

**B.S.A.** <sup>Berdil</sup> Motorcyklar

## 1939 års serie B.S.A. motorcyklar

är i alla avseenden fullständig. Icke mindre än 10 olika modeller tillverkas för svenska marknaden, i pris från Kr. 960:— och med max. hastigheter från 90 km./tim. för C10 upp till 165 km./tim. för Gold Star. I denna serie motorcyklar torde finnas en maskin passande varje ändamål och vars och ens kassa.

Fabrikens strävan har i år gått ut på att få motorerna ännu mera tystgående. Detta har delvis åstadkommit genom nykonstruerade kamhjul, vilka löpa på fasta axlar pressade i vevhusväggen och en med största precision tillverkad stålplatta, fäst i kamaxelhuset men helt fri från kamhjulskåpan. Denna fungerar numera endast som täcklock. I ovannämnda stålplatta är även monterat ett kullager för huvudaxeln, vars fördelar att förhindra krökning eller skevning hos huvudaxeln äro påtagliga. Själva kammarna å dreven ha även givits en ny form, vilken minskar stötblastningen till ett absolut minimum.

För att draga största möjliga fördel av den förbättrade kammekanismen ha efter noggranna studier av vevhusens akustiska egenskaper vevhusväggarna gjorts tjockare på vissa ställen och som ett ytterligare medel att tillförsäkra motorerna största möjliga mekaniska tystnad har smörjsystemet förbättrats så tillvida, att särskilt rikligt med olja tillföres sådana ställen, vilka äro utsatta för mekaniskt buller.

Marginalen mellan en kannas kärvning å ena sidan och kannknack å den andra har alltid varit ytterst liten hos kannor av lättmetalllegering. En särskild undersökning av tillhörande faktorer har gjorts. Vad beträffar maskinerna i storlek 350 och 500 c. c. har en ökning av tröghetsmomentet hos balanshjulen resulterat i minskat horisontellt tryck på kannorna, så att vid visst kannglapp, kannknacket betydligt reduceras.

Frikopplingen å samtliga modeller har förbättrats, vilket även medför lättare växling.

Frambromsens diameter å en del modeller i storlek 350 c. c. har ökats från 5½" till 7", vilket torde bidra till ökad säkerhet.

För bensintankarna har en djärvare exteriör valts, vilken lämnar ett intryck av värdig elegans. Den matta silverbehandlingen å 1938 års Gold Star-tank har kommit till användning å samtliga 1939 års modeller, vilket avsevärt förhöjer utseendet.

Å de flesta modeller återfinnes en nykonstruerad framskärm försedd med graciöst utformade sidoskydd och smakfull randning. Även bakskärmarna äro randade och en del försedda med sidoskydd, som ökar deras effektivitet och dessutom förhöjer utseendet.

Oljetank och verktygsåla ha omformats och placerats så, att de på ett verkningsfullt sätt sammanfalla med maskinens linjer.

## TEKNISKA DETALJER OCH DATA

MODELL	Cylinderrantal	Cylindervolym ccm.	Typ	Borrning mm.	Slaglängd mm.	Bromsade hästkrafter vid	Varvantal	Kompressionsförhållande	Bensintankens rymd liter	Framringens dimension	Bakringens dimension	Framkedjans dimension	Bakkedjans dimension	Vikt i kg.	Hjulbas	Fri höjd över marken	Sadelhöjd	Hand- eller Fotväxel	Frambroms
C 10	1	249	S.V.	63	80	7	4.500	5	9	3.00—19	3.00—19	½"×0.305"	½"×0.305"	112	51"	4"	26"	H	5½"×1"
C 11	1	249	O.H.V.	63	80	11	5.000	6.5	9	3.00—20	3.00—20	½"×0.305"	½"×0.305"	113	51"	4"	26"	F	5½"×1"
B 23	1	348	S.V.	71	88	10	4.800	5.25	12.5	3.25—19	3.25—19	½"×0.305"	½"×0.305"	130	52"	5⅜"	28½"	H	5½"×1"
B 24	1	348	O.H.V.	71	88	17.5	5.200	7.25	13.5	3.00—20	3.25—19	½"×0.305"	⅝"×¼"	138	52"	5⅜"	28½"	F	7"×1"
B 26	1	348	O.H.V.	71	88	15.5	5.000	6.75	13.5	3.25—19	3.25—19	½"×0.305"	⅝"×¼"	138	52"	5⅜"	28½"	F	7"×1"
M 20	1	496	S.V.	82	94	12.5	4.100	5	16	3.25—19	3.25—19	½"×0.305"	⅝"×¼"	178	54"	4⅝"	28½"	F	7"×1⅜"
M 21	1	591	S.V.	82	112	14	4.200	5	16	3.50—19	3.50—19	½"×0.305"	⅝"×¼"	180	54"	4⅝"	28½"	F	7"×1⅜"
M 22	1	496	O.H.V.	82	94	22	4.800	6.5	16	3.25—19	3.25—19	½"×0.305"	⅝"×¼"	171	54"	4⅝"	28½"	F	7"×1⅜"
M 23	1	496	O.H.V.	82	94	25	5.000	7	16	3.00—20	3.50—19	½"×0.305"	⅝"×¼"	181	54"	4⅝"	28½"	F	7"×1⅜"
M 24	1	496	O.H.V.	82	94	28.5	5.200	7.8	16	3.00—20	3.50—19	½"×0.305"	⅝"×¼"	157	54"	4⅝"	28½"	F	7"×1⅜"

\*) Vid körning på bentyl måste ett 10 % större munstycke användas.

## ALLMÄN SPECIFIKATION.

Samtliga maskiner äro försedda med:

B.S.A. torrsump smörjsystem med separat oljetank under sadeln rymmande 2,2 l. Helt innesluten ventilmekanism med automatisk smörjning. Vipphuset å alla toppventilade modeller är automatiskt smort. Smörjsystemet är i övrigt helautomatiskt med dubbel kughjulsdriven pump samt trycksmort vevstakslager.

Amal förgasare med luftrenare.

Kanna av aluminiumlegering med borrad oljekontrollring.

Stötdämpare på motoraxeln.

Framkedja helt innesluten i kedjeskydd med oljebad (utom C10).

Lamellkoppling arbetande i olja.

B.S.A. synkroniserande växellåda för 4 hastigh. (C-mod. ha 3 växlar).

Samtliga maskiner (utom mod. C10 o. B23) äro försedda m. fotväxel.

Kughjulsdriven Lucas 6-volt tänddynamo m. aut. spänningskontroll.

Enkel skruvjustering för framkedjan.

Framgaffel skänkande maskinen en konstant hjulbas med snabbt justerbar stötdämpare (utom C-modellerna).

Vibrationsfritt batteri.

Elektriskt signalhorn.

Avbländningsknapp på styret.

Verktygsåla med komplett vevpump.

Samtliga blanka delar förkromade.

Alla toppventilade modeller (utom C-modellerna) äro utrustade med specialkonstruerade med tanke på

Cylindrarna å modellerna B 23,

med cylinderfoder av särskild

mot förslitning kan jämföras

på de toppventilade maskinerna

Alla M-modeller äro utrustade med

oljetrycksmätare samt sladd

avtagbart bakhjul.

# TALJER OCH DATA.

	Vikt i kg.	Hjulbas	Fri höjd över marken	Sadelhöjd	Hand- eller Fotväxel	Frambroms	Bakbroms	Tändstift KLG	Munstycke No.	Munstycke (No.*) med luftrenare	Närlämling	Maximum-hastighet km/tim. utan sidvagn	Bränsleförbrukning mil per liter	Oljeförbrukning mil per liter
305"	112	51"	4"	26"	H	5½"×1"	5½"×1"	L 777	80	70	2	88—96	3,5—4,2	70—100
305"	113	51"	4"	26"	F	5½"×1"	5½"×1"	L 777	80	70	2	95—100	3,5—4,2	70—100
305"	130	52"	5⅝"	28½"	H	5½"×1"	5½"×1"	L 777	110	110	3	90—95	2,7—3	70—100
304"	138	52"	5⅝"	28½"	F	7"×1"	7"×1"	831	160	140	3	115—120	2,5—2,7	70—100
304"	138	52"	5⅝"	28½"	F	7"×1"	7"×1"	L 777	160	140	3	115	2,4—2,5	70—100
304"	178	54"	4⅝"	28½"	F	7"×1⅜"	7"×1⅜"	L 777	170	170	3	100	2,1—2,3	70—90
304"	180	54"	4⅝"	28½"	F	7"×1⅜"	7"×1⅜"	L 777	170	170	3	100—105	2,1—2,2	70—90
304"	171	54"	4⅝"	28½"	F	7"×1⅜"	7"×1⅜"	831	150	150	3	120—130	2,1—2,4	70—90
304"	181	54"	4⅝"	28½"	F	7"×1⅜"	7"×1⅜"	831	200	180	2	140	1,9—2,1	70—90
304"	157	54"	4⅝"	28½"	F	7"×1⅜"	7"×1⅜"	831	370	—	4	165	1,9—2,1	70—90

## PECIFIKATION.

linier äro försedda med:

Vibrationsfritt batteri.  
Elektriskt signalhorn.  
Avbländningsknapp på styret.  
Verktygslåda med komplett verktygsutrustning.  
Pump.

Samtliga blanka delar förkromade.

Alla toppventilade modeller (utom modellerna C 11, B 26 och M 24) äro utrustade med specialhårdade cylindrar av kromnickelstål, konstruerade med tanke på att motstå stark förslitning.

Cylindrarna å modellerna B 23, M 20, M 21 och M 24 äro utrustade med cylinderfoder av särskilt hårt material, vars motståndskraft mot förslitning kan jämföras med de specialhårdade cylindrarna på de toppventilade maskinerna.

Alla M-modeller äro utrustade med instrumentbord med ampère- och oljetrycksmätare samt sladdlampa infällda i tanken jämte snabbt avtagbart bakhjul.

## Varför Ni bör välja en B.S.A.

B.S.A. är alltjämt ledaren och veteranen inom världens motorcykelindustri. Den är världsberömd för sitt förstklassiga utförande och för sin alltigenom gedigna kvalitet. Vart Ni än reser i världen träffar Ni på den belätne och stolte B.S.A.-ägaren, beläten därför att han erhållit full valuta för sina pengar och stolt över sin motorcykels absoluta pålitlighet i alla väder och under de hårdaste påfrestningar. Skulle han behöva reservdelar, kommer han att finna, att det över hela världen till hans förfogande står den bästa och sakkunnigaste service som något motorcykelmärke äger, och om han slutligen en gång säljer sin gamla B.S.A. för att draga fördel av den senaste årsmodellens förbättringar och finesser, kommer han att med tacksamhet erkänna, att B.S.A. har det högsta bytesvärdet av alla märken i marknaden.

Den höga kvaliteten var säkerligen en bidragande orsak till att svenska arméns val vid inköp av motorcyklar i år föll på B.S.A.

B.S.A. försäljer sina motorcyklar på Sverige genom sin fabriks-filial i Göteborg, som i sin tur arbetar genom auktoriserade B.S.A.-försäljare över hela landet. Det är därför lätt att inköpa en B.S.A., på vilken plats i Sverige Ni än befinner Eder. Skulle Ni icke känna till närmaste auktoriserade försäljares namn och adress, erhåller Ni vid förfrågan hos oss omgående uppgift därom.

Betr. reservdelar behöver aldrig en B.S.A.-ägare frukta, att hans maskin skall behöva stå obrukbar någon längre tid, ty B.S.A. håller alltid i Göteborg ett betydande reservdelslager för samtliga gängbara modeller. Vi våga t. o. m. påstå, att B.S.A. reservdelslager här i Göteborg är det största som finnes för något motorcykelmärke i Sverige.

Köper Ni alltså en B.S.A., har Ni förvärvat den bästa motorcykel, som står att få för sitt pris.

## B.S.A. CYCLES LIMITED

Leverantör till Svenska Armén

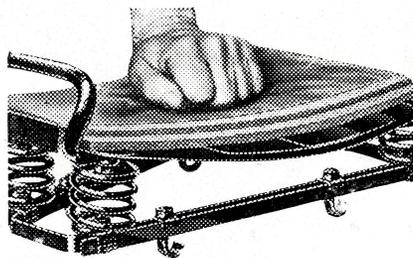
Rialtohuset, Järntorget, Göteborg

Tel. 13 52 32. Telegramadress "Selcyc"

B.S.A. Cycles Ltd. förbehåller sig rätten att vidtaga ändringar i tillverkningarnas konstruktion och utförande liksom även ifråga om priserna, utan att detta på förhand meddelas.

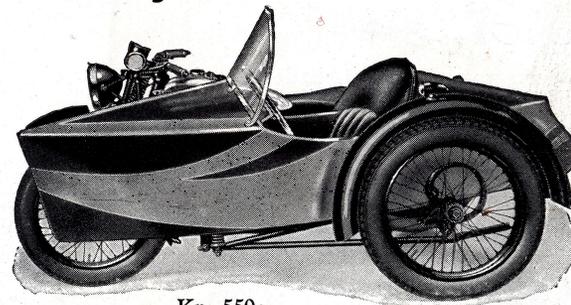
## Diverse extra utrustning till B.S.A. motorcyklar

Hastighetsmätare till "C" modellerna .....	Kr. 40:—
Hastighetsmätare med trippmätare 140 km./tim. ....	„ 45:—
Hastighetsmätare med trippmätare 180 km./tim. ....	„ 50:—
(Samtliga hastighetsmätare kopplas med ett enkelt handgrepp till bromstrumman å framhjulet å alla B.S.A. motorcyklar. Bromstrumman är särskilt konstruerad härför. De dyrare mätarna äro utrustade med invändig elektrisk belysning).	
Bakfotstöd, uppfällbara, passande fästen svetsade i ramen å samtliga B.S.A. modeller utom "C" maskinerna per par ..	„ 8:—
Brooks bakfotstöd till "C" modellerna per par .....	„ 8:—
Brooks baksadel med pakethållare (samma typ som levererats till svenska armén, illustrerad här nedan) .....	„ 29:—
Pakethållare, avtagbar, av rör .....	„ 16:—
Skärmdyna, speciellt tillverkad för B.S.A. med stoppning av gummisvamp .....	„ 11:—
Benskydd av svartlackerad plåt, kompletta med fästansordningar, av B.S.A. tillverkning, per par .....	„ 26:75



Brooks baksadel.

## B.S.A. Sidvagnar.



Kr. 550:—

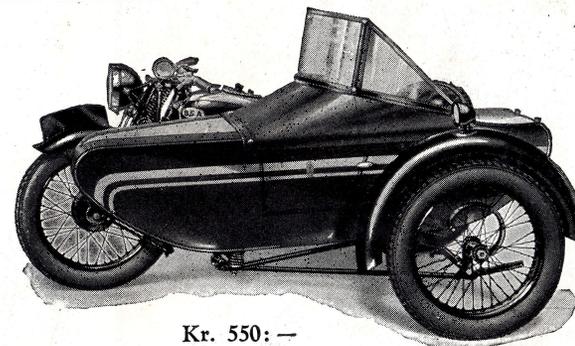
### B.S.A. SPORTSIDVAGN.

MODELL 21-44.

**Chassis.** Triangulär konstruktion. Synnerligen kraftigt bakaxelrör. Universalförbindningar, som passa till alla B.S.A.-modeller lämpliga för sidvagnsbruk. Bakre upphängning i C-fjäder med Silentbloc lager, vilka icke behöva smörjas. Spiralförmiga fjädrar framtill.

**Korg.** Enkel men av stark konstruktion för minsta vindmotsånd. Cellulosalackerad i två blå färgnyanser med blå klädsel eller grön- och gräddfärgad med grön klädsel. Bakom sittplatsen finnes ett rymligt bagagerum.

**Utrustning.** Sportvindruta. Elektrisk sidvagnslykta. Förkromat, halvront handräcke.



Kr. 550:—

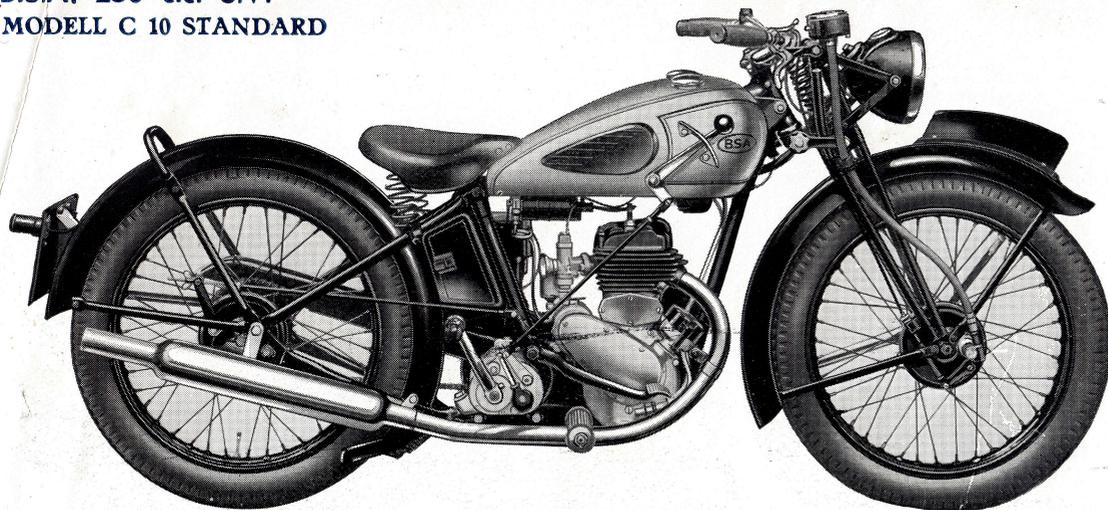
### B.S.A. MEDELTUNG TURISTSIDVAGN.

MODELL 21-20.

**Chassis.** Triangulär konstruktion. Synnerligen kraftigt bakaxelrör. Universalförbindningar, som passa till alla B.S.A.-modeller lämpliga för sidvagnsbruk. Bakre upphängning i C-fjäder med Silentbloc lager, vilka icke behöva smörjas. Spiralförmiga fjädrar framtill.

**Korg.** Cellulosalackerad i grönt och elfenbensvitt med grön klädsel. Armstöd. Låsbar bagagelucka till bagagerummet bakom den fasta sitsen. Vindskydd. Elektrisk sidvagnslykta.

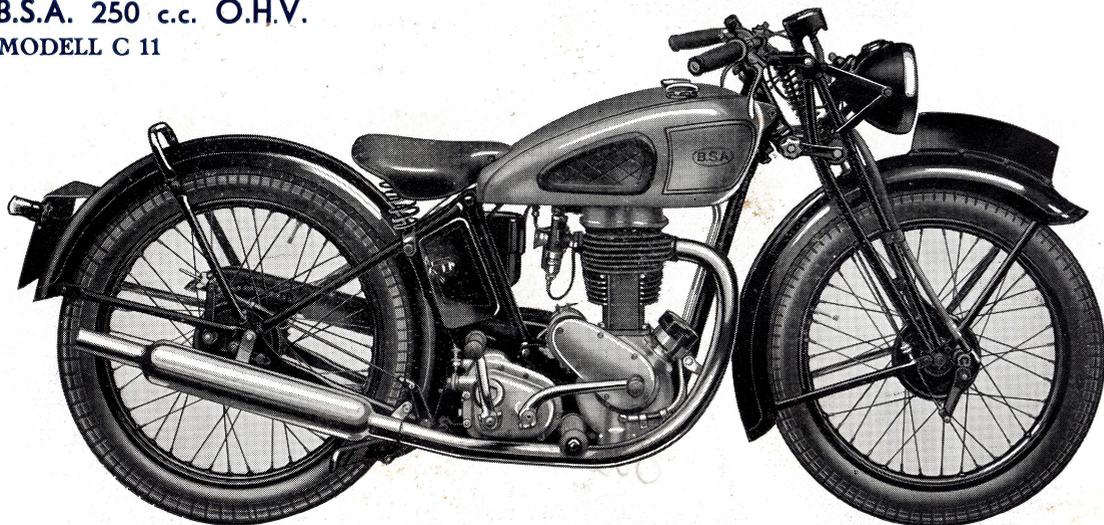
**B.S.A. 250 c.c. S.V.  
MODELL C 10 STANDARD**



Den underbara motorcykeln för nytta och nöje, vilken i sig förenar största pålitlighet med synnerligen ekonomisk drift. — Batteritänd med automatisk högtändning. Separat oljebehållare i bensintanken.

**Pris Kr. 960: —**

**B.S.A. 250 c.c. O.H.V.  
MODELL C 11**



En helt ny 250 topp — en maskin som inleder en ny standard i sport- och nyttighetsklassen. — Batteritänd med automatisk högtändning. Separat oljebehållare i tanken. Fotväxel. Sannolikt den bästa maskinen för sitt pris på svenska marknaden i sin klass.

**Pris Kr. 995: —**

Nedanstående artikel återger vi ur en svensk motortidning

## Sagan om

"Maudes Trophy" är en inom England mycket eftersträvd erkänsla. Den trofén utdelas icke till tävlingsdeltagare i egentlig bemärkelse, utan tillfaller istället den fabrikant, som under året kan uppvisa det bästa tillförlitlighetsresultatet. Provet sker under betryggande former med officiell kontroll av A. C. U. (Auto Cycle Union).

År 1938 lyckades B.S.A. erövra den åtråvärda trofén efter ett prov så grundligt som gärna kan begäras.

A. C. U. utvalde först två maskiner "The-same-as-you-can-buy" det vill, sagt på svenska, säga två maskiner "som-vem-som-helst-kan-köpa". Från en återförsäljare utvaldes en 500 c. c. Empire Star solo och från en annan affär en 600 c. c. S. V. med sidvagn. Ut på gatan med dem bara, ingen inkörning, ingen trimning. Och därmed börjades "sagan om två B.S.A."

A. C. U. plomberade och märkte alla delar, så att inte ens ett tändstift kunde utbytas. Ted Mellors grenslade solohojen och Bob Harris med A. C. U:s observatör, Mr. E. B. Ware befolkade 600 c. c. med sidvagn. Från Wembley Stadion gick färden ner emot Wales, där det första provet fullbordades med glans. De första milen mellan London och Wales gick sakta med ungefär 45 à 55 km./tim., enär ingen inkörningsperiod var avverkad. Väl framme vid berget Bwlch-y-Groes började examen. Backen, som skulle forceras tjugo gånger i följd i högsta möjliga fart, var ungefär 2,500 meter med en stigning av 1 meter på 4½. Vädret var kallt och högst uppe på toppen var vägbanan isig. Sidvagnen klarade sig upp på tvåan så när som på de sista meterna, då ettan måste läggas in. Solo behövde inte använda annat än trean (med undantag av då sidvagnen körde på ettan). Båda ekipagen skulle nämligen följas åt och kontrollanten skulle vara före alltjämt. Så fortgick det upp och ner, upp och ner, utan att stanna. Och det är att märka, att farten blev bättre och bättre; kortaste bestigningen gick på 3 min. 51 sek.

Efter tjugo klättringar avslutades första dagens prov och färden ställdes till den berömda Brookland-banan, där nästa dags examen skulle verkställas. Det gällde högsta möjliga fart i sex timmar.

Fabrikanten hade lovat, att solomaskinen skulle kunna tillryggalägga 300 miles, d. v. s. 48 mil och sidvagnen 200 miles = 32 mil på dessa sex timmar. Mellors och Harris tänkte annat och visade

tikel återge vi ur en svensk motortidning:

## Sagan om två B.S.A.

hy" är en inom England mycket  
nsla. Den trofén utdelas icke till  
i egentlig bemärkelse, utan till  
n fabrikant, som under året kan  
ta tillförlitlighetsresultatet. Provet  
ggande former med officiell kon-  
f. (Auto Cycle Union).

des B.S.A. erövra den åtråvärda  
prov så grundligt som gärna kan

de först två maskiner "The-same-  
det vill, sagt på svenska, säga två  
em-som-helst-kan-köpa". Från en  
valdes en 500 c. c. Empire Star  
n annan affär en 600 c. c. S. V.  
t på gatan med dem bara, ingen  
trimning. Och därmed börjades  
B.S.A."

berade och märkte alla delar, så  
ndstift kunde utbytas. Ted Mellors  
en och Bob Harris med A. C. U:s  
E. B. Ware befolkade 600 c. c. med  
Wembley Stadion gick färden ner  
det första provet fullbordades med  
miln mellan London och Wales  
ungefär 45 à 55 km./tim., enär ingen  
var avverkad. Väl framme vid  
Groes började examen. Backen,  
ras tjugo gånger i följd i högsta  
ungefär 2,500 meter med en stig-  
på 4½. Vädret var kallt och högst  
var vägbanan isig. Sidvagnen klat-  
tvåan så när som på de sista me-  
äste läggas in. Solo behövde inte  
n trean (med undantag av då sid-  
ettan). Båda ekipagen skulle näm-  
ch kontrollanten skulle vara före  
gick det upp och ner, upp och ner,  
Och det är att märka, att farten  
bättre; kortaste bestigningen gick

ättringar avslutades första dagens  
ställdes till den berömda Brook-  
nästa dags examen skulle verkstäl-  
högsta möjliga fart i sex timmar.  
de lovat, att solomaskinen skulle  
ge 300 miles, d. v. s. 48 mil och  
miles = 32 mil på dessa sex tim-  
h Harris tänkte annat och visade

bättre. När timmarna voro slut, hade solo kört  
351,5 miles (56 mil) och sidvagnen 276,7 miles  
(44 mil). Med uppehåll för förfriskningar blev ge-  
nomsnittsfarten för solo ungefär 96 km. i timman  
och för sidvagnen mera än 75 km./tim. Ett strå-  
lande resultat.

Denna dags prov omfattade även acceleration,  
topp-fart och bromsverkan. Accelerationen för  
solo på tvåhundra meter blev 62 km./tim. och på  
fyrahundra meter 90 km./tim. Från stående start  
således! Sidvagnen kom upp i 36 km. på 200  
meter och 56 km. på fyrahundra meter. Solomas-  
skinens högsta uppnådda fart på 400 meter med  
flygande start blev 126 km. Sidvagnen kom upp i  
89 km. Lagg märke till att det är vanliga bruksma-  
skiner utan någon som helst trimning!

Efter dessa prov granskades maskinerna. Det enda  
som kunde märkas var en liten "blåning" på avgas-  
rören invid cylindrarna. I övrigt utställningsfärdiga!

Nästa dag ställdes färden återigen till Wales och  
Bwlch-y-Groes. Samma prov tjugo gånger i följd.  
Hade motorerna lidit något av föregående dags  
hårda prov? Märktes någon avmatning? Nej, tvärt-  
om. De tjugo bestigningarna avverkades på 22 mi-  
nuter kortare tid än första dagen. Ingenting utom  
en liten justering av frikopplingen på sidvagns-  
modellen hade vidtagits, sedan de togos ut på gatan.

B.S.A. mätte bara bra av all belastning och allt  
artade sig till succé pyramidal. Men det värsta  
provet återstod. Med fastläst högsta växel genom  
London.

En måndag genom London i världsstadens trafik  
på fyrans växel! Omöjligt. A. C. U. begärde emel-  
lertid detta. Först från norr till söder. Därefter  
från öster till väster utan motorstopp. Varje "cross-  
sing" ungefär 18 km. Den som inte har varit i Lon-  
don, förstår inte vad ett sådant prov betyder. Tänk  
t. ex. i Stockholm en lördag vid tretiden på em.  
Tiodubbla den trafiken och kör på högsta växeln i  
två mil. Alla backar, alla trafikstopp, alla köer.  
B.S.A klarade sig med glans. Endast en liten juste-  
ring av frikopplingen på sidvagnsekipaget var allt  
som behövde göras i denna fyramilskrypning.

Efter denna veckas hårda prov, vilka alla lyckas  
över A. C. U:s förväntan, togs motorerna upp  
och granskades mikroskopiskt. Utmärkta i alla av-  
seenden.

Detta var år 1938 och Englands bästa tillförlit-  
lighetsresultat. B.S.A. fick den ståtliga Maudes  
Trophy. Man kan tillägga välförtjänt".

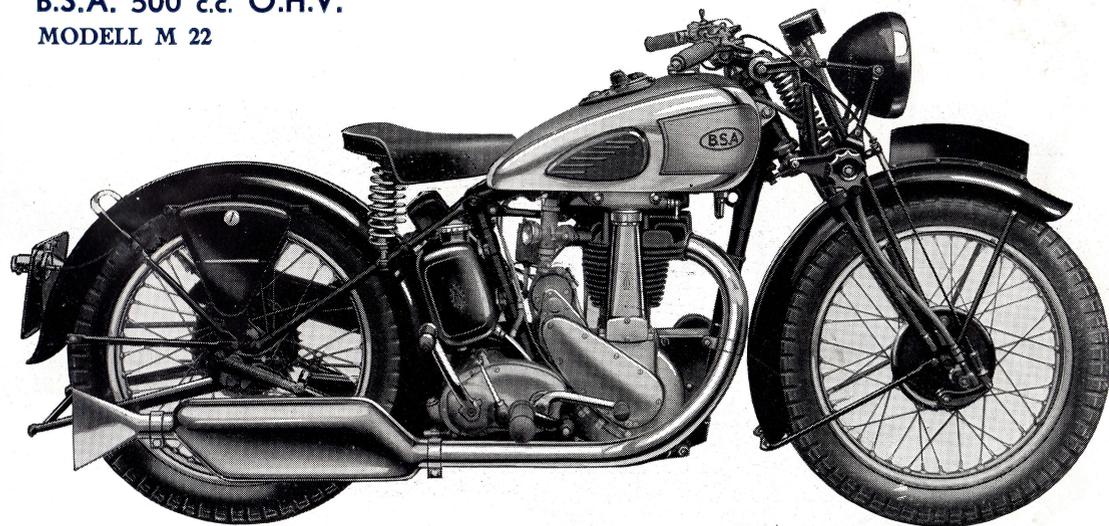
### B.S.A. 600 c.c. S.V. MODELL M 21



Denna 600 c. c. B.S.A. är en maskin mycket lämplig för såväl solo- som sidvagnsbruk. Ramen är särskilt konstruerad för sistnämnda ändamål, under det att dess behagliga gång även gör den mycket tilltalande för solokörning.

Pris Kr. 1,540: —

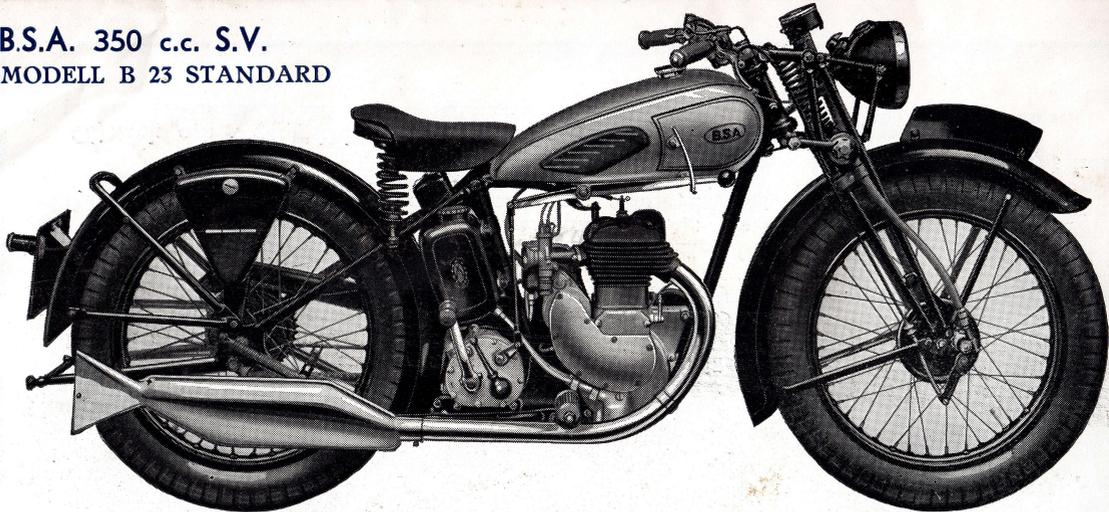
### B.S.A. 500 c.c. O.H.V. MODELL M 22



En snabb och smidig 500 topp med en utomordentlig prestationsförmåga, lika användbar för solo- som sidvagnsbruk. Ingen bör underlåta att studera denna maskins specifikation.

Pris Kr. 1,590: —

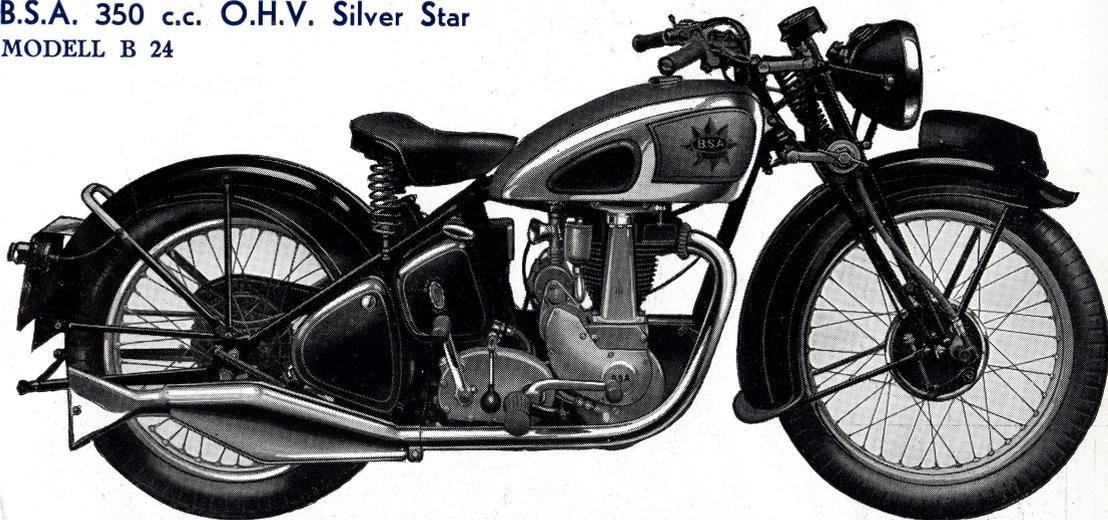
**B.S.A. 350 c.c. S.V.  
MODELL B 23 STANDARD**



Denna B.S.A. modell ger utan tvivel den bästa valutan för pengarna av alla sidventilade maskiner i storlek 350 c. c.

**Pris Kr. 1,240:—**

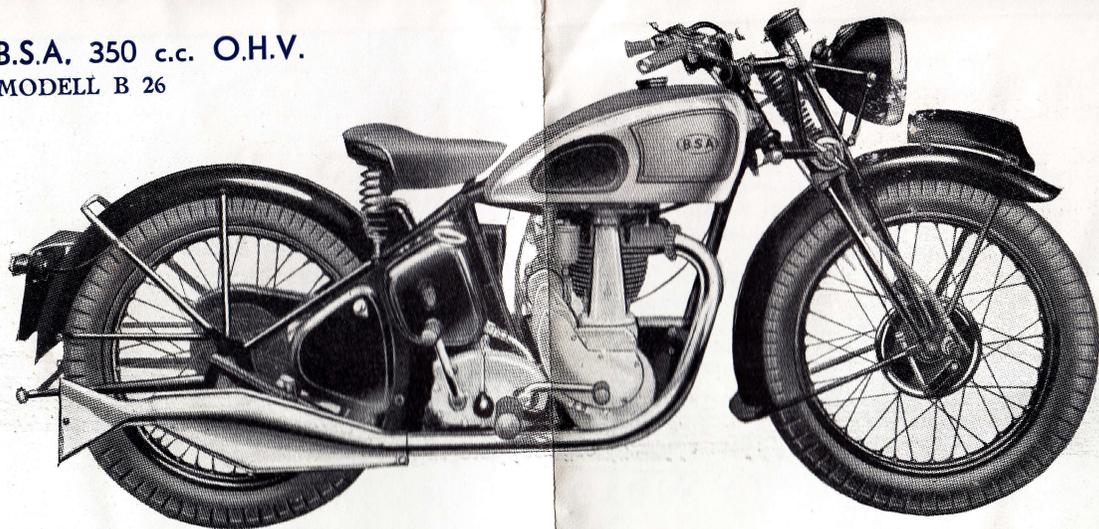
**B.S.A. 350 c.c. O.H.V. Silver Star  
MODELL B 24**



Den nya 350 Silver Star maskinen med ett enastående tilltalande utseende, enorm motorstyrka och ojämförbar styr- och väghållningsförmåga. Ingen motorcyklist bör förbigå att studera denna motorcykels specifikation.

**Pris Kr. 1,455:—**

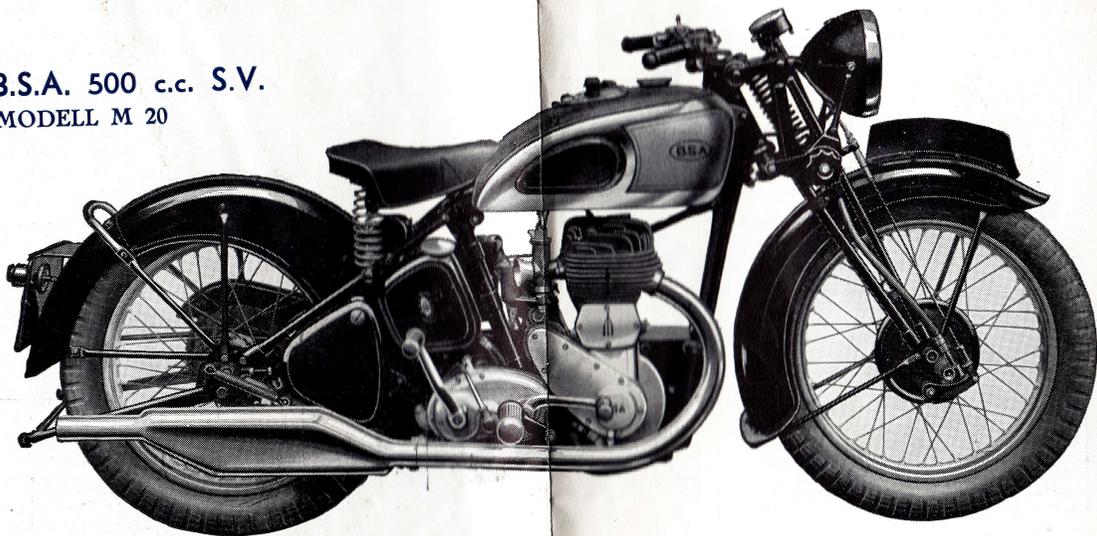
**B.S.A. 350 c.c. O.H.V.**  
**MODELL B 26**



En 350 topp till populärt pris med avsevärt förbättrad specifikation. Sportåkare böra studera de tilldragande linjerna och alla finesserna hos denna B.S.A. modell. God sportprestation tillika med stor smidighet och perfekt väghållningsförmåga gör den till en av de bästa maskiner, man kan önska åka.

**Pris Kr. 1,290:—**

**B.S.A. 500 c.c. S.V.**  
**MODELL M 20**



Otvivelaktigt en av de allra bästa sidventilade maskinerna på marknaden och till ett mycket lågt pris. Verklig valuta för pengarna. Numera försedd med fotväxel.

**Pris Kr. 1,490:—**

**B.S.A. 500 c.c. O.H.V. Silver Star**  
MODELL M 23



Den nya B.S.A. Silver Star — en ny upplaga av den berömda Empire Star — motorcykelindustriens mästerverk — förenar i sig en briljant acceleration med sällsynt smidighet, utomordentlig väghållningsförmåga och perfekt styrning.

**Pris Kr. 1,695: —**

**B.S.A. 500 c.c. O.H.V. Gold Star**  
MODELL M 24



Den nya ryktbara B.S.A. Gold Star — den snabbaste standardmaskin Ni kan köpa, garanterad för en hastighet av 165 km./tim. i turistutrustat skick.

**Pris Kr. 1,890: —**