

Tidningens innehåll:

Vid styret	3
Så föddes BSA Gold Star	4-7
Boktipset	8-9
BSA Winged Wheel	10-11
Brev från medlemmar	12-13
Nyheter från MHRF	14
Internationella BSA Rallyt 2007	15-21
Tekniska Tips	22-25
Inbjudan BSA Internationella Rally 2008	27-28
Säljes & Köpes	28
Klubbregalia	29
Klubbinfo – Styrelse & Lokalavdelningar	30-31
Kallelse Årsmötet 2008	31

Så föddes BSA Gold Star

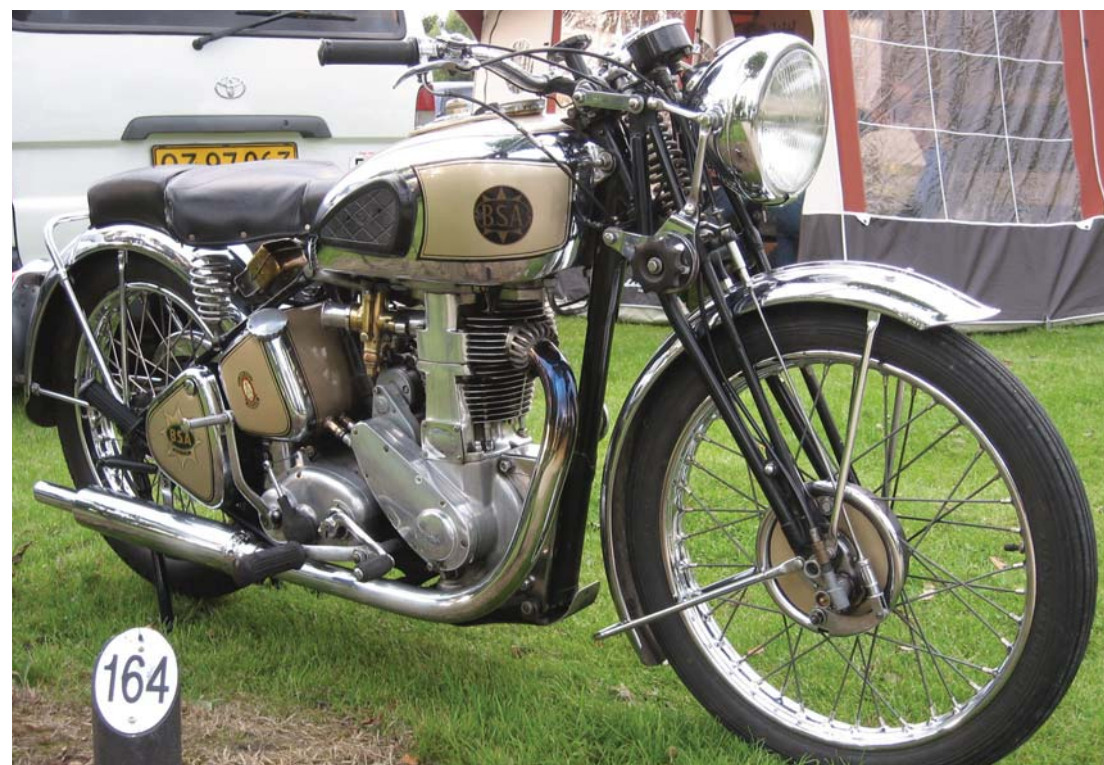
Av Johan Johansson Foto: Lars Mårtensson och Bo-Inge Andersson

En "Gold Star" var en liten guldstjärne-medalj som utdelades till förare som hade klarat av ett varv i över 100 miles per hour (160 km/h) i snitthastighet på Brooklandsbanan i England. Priset delades ut av "The British Motorcycle Racing Club" och det var en prestation att få denna utmärkelse.

Brooklandsbanan var en gropig och kurvig bana. Det var på en av de "vanliga" onsdagsträffarna på Brooklandsbanan som en herre vid namn Wal Handley anmälde sig på en BSA Empire Star 500 cc. Det var ingen slump att man denna dag den 30 juni 1937 skulle erövra en av de åtråvärda guldstjärnorna.

BSA fabriken hade noga och länge förberett denna start. För det första var Wal en rutinerad gammal tävlingsförare som hade slutat sin karriär 1934 med bl. a fyra TT-segrar i bakfickan. För det andra var maskinen minutiöst preparerad av BSA:s bästa tekniker. Namn som Val Page, Bert Perrigo, David Munroe, Len Crisp och Jack Amott var i full färd

BSA M24 Gold Star från 1939, här är maskinen utrustad som en competitionmodell med kromade skärmar och så vidare. Foto: Bo-Inge Andersson, 44:e Internationella BSA Rallyt, Belgien 2007.



med att preppa Empire Staren. BSA är och var inte speciellt berömda för att bygga snabba racermaskiner, men man hade en lång erfarenhet av andra tävlingsmaskiner för t.ex. ISDT (Six Days Trial) mm. Så man hade plockat fram sina bästa kort vilka i huvuddrag var följande; En kolv som gav kompressionsförhållandet 13:1 gjorde att man kunde köra på alkoholbränsle samt nödvändiga justeringar för detta. Vidare hade man en racermagnet och den obligatoriska Brooklandsjuddämparen. Utväxlingen var anpassad för banan och den hastighet man ämnade att uppnå. Motorn lär ha gett 33 till 34 hk i detta utförande.

Den 4,45 km långa banan kördes i tre varv. Wal Handley gjorde ett bra lopp vilket resulterade i följande snitthastighet på 164,55 km/h och det snabbaste varvet gick på 173,08 km/h, så BSA var kvalificerade för sin 'Gold Star-medalj' på Brooklands.

Sporrade av framgångarna så lanserade BSA 1938 sin första modell som bar namnet Gold Star, modell beteckningen var M24. Den såg i stora drag ut som sin företrädare Empire Star, men skiljde sig ändå på många punkter. I topplocket satt iskruvade ventilsäten, stötsångstunneln var en integrerad del av cylindern och topplocket vilka var gjorda



Närbild på förgasaren. Foto: Bo-Inge Andersson, 44:e Internationella BSA Rallyt, Belgien 2007.

av lättmetall. Man hade utrustat motorn med en AMAL TT förgasare. Kompressionsförhållandet var 7,8:1 och motorn var testad att ge 28 hk vid 5250 varv/min. Vidare var växelådan gjuten i elektron och ramen var gjord utav tunnväggiga höghållfasthets stål rör och den var ej försedd med för den tiden så vanliga sidovagnsfästen. Detta för att understryka att det rörde sig om en sportmaskin.

I övrigt var Gold Staren förvillande lik Empire Staren. Man hade också två varianter av Gold Star på programmet. Den ena var en competitionmodell vilken skilde sig ifrån "std" modellen genom att den hade trialdäck och kromade små bladskärmar, upplagt avgasrör och kromad transkåpa och kedjeskydd. Den andra maskinen var en trackracemodell som var helt utrustad för racing med bl.a pinngas, Brooklandsjuddämpare, styre och reglage för racing samt högkompressionskolv på 12,5:1 och med en effekt på ca 36 hk om man körde på alkohol med allt vad det innebar. En intressant sak var att man kunde välja om man ville ha sin trackracer med eller utan bakbroms, Toppfarten i detta utförande låg på över 160 km/h.

Gold Star blev inte direkt den succé som man hade väntat sig kanske främst pga. att Triumph samma år lanserade sin första twinmodell, Speed Twin. (Känns Mönstret igen? ... "Någon" lanserar en trecylindrig mc samma år som en asiatisk mc-tillverkare lanserar en fyrcylindrig maskin.) Men den lätta starka maskinen fick ett mycket gott rykte i trialsammanhang och det gjorde att maskinen även fanns med i 1939 års katalog. Motorn hade nu fått ett ändrat utseende och elektrongjutningen i växelåds huset var ersatt av aluminium. Den hade även fått ett ändrat utseende rent chassimässigt.

Det som sen hände är en annan historia. Andra världskriget kom emellan och då producerade BSA bara i stort sett "high performance" modellen M20. (Den 12 hk starka sidventilaren ni vet.) Det skulle dröja ytterligare nio år innan det började röra på sig igen. Efter kriget kom BSA:s produktion igång igen 1945 med bl.a. den 350 cc B31 modellen som var en toppventils enstånka. Man satsade tidigt på tävlingsmodeller som kom att finnas med många år

fortsättning nästa sida

parallellt med efterkrigstidens Gold Star modeller. Den första efterkrigs Gold Star-modellen var 1949 års ZB 32GS som nu var försedd med teleskopgaffel. Den var till stora delar baserad på B 31 och B33 modellen. Gold Staren hade som sig bör cylinder och topp av aluminium, vipparmshuset var en integrerad del av topplocket, likaså stötstångstunneln på cylindern och toppen men annars var den ganska lik B31 modellens motor. Man kunde få Gold Star-modellen med plungerfjädring eller med stelbensram för tex trial. Så vi slutar där.

Några tekniska data

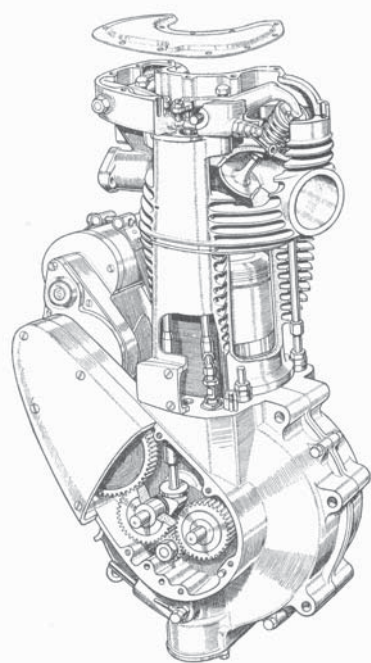
B.S.A modell M24 Gold Star (1939)
 Cylindervolym: 496 cc
 Borrning x Slag: 82 x 94 mm
 Effekt: 28,5 hk / 5200 varv/m
 Kompressionsförh: 7,8:1
 Framdäck: 3,00 x 20"
 Bakdäck: 3,50 x 19"
 Vikt: 157 kg
 Hjulbas: 137,16 cm
 Växeltyp: Fotväxel (4-växlad)
 Maxhastighet: 165 km/tim (utan sidvagn)
 Bränsleförbrukning: 1,9 – 2,1 mil per liter.
 (ca 0,5 lit/mil)
 Övrigt: Sladdlampa infälld i tanken, snabbt avtagbart bakhjul.

Sålades i Sverige genom BSA:s fabriksfilial via auktoriserade återförsäljare över hela landet: B.S.A CYCLES LIMITED, Rialtohuset, Järntorget, Göteborg

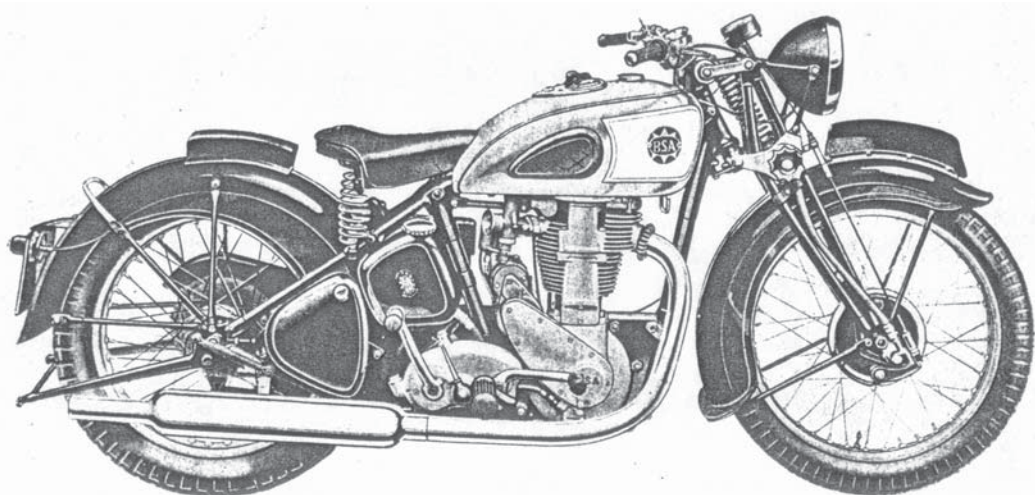
Ramnummer

År	Modell	Cylvol	Ramn	Motor
1938	M24 OHV Gold Star	500 cc	JM24-	JM24-
1939	M24 OHV Gold Star	500 cc	KM24-	KM24-

Katalogbild från 1939 på B.S.A 500 c.c. O.H.V Gold Star, modell M24. I den svenska katalogen kunde man bland annat läsa: "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:-



Den första modellen av M24 Gold Star-motorn såg ut så här. Jämför med bilderna på 1939-års modell här bredvid.



En annan BSA M24 Gold Star från 1939, här med de djupa standardskärmarna som turistmodellen hade. Den är också utrustad med en så kallad Brooklandslyddämpare. Foto: Lars Mårtensson, 44:e Internationella BSA Rallyt, Belgien 2007.

Här ser vi också den långa, smala och 'snabba' sidovagnen som ägaren av denna BSA M24 Gold Star har utrustat sin maskin med trots att ramen ej var förberedd för sidovagn. Foto: Lars Mårtensson, 44:e Internationella BSA Rallyt, Belgien 2007.

