samt utförandet.

De stackade gevären "The Gun and Garter" har i alla tider varit en symbol för B.S.A som började som vapensmedja.

När de första trampcyklarna producerades 1880 kom också märket att synas på styrhuvudet.



027



028



029

Värt att veta om dekalen på oljetank, verktyglåda och även styrhuvudet.

I nästa nummer fortsätter vi med att titta på åren 1940 –1959

BSA motorcyklar 100 år – Del 3

Text & bild: Johan Johansson



I Svenska BSA Klubben vill vi i år särskilt fira att det är 100 år sedan BSA startade serieproduktion av motorcyklar. För detta har vi en nyskriven krönika med en historisk överblick av vad som skedde före, under och efter de åren som BSA producerade motorcyklar. Vi har valt att dela upp detta i fyra delar som kommer i kommande nummer av BSA Bladet. Om du skulle råka se artikeln någon annan stans skall du inte bli förvånad då vi har lämnat denna för publicering till andra allmänna veteranklubbar och MC-tidningar för att vi vill pusha för firandet av BSA 100 år.

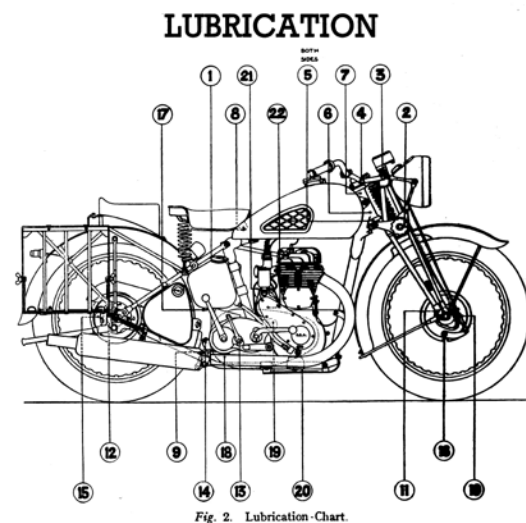
I denna tredje del tittar vi på åren 1940 - 1959. Tidigare delar publicerades i BSA Bladet nr 1 - 2010 och 2 - 2010.

BSA:s varumärke, de stackade gevären. The Gun and Garter, BSA:s Trade Mark. Den består av tre "stackade" gevär alltså gevär som ställts med pipan uppåt. Man gjorde så tex vid ett uppehåll i marscherandet för att skydda gevären så mycket som möjligt från smuts på marken.

Där bajonetterna möts hade man en liten rem som höll ihop dessa så att de inte kunde falla. Runt alltihop ser vi en "vapenrem" (kanten).



1940 – Året då 2:a Världskriget på allvar började för Storbritannien. Man var till en början ändå hoppfulla med två nya modeller på programmet, 350 cc C12 (sv) och B29 (tv). En hel del gamla maskiner utgick och kvar var förutom ovanstående, 250 cc C10 (sv) och C11 (tv), 500 cc M20 (sv), M23 (tv), 600 cc M21 (sv), och den stora 1000 cc sidventilaren G14. Från dokument vi i BSA-klubben har fått tillgång till kan man läsa från generalagenten (H. Göranson, Göteborg) att alla maskinerna bara kan levereras i olivgrönt, och det är troligt att väldigt få egentligen blev levererade förutom de stora mängder militärmaskiner som det nu var frågan om. Inte förrän i April 1940 började kriget Storbritannien på allvar då man först kom i regelrätta strider med fienden.



BSA M20 1941, Smörjschema för BSA:s krigare, 500 cc SV Single.

Andra Världskriget

Redan 1935 märkte man på BSA att Tyskland rustade för krig efter bland annat ett besök på utställningarna i Leipzig 1935. Efter första världskriget hade BSA inga order från krigsmakten utan vapentillverkningen låg i princip nere. Man ansåg att det var så uppenbart att Tyskland rustade för krig så man tog den ekonomiska risken att börja tillverka vapen och motorcyklar för krigsmakten och när kriget deklarerades hade man på BSA gått på övertid i tre år med sjudagarsvecka för att "rusta upp" för storskalig krigsproduktion. Man kunde omedelbart leverera 690 motorcyklar och fick en initial order på 8000 motorcyklar när kriget bröt ut. Under andra världskriget kom BSA att leverera enorma mängder motorcyklar, vapen och ammunition.

Några exempel:

126.334 BSA M20 motorcyklar,

468.098 Browning Kanoner som satt på bland andra flygplanen Hurricane och Spitfire, mer än 5 miljarder skott för olika vapen (1650 st / min under hela kriget dag och natt).

Man hade 28.000 anställda och 25.000 maskiner i 67 fabriker. Man gjorde Lee Enfield gevär, BSA Machine Guns, cyklar och ihopfällbara cyklar för fallskärmstrupper och mycket, mycket mer. Inom metallurgisk forskning utvecklade man metoder för hårdförkromning så detta kunde fästa på de flesta metaller inklusive aluminium. Detta kom att lösa problem med slitage på bland annat Browning kanonerna, vipparmarna i Rolls Royce Merlin-motorerna mm. Den som vill läsa om detta kan försöka få tag i boken "The Other Battle" av Donovan M. Ward som BSA gav ut 1946 som berättar historien om BSA:s insatser under andra världskriget.

1941 – 1945 BSA kom att tillverka motorcyklar framför allt av 500 cc sidventilaren med modellnamnet M20. Mer än 126.000 stycken tillverkades under krigsåren i lite olika utrustningsutföranden och militärfärger, men huvudparten var utan fäste för sidvagn, de flesta tankarna hade ett avkapat hörn (höger bak) som i de fall det användes var för att ge plats åt en slang från ett ökenfilter som placerades på tanken. När tillverkningen var som störst tillverkade man 1000 maskiner/vecka, en maskin rullade av bandet var 5:e minut.

Många maskiner kom till Sverige efter kriget som surplus och gav en motorcykeltörstande nation en pålitlig och enkel maskin att åka på. Ganska törstig på bensin, med 12,5 hk och en toppfart på 112 km/timme. En spännande tanke är, att om inte det Brittiska krigsministeriet 1937 hade ändrat specifikationerna till en 500 cc encylindrig sidventilare, för sina motorcyklar, så hade BSA vid krigsutbrottet försett dem men den fina toppventils 500 cc V-Twinnen modell J, som utvecklades för armén redan 1932, vilket hade varit en fantastisk maskin idag att åka rally med osv... Men så blev det alltså inte.

En annan spännande historia är att BSA vid krigsutbrottet hade tagit fram en ny lättare armémaskin på 350 cc med toppventiler och hårnålsfjädrar. Modellen hette B30 och levererades för tester till armén. Det är den direkta föregångaren till B31 och B33-modellerna utseendemässigt förutom webbgaffeln. BSA fick en första beställning på 10.000 maskiner men denna drogs snabbt tillbaka

igen till förmån för den existerande 500 cc:aren så man koncentrerade all produktion på M20:n istället.

I januari 1945 var man emellertid så säkra på seger att man annonserade ankomsten av sina efterkrigs modeller. Dessa var egentligen civiliserade versioner av 1939-års C10, C11 och M20. Den stora nyheten var 350 cc toppventilaren B31 som var en vidareutveckling av militärmodellen B30, denna hade i princip M20:s vevhus men med toppventiler, B30 hade hårnålar men B31:an fick vanliga ventilfjädrar. 71 x 88 mm slag x borring med gjutjärns cylinder och topp. Den största moderniseringen på B31:an var att den var utrustad med teleskopgaffel vilket var den första modellen med detta för BSA. 4 modeller på programmet.

1946 – Tillskottet förutom de modeller som kom året innan var den mer tävlingsinriktade varianten av 350 cc B31 som hette B32, den var gjord för både Trial och Scramble, lägre utväxling, kromade skärmar, 21" framhjul och 4.00 bredd på bakhjulet var receptet tillsammans med det upplagda avgasröret och skyddsplåt under motorn. 600 cc sidventilaren M21 var också en nygammal nyhet som sattes i M20 chassiet med samma vevhus och lite längre slaglängd så kunde maskinen klara av ännu större sidovagnslaster än 500:an. Under året patenterade BSA sitt baknav med raka ekrar och splines till bromstrumman, oftast beskriven som snabbt avtagbar, och det kommer att finnas med fram till 1970 innan det ersattes av andra nav.

Användes framför allt på tävlings och sportmaskiner. Nu var vi uppe i 6 modeller.

1947 – Årets stora nyhet var 500 cc twinnen A7, en 360 graders twin, med växellådan bultad mot vevhuset. Modellen var stelbens med teleskopgaffel och dubbelrörs framram och med enkelsadel. Bland unika finesser var det ovan nämnda baknavet, ett inbyggt centralstöd som jackades upp med en spak, men som lika lätt kunde fällas in igen, men det ansågs opålitligt och försvann snart till förmån för ett "normalt" centralstöd. Ytterligare utveckling av B31 konceptet resulterade i en 500 cc modell som kallades B33, en maskin som kom att bli mycket populär här i Sverige, idag en av de mest vanliga klassiska BSA:erna. En tävlingsvariant av denna kom också samtidigt i modell B34 enligt samma koncept som B32. Förväxla inte dessa modeller med de som kom senare med tilltalsnamnet Gold Star, det är inte samma sak men nära besläktade. 9 modeller på programmet.

1948 – Modellprogrammet för 1947 kompletterades med vad vi idag skulle kalla en "cross-ower", en korsning mellan M20 och B33. Namnet blev då M33 och var alltså ett M20 chassie med B33:ans toppventilmotor vilket gav en betydligt sportigare sidovagnsdragare. B-modellerna fick nu hastighetsmätaren flyttad från tanken till upp på styrhuvudet. En ännu större försäljningssuccé kom modell D1 att bli. Det var en av de krigsskadestånd Storbritannien fick som i BSA:s version var en spegelvänd kopia av DKW:s RT125, en 125 cc tvåtaktare av enkel men pålitlig konstruktion. Den började sitt liv genom att bara vara en motor som "tillverkades för att uppfylla ett avtal med en Svensk tillverkare" – som vi idag vet var Monark. Det anmärkningsvärda är alltså att de första månaderna av denna motors tillverkning enbart gick till Monark som satte dessa i sin modell M70 och senare i den moderniserade modell M71. Under sommaren 1948

började BSA sälja sin modell D1 – Bantam, som kom att bli en stor succé för BSA, praktiskt taget alla lite äldre engelsmän som har haft en motorcykel har någon gång haft en Bantam. Bantam-modellerna började som treväxlad 125 cc och 4 hk och utvecklades under åren fram till sitt sista år 1971 och var då en fyrväxlad 175 cc med 12,5 hk. Inom de små racingklasserna har den också varit populär genom den sk Bantam-Racingen, en egen klass för "hemmatrimmare" inom vissa enkla ramar där de snabbaste gjorde över 100 mph (160 km/h). 11 modeller på programmet.

1949 – Moderniseringar av M-modellerna gav dem till slut också teleskopgaffel. Flera modeller kom nu med plungerfjädring där bak som tex A7-modellen som också kom i en ännu sportigare modell A7 Star Twin. Nytt för året var också återkomsten av BSA Gold Star, det var i form av B32GS och B34GS som modellerna hette. De hade motorer med högre trimningsgrad och byggda helt i aluminium, med plunger-ram som standard. En massa olika tillbehör gjorde modellen lämplig som Trail, Scramble eller Racing där man siktade på den populära Clubman's TT. 14 modeller fanns det nu.

1950 – Årets största nyhet var den naturliga utvecklingen av A7 till 650 cc twinnen A10. Den lackerades från start i guld och heta BSA A10 Golden Flash. Trots likheterna var det en helt ny motor som gjorts för denna modell. Den kunde fås som stelbens eller plunger-modell. Den hade 8" frambroms från start vilket var en förbättring. Även B32 och B34 modellerna kunde nu fås med en aluminiummotor, men dessa var inte märkta med de idag eftertraktade initialerna GS. Även den lilla 125 cc Bantam kom nu i en tävlingsmodell med bredare däck för terrängkörning bland annat. 16 modeller på programmet.



BSA ZB34 Comp 1953, ej att förväxla med Gold Star. 500 cc OHV Single.

1951 – Ett mellanår, men trots detta uppdaterades A7 helt och hållet så att motorn kom att dela de flesta delarna med den större A10-modellen. Både plunger och stelbensramar fanns som förut. C10 och C11 modellerna fick fyrväxlade växellådor samt valbart med stelbens eller plungerram. Även M20 och M21-modellerna kunde nu utrustas med plungerram.

1952 – Ännu mer ett mellanår, dock slutade man leverera A7 och A10-modellerna med stelbensram så nu var det bara plungerramen som gällde för dessa. Limpsadel eller dubbelsadel kunde fås som val för M20, M21, B31, B32, B33, B34, A7 och A10-modellerna från detta år.

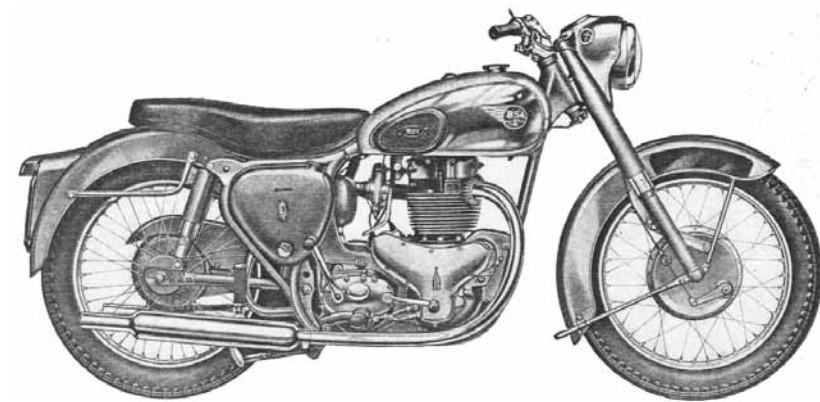
1953 – Kohuvudet gjorde sin entré, dvs den kåpan som täcker och håller strålkastaren började ersätta den traditionella röret på gaffelbenet med "öron" på de större modellerna. B33:orna fick den rejälare 8" frambromsen. Bantam och C-modellerna fick dubbelsadel som tillval. Större och viktigare förändringar skedde på Gold Star-modellerna som var de första BSA-modellerna som utrustades med svingarmsfjädring från detta år. En annan nyhet var amerikamodellen A10 Super Flash, högrimad motor men fortfarande med plungerfjädring. En annan liten nyhet var en 35 cc tvåtaktare som kallades Winged Wheel, det var BSA:s svar på Cyclemaster, alltihop inhystes i bakhjulet med tanken ovanpå pakethållaren. Nu var vi uppe i 18 modeller på programmet.

1954 – Nästan alla modeller fick svingarmsramen som standard, men fortfarande och några år framåt fanns plungerramen som tillval, främst avsedd för sidovagnsförarna. Ihop med svingarmsramen blev också dubbelsadeln standard. Till den nya ramen följde också ny typ av tank med centrumbult för

fastsättning, en ny typ av oljetank och verktygslåda som passade den nya ramen kom också. En ny växellåda som användes på svingarmsmodellerna var också med bland förändringarna, alla svingarmsmodeller fick också nu en transmissionskåpa av aluminium. För A7 och A10 modellerna innebar det att ett nytt vevhus hade tagits fram för den nya ramen men i princip var de interna delarna oförändrade, plungermodellerna hade kvar sitt motorblock med bultad växellåda. Twinnarna utökades med sportmodellerna A7 Shooting Star (500 cc) och A10 Road Rocket (650 cc).

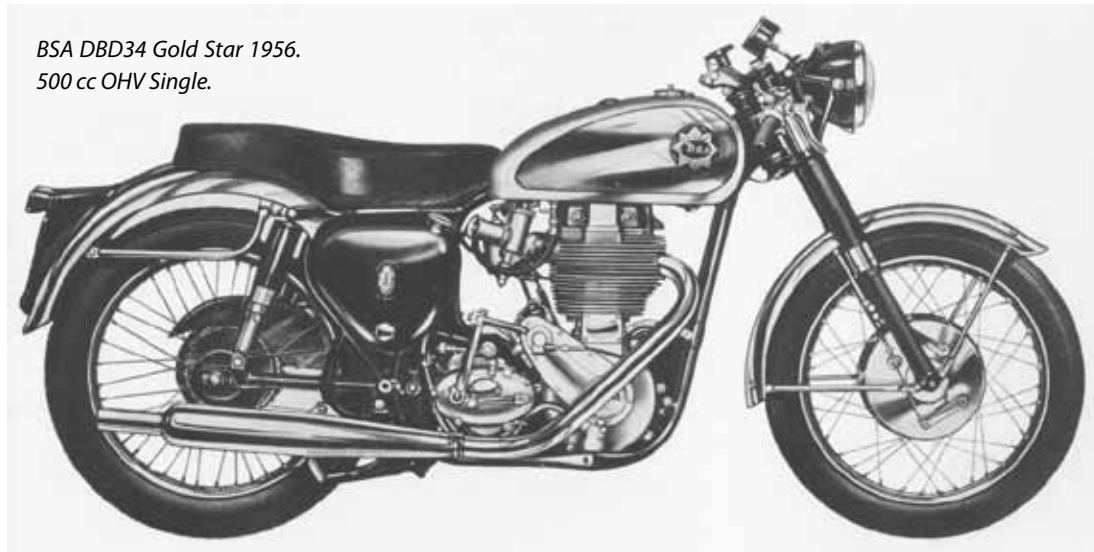
Det fanns vissa små skillnader mellan svingarmsramen för Gold Star, B31 / B33 och A7 / A10 modellerna framför allt mellan de encylindriga och twinnarna där ramarna för de encylindriga har en böj i botten på nedre högre ramröret för att ge plats åt oljepumpen i vevhuset vilket inte finns på ramarna för twinnarna. Andra förändringar detta år var tex att Gold Star-modellerna fick en ny typ av cylinder och topp med betydligt större kylflänsar. Bantam utvecklades och en 150 cc modell introducerades. C-modellerna (C10 och C11) utrustades med Alternator (Växelströmsgenerator). 21 modeller på programmet.

1955 – Kanske toppen på BSA:s modellprogram. En nyhet för året var att de flesta maskinerna kom att utrustas med den nya Amal Monoblockförgasaren. Ytterligare utveckling av Gold Star gav ytterligare ny motormodell, så detta år kunde GS fås med tre olika modeller på motorer. Mot slutet av året rensade modellfloran slutgiltigt upp så att modeller med stelbensramar och plungerramar försvann. På Bantam fanns plungerramen kvar ett tag till men nu kom även den första svingarmsramen för denna modell.



BSA A10 Golden Flash 1955, 650 cc OHV Twin.

BSA DBD34 Gold Star 1956.
500 cc OHV Single.



1956 – Nu rensades modellfloran slutgiltigt upp så att de flesta modeller med stelbensramar och plungerramar försvann. På Bantam fanns plungerramen kvar ett tag till men nu kom även den första svingarmsramen för denna modell. A och B-modellerna fick de så kallade Ariel-naven, fullnav helt i aluminium, ökända för sina tveksamma bromsegenskaper.

1958 – Nya fullnav på A och B-modellerna, nu var de rejäla saker i gjutjärn med bra bromsverkan vilka kom att finnas med i flera år framåt in i 1960-talet. Tillsammans med en ny typ av strålkastare, liknande en strut ut från framgaffeln kom på de flesta modeller detta år. B32 och B34-modellerna listades ej längre vilket gjorde att det nu bara var B32GS och B34GS-modellerna kvar, nu bara med den slutgiltiga motortypen DBD (500 cc) som kanske är den mest eftersökta av alla. B31 och B33 fick sin slutgiltiga motortyp där magnetgeneratoren ersattes av en Alternator (växelströmgenerator) monterad på vevaxeln och med batteritändning. A10 Road Rocket ersattes av A10 Super Rocket som med en högre trimningsgrad, med förstärkt vevaxel, närmade sig 50 hk. En 175cc modell av Bantam kom också detta år så nu kunde man välja mellan 125, 150 och 175 cc.

1957 – En ny 70 cc tvåtaktare med modellnamnet Dandy introducerades, motorn var en bärande del av svingarmen, ett rejält benskydd och "stora" hjul. En Scooter, the Beesa som hade en 200 cc sidventilmotor och svingarm i ett, med elstart kom också till programmet men försvann snabbt igen. A10 med plungerram utgick ur modellprogrammet, så också C10 och M33 så nu var det bara M21 kvar bland sidvagnsdragarna med plungerram. M21:an köptes i princip bara av AA och militären.



BSA GB31 1958, 350 cc OHV Single.

BSA 350 cc T. V. modell B 31 SUPER SWING

1959 – En ny serie moderna enstånkor introducerades. Det var den första så kallade "Unit Construction"-modellen, kallad BSA C15, en 250 cc encylindrig toppventilare med motor och 4-växlad växellåda ihopbyggda till en enhet med alternator och batteritändning. En enkel och lätt ram kompletterade det hela.

Det hela var början på en ny generation mindre och lättare byggda maskiner som kom att bli framgångsrika i tävlingsammanhang och export till framför allt USA.

Det var en konstruktion av Edward Turner som redan fanns i dotterbolaget Triumph som Triumph Cub, som utvecklades vidare till BSA:s nya C-modeller. 17 modeller på programmet.



125cc. 150cc. 175cc. 250cc.
350cc. 500cc. 600cc. 650cc.

Gevärsmärket som satt på nummerplåthållaren.



BSA reservdelar, Logotyp efterkrigs.

**ALWAYS USE
GENUINE
BSA
SPARES**

Använd alltid BSA äkta reservdelar...

I nästa nummer fortsätter vi att titta på åren 1960 – fram till idag.



I Svenska BSA Klubben vill vi i år särskilt fira att det är 100 år sedan BSA startade serieproduktion av motorcyklar. För detta har vi en nyskriven krönika med en historisk överblick av vad som skedde före, under och efter de åren som BSA producerade motorcyklar. Vi har valt att dela upp detta i fyra delar som kommer i kommande nummer av BSA Bladet. Om du skulle råka se artikeln någon annan stans skall du inte bli förvånad då vi har lämnat denna för publicering till andra allmänna veteranklubbar och MC-tidningar för att vi vill pusha för firandet av BSA 100 år. I denna fjärde och slutliga del tittar vi på åren 1960 och fram till idag. Tidigare delar publicerades i BSA Bladet nr 1 – 2010, 2 – 2010 och 3-2010.

1960 – C15 modellerna kom nu i en mängd variationer som C15S (Scramble – Cross) och C15T (Trial), med anpassade (högt dragna) avgassystem och passande hjul och däck. B31:an finns nu inte med längre och det är sista året B33:an finns med bland modellerna. Eftersom vi gärna vill repetera några av BSA:s modellnamn som nu funnits med stora delar av 1950-talet och nu med in i 1960-talets

första år så kommer de nu: BSA A7 Star, 500 cc Twin med gjutjärnstopp. BSA A7 Shooting Star, 500 cc Twin med aluminiumstopp. BSA A10 Golden Flash, 650 cc Twin med gjutjärnstopp. BSA A10 Super Rocket, 650 cc Twin med aluminiumstopp. BSA A10 Spitfire, amerikamodell med Super Rocket motor och högt dragna raka avgasrör (för den amerikanska marknaden).

1961 – Modellprogrammet samma som 1960 men utökades med ytterligare 250 cc enstånka BSA C15 SS80, en högtrimmad sportversion där 80 indikerade maxfarten 80 mph (130 km/h). En ny 350 cc byggd på samma design som C15 men kraftigare i allt var den nya BSA B40 vilken kom att bli basen för BSA:s kommande motocrossframgångar under 1960-talet. 16 modeller på programmet.

1962 – Kanske är detta året då BSA:s genom tidernas finaste maskin introducerades. BSA A10 Rocket Gold Star – smaka på orden...

I princip tog man chassiet från BSA DBD34 Gold Star och monterade in en BSA A10 Super Rocket motor

BSA A65 Star 1962. 650 cc OHV Twin.



(650 cc) som nu uppgavs ge 52 hk. Korsningen gav en maskin med Gold Stars utseende men med den potentia Twinnen med dess mjukare gång vilket var en betydligt bättre maskin för lite längre åkning samt snabbare i allt - i varje fall ute på vägen. Den är enligt många den yttersta toppen på vad BSA tillverkade både i stil och kvalitet. Det är också första året då den nya "Unit Construction" twinnen A50 (500 cc) och A65 (650 cc) presenterades, med 1960-talets lite klumpiga utseende och de (650 cc) hade vid introduktionen "bara" 35 hk, vilket kom att dröja till slutet av 1960-talet innan man hade samma effektsiffror som BSA Super Rocket och Rocket Gold Star uppvisade. Detta var sista året BSA A7-modellen fanns kvar. BSA B32 Gold Star utgår under året. BSA B40 släpptes i en sportversion som hette BSA B40 SS90 (utläses Sports Star 90), och som kunde toppa 90 mph (150 km/h).

1964 – Nu har BSA satsat på allvar på de nya twinnarna. De gamla A10-modellerna tillverkas inte mer. Nya modeller av A50 är Cyclone Competition en offroadmodell för USA-marknaden. Desto fler modeller av A65 lanseras detta år, Rocket en sportigare version med högre effekt, två-till-ett avgassystem, kromade skärmar. En särskild USA-modell fanns av denna också som kallades Thunderbolt Rocket. Även mer effekt togs ut ur den nya tvåförgasarmodellen Lightning Rocket. En offroadvariant på 650:n som även den var avsedd för USA var A65 Spitfire Hornet. Bantam fanns numera bara i 175 cc utförande. C15-modellerna var som året innan, B40 modellerna hade förstärkts med offroadmodellen Enduro. BSA:s minsta 4-taktare någonsin den lilla encylindriga 75 cc Beagle hade premiär detta år.

1965 – Detta är året då de encylindriga modellerna

BSA A10 Rocket Gold Star 1963, 650 cc OHV Twin.



1963 – I stort sett samma som året innan med en ny modell av C15P - Pastoral en offroadvariant avsedd för fårfarmare i Australien. BSA M21-modellen som länge gått på övertid med sin 600 cc encylindriga sidventilare fortfarande med plungerram listades för sista året. BSA A10 Golden Flash, Super Rocket, Spitfire och Rocket Gold Star är med för sista gången detta år. Även BSA B34 Gold Star är med för sista året. Man uppger att det beror på att Lucas lägger tillverkningen av magneter som skäl men troligare är det kostnaderna för dessa ålderstigna konstruktioner som nu ersätts helt av de nya "Unit Construction"-modellerna.

får brytarspetsarna placerade på kamaxelns i regsiterkåpan. En ny modell ser ljuset också, det är 441 cc BSA B44 Victor Grand Prix, som baserades på BSA:s framgångar inom motocross VM. Kraftigare konstruktion av motor och växellåda gav crossåkarna en nästan lika bra maskin som VM-föraren Jeff Smith hade. Hos twinnarna kom nya tvåförgasarmodeller med 500 cc A50 Cyclone och 650 cc A65 Lightning. 20 modeller på programmet.

1966 – Den lilla Beagle-modellen finns inte med längre detta år, man rensar också upp rejält i floran kring 250 cc C15 även 350 cc B40 åker ut. Kvar finns C15, standardmodellen, C15 Sportsman (lite sportigare) och B44 Victor Grand Prix samt den nya B44 Victor Enduro som hade en något snällare



BSA B44 Victor Special, 441 cc OHV Single.

motor än crossmodellen samt ljus. Bantam-modellen kommer i en enklare variant och en nyare modell med nummer D10 fortfarande 175 cc. Bland twin-modellerna rensades det också upp så från 9 modeller så blev det nu 6 modeller. 500 cc twinnarna var nu A50 Royal Star och för offroad fanns ny A50 Wasp. Bland 650 cc twinnarna hittar vi nu standardmodellen med en förgasare, A65 Thunderbolt, sportmaskinerna var A65 Lightning, och den ännu sportigare A65 Spitfire Mk2. För offroadåkaren fanns även A65 Hornet.

1967 – Enda året då modellen C25 Barracuda tillverkas, en 250 cc "sport-maskin" som ersatte sportsman från föregående år. Den skiljer sig från C15 modellerna på flera punkter men framför allt genom att man har en hel vevaxel med vevlager med glidlager som på twin-modellerna och genom ett helt nytt designspråk. De befintliga 441 cc:arna kommer i fler modeller med den landsvägs-maskiner med B44 Victor Roadster och ytterligare en offroad variant som heter B44 Victor Special. Bland twinnarna så finns nu bara A50 Royal Star, A65 Spitfire heter nu Mk3. Bland de märkbara förändringarna är att vipparmskåpan från detta år får små kylflänsar och att de flesta nu har Amal Concetric-förgasare.

1968 – Bantam-modellen utvecklas ytterligare lite mer och får modellnamnet D14. 250 cc C25 Barracuda ersätts av B25 Starfire en liknande modell. C15 modellen finns inte längre med, ej heller B44 Victor Grand Prix eller Enduro. I stället har vi B44 Shooting Star som landsvägsmaskin och B44 Victor Special som offroad eller street scramble om man hellre vill kalla den det. Inga större förändringar på twinnarna, men den kraftiga (och snygga) dubbelnockade frambromsen med luftintag gör sin entré, 8" fullnavsbroms med ett rejält bett. En nyhet för året är offroad eller street scrambler modellen A65 Firebird Scrambler och A65 Spitfire heter detta sista år Mk4. Årets stora nyhet är den nya 750 cc trecylindriga toppventilaren BSA A75 Rocket 3, en omdiskuterad och designad motorcykel, BSA har vänt sig till Storbritanniens främsta industridesigners hos Ogle Design, som egentligen aldrig tidigare gjort en motorcykel, med den får en särpräglad och eget utseende som vi idag ser som ett arv av 1960-talet. BSA ägde ju även Triumph och Rocket 3:s systemmodell Triumph Tiger 150 som den kom att heta hade en liknande men lite stelare och inte lika sportig design som BSA:n. Trots att mycket av modellernas motordelar är utbytbara så hade de olika ramar, chassiedelar och helt olika motorblock. BSA:s motor hade cylindrarna vinklade 15 grader framåt medan blocket på Triumph hade cylindrarna rakt upp.



BSA:s logotyp år 1968

1969 – Bantam-modellen kom i sin sista "reinkarnation" med modellen D175, den fanns som standard och offroad (Bushman). B25 Starfire fick en snällare systemmodell avsedd för Post eller Polis-användning med namnet Fleetstar. I övrigt är modellprogrammet oförändrat.



BSA:s logotyp år 1970-72

1970 – Sista året med den traditionella Engelska motorcykeln för BSA, jag tänker då på bensintank med kromade sidor, ram och motor med separat oljetank. Modellprogrammet består detta år av Bantam D175, B25 Starfire, B44 Victor Special, B44 Shooting Star, A50 Royal Star, A65 Thunderbolt, A65 Lightning, A65 Firebird Scrambler och A75 Rocket 3. BSA inser nu att man har allvarliga problem med sina modeller, de är av gammal omodern konstruktion. Honda's 4-cylindriga 750 cc maskin börjar ta rejäla marknadsandelar i BSA:s största exportmarknad, det är faktiskt så att 80 % av tillverkningen går till USA vid denna tid. Som om inte detta är nog är Engelsk industri vid den tiden minst sagt opålitlig. BSA som under sin glans dagar hade som signum att vara de mest seriösa och kvalitetsmedvetna fabrikatet är nu mycket tveksamma. Importörerna i USA inspekterar och tar isär maskinerna innan de går ut till kund för att undvika att maskiner som är dåligt monterade på fabriken skall ge reklamationer. BSA är vid den tiden inte ensamma om dålig kvalitet på framför allt monteringen, det är något som är genomgående för både den Engelska motorcykel och bilindustrin.



Engelsk/Amerikansk logga med Slogan från 1971

1971 – nya friska tag faller pladask. BSA och Triumphs alla modeller får helt och hållet ny design som med en mycket stor organisation bara till slut handlar om nya chassier för alla modeller utom A75. Motorerna lämnas i princip orörda. På engelska kallas modellerna

"Oil in frame" - oljeramen på svenska, en smart och fiffig lösning med ett kraftigt övre ramrör som också var oljetank. Detta införs på samtliga BSA och Triumph-modeller tillsammans med en ny framgaffel av "Cerani-typ" och tjusiga koniska nav med inbyggda bromsar. Ganska snygga och idag populära bland race-åkarna då särskilt baknavet påminner om de klassiska Norton Manx bakhjulet, men lite tveksamma i bromsverkan. BSA går ett steg längre genom att lackera ramarna i en vit/grå (Dove Grey) nyans, där idén är att det skall ge intrycket av en förnicklad ram, men det kunderna upplever är att de blir skitiga mycket fort av minsta lilla oljeläckage från den gamla motorkonstruktionen. BSA inser detta också och till 1972-års modeller är ramen åter "klassiskt" svart igen. Färgsättningen på det nya årtiondets nya modeller är intressant och vad vi idag skulle kalla 1970-tals aktig. Vad tycks om följande färgnamn; Plum Crazy, Jealous Green, Hi-Violet, Firecracker Red, Etruscan Bronze...



Halmstad Gustav Johansson, BSA:s sista representant (Generalagent) från 1971 då han tog över agenturer efter Fleron i Malmö. Gustav var också en av de många aktade och berömda motocrossförarna som hade stora framgångar på BSA.

Modellerna som presenteras är den 250 cc encylindriga BSA B25 SS Gold Star, B25T Victor Trial, 500 cc encylindriga B50T Victor, B50SS Gold Star och B50MX (Motocross), Twinnarna A50 Royal Star (500 cc), 650 cc:arna A65 Thunderbolt, A65 Lightning

och A65 Firebird Scrambler. 750 cc trecylindriga A75 Rocket 3 kröner modellerna. För A65-modellerna görs en av de viktigaste förbättringarna under modellens liv genom att ersätta oljepumpen av silumin med en av gjutjärn. Ytterligare en helt ny och totalt nyutvecklad maskin BSA E35 Fury (med systemmodellen Triumph Bandit) var lovande med sin 350 cc twin, med dubbla överliggande kamaxlar, 5-växlad och med elstart. Tyvärr tillverkades bara ett handfull maskiner för visningar och demonstrationer med oerhörda utvecklingskostnader för att helt överges. Inga av dessa levererades till kund.

En ny 3-hjulig moped visas också upp med det ärevärdiga namnet Ariel 3. En avancerad konstruktion med två bakhjul och ett framhjul där framdelen lutar i kurvorna som vanligt men med stabiliteten av en trehjuling. Produktionsplanerna som sätts upp för denna maskin är 2000 st/vecka, men man lyckas bara sälja några hundratal maskiner. Hela projektet skrotas och ett stort antal av de Holländska motorerna som användes dumpas i havet! Hela projektet kostade BSA 2 miljoner £.

BSA toppar alltihop med att hela rasket var så försenat, att leveranserna av maskinerna som normalt, för en ny årsmodell, skall vara ute hos handlarna under hösten 1970 (1971 års modeller) inte kommer förrän ett halvår senare, vilket leder till stora försäljningstapp. Resultatet för BSA i juni 1971 är en förlust på över 3 miljoner £. Katastrofen är nära.

1972 – I ett desperat försök att renodla modellerna för 1972 så finns bara följande modeller till försäljning,

BSA B50 SS Gold Star, BSA B50 T Victor, BSA B50 MX, BSA A65 Thunderbolt, BSA A65 Lightning och BSA A75 Rocket 3. Ramarna är svarta som de traditionellt alltid har varit vilket gläder de få ägare som köpte dessa maskiner, vilka faktiskt är de bästa mest utvecklade av modellerna hittills men samtidigt omoderna jämfört med motspelarna från fjärran östern. Först ut på säsongen var dock en specialmodell, det var en 750 cc version av A65:an som tillverkades i 202 exemplar bara för att få kallas serietillverkad. Maskinen hette BSA A70 Lightning och var en långslagit version av A65:an, den såldes bara i USA. Syftet var att få fram en 750 cc twinmotor som sedan kunde användas i Dirt Track Racingen i USA. De sista BSA Rocket 3 tillverkades i januari 1972 och hade 5-växlade motorer, de kom att bli de enda serieproducerade BSA maskinerna med 5 växlar. Dock fortsatte tillverkningen av A75 (Rocket 3) motorer ett tag till då dessa kom att användas i specialmodellen Triumph X75 Hurricane som såldes på den amerikanska marknaden (1973-års modell). Maskinen var designad av Craig Vetter och var ursprungligen designad som en BSA men på grund av kollapsen kom den att säljas som en Triumph.

1973 – Trots att tillverkningen av BSA egentligen hade upphört vid konkursen så hade man order på BSA-maskiner som skulle levereras. För att uppfylla kravet på att det var BSA så fixade man till den besynnerliga modellen T65 Thunderbolt, det var egentligen en Triumph TR6 med en 650 cc Triumph Twin motor, frambroms av 1970 års modell men med oljeramen och dess framgaffel, koniskt baknav och

BSA A75 Rocket 3 1972, 750 cc OHV, trecylindrig.



en tank med BSA-märket på. Detta kom att bli den sista BSA-modellen som bar BSA-namnet. En del av dessa hamnade i vårt grannland Finland, och har du tur så kan du se en sådan någon gång då det är en användbar och pålitlig maskin som är utmärkt för touring. BSA B50MX tillverkades också men endast för export till USA.

1974 – Ett sista ryck av den en gång så stora BSA-koncernen var att man tillverkade BSA B50-maskiner med Triumph-märke på tanken och modellnamnet Triumph TR5MX Avenger.



Engelska BSA klubbens logga BSA Owners Club.



Svenska BSA klubbens logga.

The End

Redan 1967 hade man börjat brottas med svårigheter att sälja maskinerna, ett stort antal maskiner togs tillbaka från USA och piffades till lite och såldes som 1968-års modeller i England och BSA hade redan nu börjat göra förluster.

Vintern 1969/1970 hade man på BSA-fabriken i Small Heath i Birmingham investerat kraftigt i nya produktionslinjer, datasystem för tillverkningsplanering. Ja BSA-fabriken var faktiskt vid detta tillfälle världens modernaste MC-fabrik. Men med föråldrade konstruktioner på motorcyklarna så hade detta ingen positiv effekt, tvärtom det bara ökade på förlusterna som detta år uppgick till 8 miljoner £.

Under hösten 1971 var man emellertid i mycket svåra ekonomiska bekymmer och beslut togs att omorganisera. Detta innebar att man rev och sålde av den nya moderna produktionslinjen, man började sälja av maskiner och utrustning. Monteringen av motorcyklar flyttades över till Meriden (Triumph) men tillverkningen av delar och motorer behölls på Small Heath (BSA) tills vidare. Arbetsstyrkan på Small Heath reducerades från 4500 man till 1500 man, alltså 3000 man fick sparken.

Hösten 1972 var BSA-koncernen bankrutt och man var tvungna att begära konkurs. Saken blev en regeringsfråga i England då egentligen hela den Brittiska motorcykelindustrin var på fallrepet. BSA som ägde Triumph stod för 8/9 av den Brittiska MC-industrin och kom att tas över av Norton Villers som stod för 1/9 av industrin. 16 juli 1973 togs beslutet att BSA:s alla företag skulle överföras till Maganese Bronze Holdings som ägde Norton Villers, och ett nytt företag bildades med namnet Norton Villers Triumph LTD, och därigenom försvann BSA.