

# Tidningens innehåll:

Vid styret	3
En titt på BSA-dagen 2009	4-9
BSA motorcyklar - 100 år	10-15
Blandade nyheter	16
Nyheter från MHRF	18-19
Solsvängen 2009	20-21
TriBSA från Landskrona	24
Har du rätt tryck i däcken?	26-28
Rätt namn på Kalle "Sörping"	27
Säljes & Köpes	34-35
Klubbregalia	36
Vägvisaren	37
Klubbinfo – Styrelse & Lokalavdelningar	38-39
Träffkalender	39

---

# 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.

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.

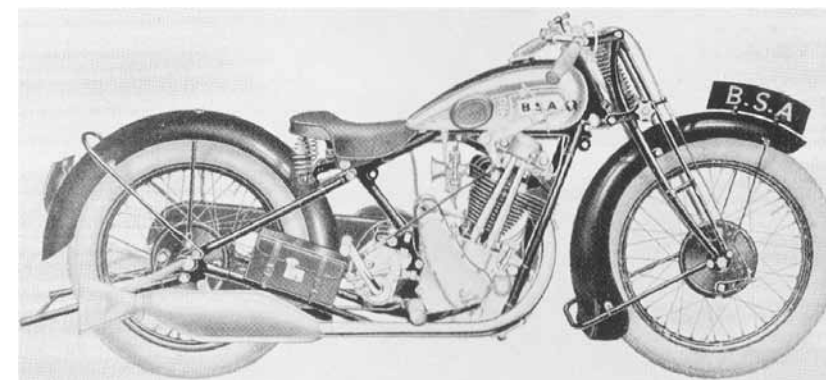
1921, här är det lite skralt med information. Det verkar inte vara någon större förändringar på utbudet av modeller. Man satte ihop ett nytt fabrikssteam till TT på Isle of Man. Till detta hade man utvecklat en ny racer med en motor som lutade framåt. Det mest unika med denna var konstruktionen av vipparmarna. 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. Borrning 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

konjekturen 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 "de-luxe 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 stötstänger 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 Roud 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 våtsumpsmord 500 cc encylindrig toppventilmotor, 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 Slopers 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.

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

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. Tvåtaktarna 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. Slopern

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, höglyftskamrar, 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 borr 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 sloper 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 sideventil), 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.

**Ledaren inom världens motorcykelindustri.**

Förra 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.**

Sänd katalog och prislista gratis till

(skriv på en postkort)

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.

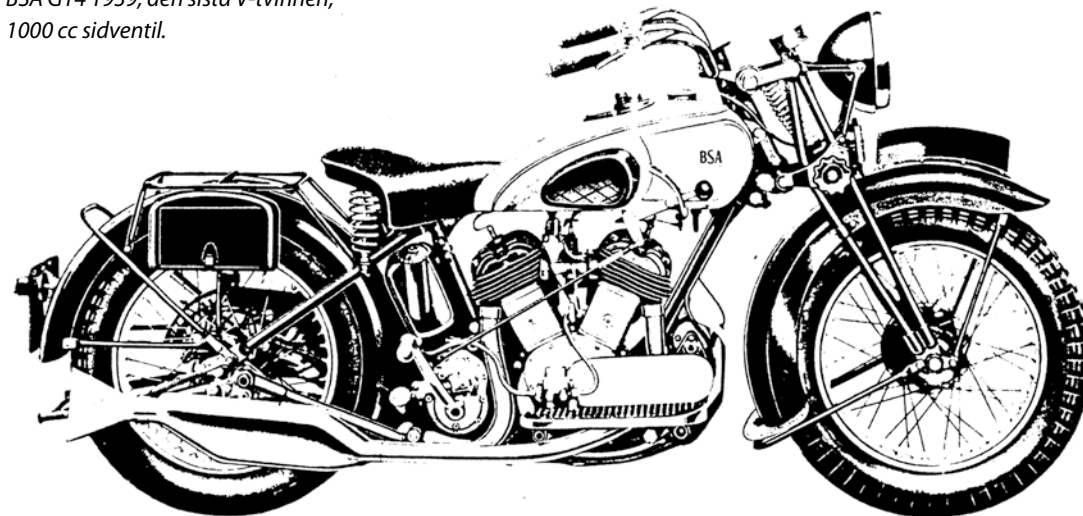
1938 – BSA Gold Star, för första gången ser vi detta namn som kom att bli synonymt med en av BSA:s mest eftertraktade modeller.

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 modell B25, 250 cc SV Single.

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 verktygslåda, 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.



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

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 mattfökröms 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.

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