

Tidningens innehåll:

Vid styret	3
A day at the Races	4-10
BSA inom racing	11-13
Solsvängen 2010	14-15
BSA motorcyklar - 100 år	16-21
Nyheter från MHRF	24-25
Säljes & Köpes	26
Boktipset	28-29
Klubbregalia	32
Vägvisaren	33
Klubbinfo – Styrelse & Lokalavdelningar	34-35
Träffkalender	35



Skriv till BSA Bladet

Presstopp



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.

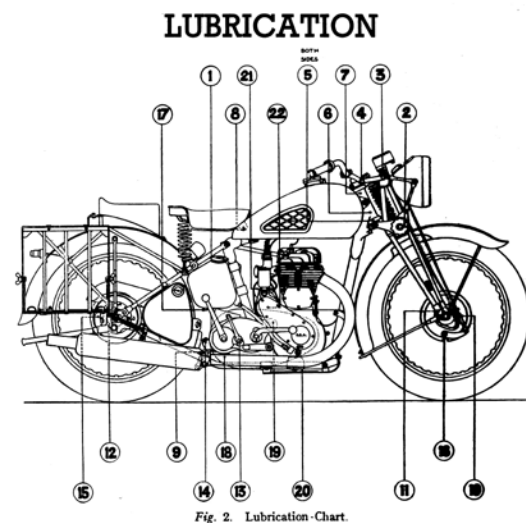
I denna tredje del tittar vi på åren 1940 - 1959. Tidigare delar publicerades i BSA Bladet nr 1 – 2010 och 2 – 2010.

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, Smörjshema 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 armen. 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-over", 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 model 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 plunger-ram. Även M20 och M21-modellerna kunde nu utrustas med plunger-ram.

1952 – Ännu mer ett mellanår, dock slutade man leverera A7 och A10-modellerna med stelbensram så nu var det bara plunger-ramen 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.

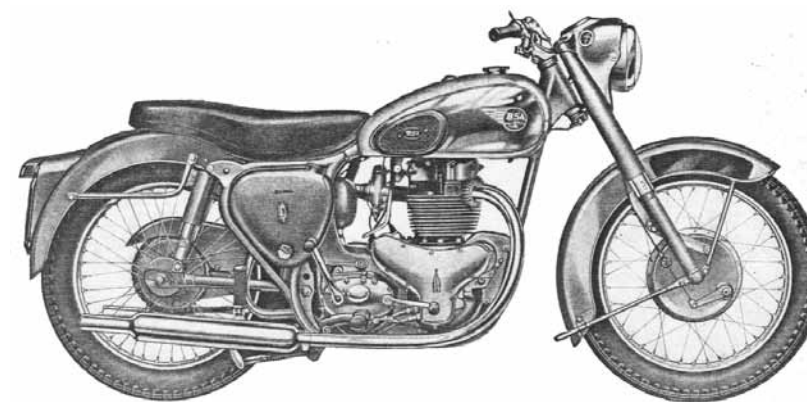
1953 – Kohuvudet gjorde sin entré, dvs den kåpan som täcker och håller strålkastaren började ersätta den traditionella röret på gaffelbenet med "öron" på de större modellerna. B33:orna fick den rejälare 8" frambromsen. Bantam och C-modellerna fick dubbelsadel som tillval. Större och viktigare förändringar 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, högrimmad 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 plunger-ramen som tillval, främst avsedd för sidovagnsförarna. I hop 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).

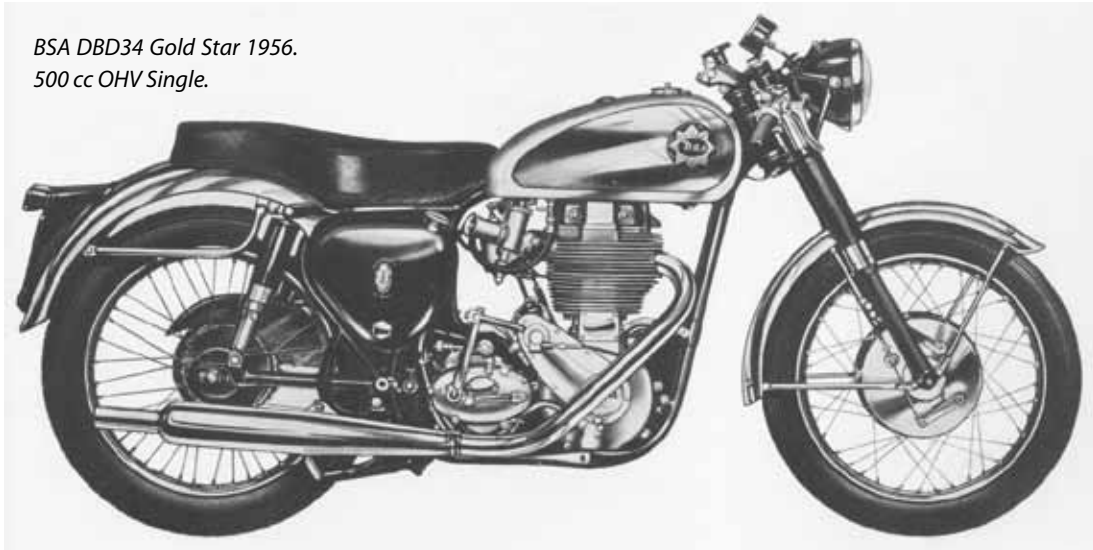
Det fanns vissa små skillnader mellan svingarmsramen för Gold Star, B31 / B33 och A7 / A10 modellerna framför allt mellan de encylindriga och twinnarna där ramarna för de encylindriga har en böj i botten på nedre högre ramröret för att ge plats åt oljepumpen i vevhuset vilket inte finns på ramarna för 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 plunger-ramar försvann. På Bantam fanns plunger-ramen 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 magnetgeneratorn 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.