

Tidningens innehåll:

Vid styret	3
BSA-Campingen 2009	4-9
Den gamla BSA-återförsäljaren	10-17
Nyheter från MHRF	18
A 65 / A 70 / Deavimead	19
BSA motorcyklar - 100 år	20-23
En snabb tur till USA	24-32
BSA B25 Flat Track	34
Snygg batterihållare	37
Facit, Hjulkrysset	37
Boktipset	38
Vägvisaren	39
Klubbregalia	40
Säljes & Köpes utgår i detta nr. Mer info på sidan	41
Klubbinfo – Styrelse & Lokalavdelningar	42-43
Träffkalender	43

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.

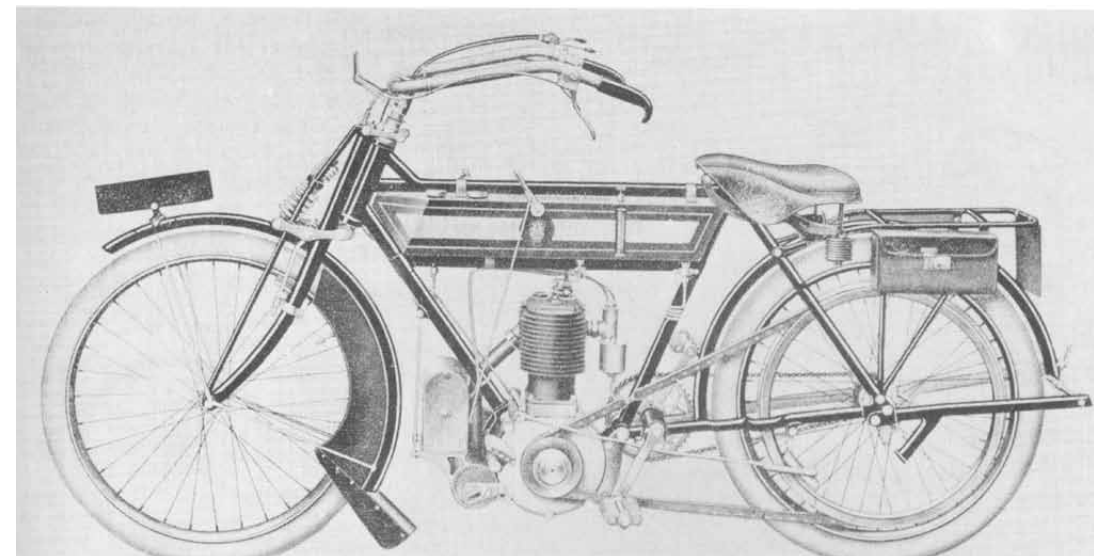
Husqvarna – Karl XI:s ämbetsmän lyckades 1689 samla vapensmederna i Husqvarna i ett statligt Gevärsfaktori. 1867 bildades Husqvarnas Vapenfabriks AB. Husqvarnas cykeltillverkning startade under 1890-talet. Husqvarna tillverkade sin första MC 1903 som var försedd med FN-motorer, senare hade man även NSU-motorer 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

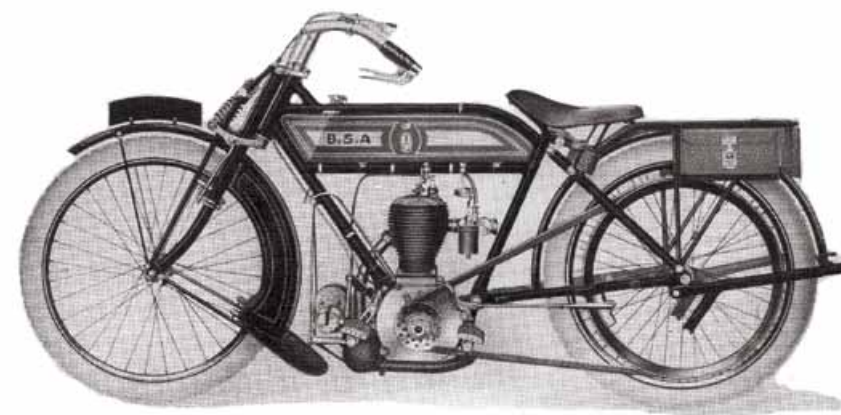
1914 års modeller var alla encylindriga. Topmodellen var den nya 557 cc, 4 ¼ HP, 85 x 98 mm (borning x slaglängd). Cylindern var päronformad. För övrigt liknade den den 'gamla' 3 ½ HP modellen. Man beskrev den som en passande sidovagnsmaskin. Tekniken hade gått framåt, man kunde få den med treväxlad 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.



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



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



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



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

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.