

Tidningens innehåll:

| | |
|-----------------------------------------|-------|
| Vid styret | 3 |
| Till Alperna med en BSA A10 | 4-9 |
| BSA motorcyklar - 100 år | 10-16 |
| Ljuset i mörkret | 17-19 |
| BSA - Campingen 2010 | 22-25 |
| BSA inom Motocross | 28-30 |
| BSA inom Speedway | 31 |
| Nyheter från MHRF | 32 |
| Säljes & Köpes | 33 |
| BSA inom Trial | 34-35 |
| Boktipset | 36-39 |
| Klubbregalia | 40 |
| Vägvisaren | 41 |
| Klubbinfo – Styrelse & Lokalavdelningar | 42-43 |
| Träffkalender | 43 |



Skriv till BSA Bladet

Presstopp | 19 februari



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 fjärde och slutliga del tittar vi på åren 1960 och fram till idag. Tidigare delar publicerades i BSA Bladet nr 1 – 2010, 2 – 2010 och 3-2010.

1960 – C15 modellerna kom nu i en mängd variationer som C15S (Scramble – Cross) och C15T (Trial), med anpassade (högt dragna) avgassystem och passande hjul och däck. B31:an finns nu inte med längre och det är sista året B33:an finns med bland modellerna. Eftersom vi gärna vill repetera några av BSA:s modellnamn som nu funnits med stora delar av 1950-talet och nu med in i 1960-talets

första år så kommer de nu: BSA A7 Star, 500 cc Twin med gjutjärnstopp. BSA A7 Shooting Star, 500 cc Twin med aluminiumstopp. BSA A10 Golden Flash, 650 cc Twin med gjutjärnstopp. BSA A10 Super Rocket, 650 cc Twin med aluminiumstopp. BSA A10 Spitfire, amerikamodell med Super Rocket motor och högt dragna raka avgasrör (för den amerikanska marknaden).

1961 – Modellprogrammet samma som 1960 men utökades med ytterligare 250 cc enstånka BSA C15 SS80, en högrtrimmad sportversion där 80 indikerade maxfarten 80 mph (130 km/h). En ny 350 cc byggd på samma design som C15 men kraftigare i allt var den nya BSA B40 vilken kom att bli basen för BSA:s kommande motocrossframgångar under 1960-talet. 16 modeller på programmet.

1962 – Kanske är detta året då BSA:s genom tidernas finaste maskin introducerades. BSA A10 Rocket Gold Star – smaka på orden...

I princip tog man chassiet från BSA DBD34 Gold Star och monterade in en BSA A10 Super Rocket motor

BSA A65 Star 1962. 650 cc OHV Twin.



(650 cc) som nu uppgavs ge 52 hk. Korsningen gav en maskin med Gold Stars utseende men med den potenta Twinnen med dess mjukare gång vilket var en betydligt bättre maskin för lite längre åkning samt snabbare i allt - i varje fall ute på vägen. Den är enligt många den yttersta toppen på vad BSA tillverkade både i stil och kvalitet. Det är också första året då den nya "Unit Construction" twinnen A50 (500 cc) och A65 (650 cc) presenterades, med 1960-talets lite klumpiga utseende och de (650 cc) hade vid introduktionen "bara" 35 hk, vilket kom att dröja till slutet av 1960-talet innan man hade samma effektsiffror som BSA Super Rocket och Rocket Gold Star uppvisade. Detta var sista året BSA A7-modellen fanns kvar. BSA B32 Gold Star utgår under året. BSA B40 släpptes i en sportversion som hette BSA B40 SS90 (utläses Sports Star 90), och som kunde toppa 90 mph (150 km/h).

1964 – Nu har BSA satsat på allvar på de nya twinnarna. De gamla A10-modellerna tillverkas inte mer. Nya modeller av A50 är Cyclone Competition en offroadmodell för USA-marknaden. Desto fler modeller av A65 lanseras detta år, Rocket en sportigare version med högre effekt, två-till-ett avgassystem, kromade skärmar. En särskild USA-modell fanns av denna också som kallades Thunderbolt Rocket. Även mer effekt togs ut ur den nya tvåförgasarmodellen Lightning Rocket. En offroadvariant på 650:n som även den var avsedd för USA var A65 Spitfire Hornet. Bantam fanns numera bara i 175 cc utförande. C15-modellerna var som året innan, B40 modellerna hade förstärkts med offroadmodellen Enduro. BSA:s minsta 4-taktare någonsin den lilla encylindriga 75 cc Beagle hade premiär detta år.

1965 – Detta är året då de encylindriga modellerna



BSA A10 Rocket Gold Star 1963, 650 cc OHV Twin.

1963 – I stort sett samma som året innan med en ny modell av C15P - Pastoral en offroadvariant avsedd för fårfarmare i Australien. BSA M21-modellen som länge gått på övertid med sin 600 cc encylindriga sidventilare fortfarande med plungerram listades för sista året. BSA A10 Golden Flash, Super Rocket, Spitfire och Rocket Gold Star är med för sista gången detta år. Även BSA B34 Gold Star är med för sista året. Man uppger att det beror på att Lucas lägger tillverkningen av magneter som skäl men troligare är det kostnaderna för dessa ålderstigna konstruktioner som nu ersätts helt av de nya "Unit Construction"-modellerna.

får brytarspetsarna placerade på kamaxelns i regsiterkåpan. En ny modell ser ljuset också, det är 441 cc BSA B44 Victor Grand Prix, som baserades på BSA:s framgångar inom motocross VM. Kraftigare konstruktion av motor och växellåda gav crossåkarna en nästan lika bra maskin som VM-föraren Jeff Smith hade. Hos twinnarna kom nya tvåförgasarmodeller med 500 cc A50 Cyclone och 650 cc A65 Lightning. 20 modeller på programmet.

1966 – Den lilla Beagle-modellen finns inte med längre detta år, man rensar också upp rejält i floran kring 250 cc C15 även 350 cc B40 åker ut. Kvar finns C15, standardmodellen, C15 Sportsman (lite sportigare) och B44 Victor Grand Prix samt den nya B44 Victor Enduro som hade en något snällare



BSA B44 Victor Special, 441 cc OHV Single.

motor än crossmodellen samt ljus. Bantam-modellen kommer i en enklare variant och en nyare modell med nummer D10 fortfarande 175 cc. Bland twinmodellerna rensades det också upp så från 9 modeller så blev det nu 6 modeller. 500 cc twinnarna var nu A50 Royal Star och för offroad fanns ny A50 Wasp. Bland 650 cc twinnarna hittar vi nu standardmodellen med en förgasare, A65 Thunderbolt, sportmaskinerna var A65 Lightning, och den ännu sportigare A65 Spitfire Mk2. För offroadåkaren fanns även A65 Hornet.

1967 – Enda året då modellen C25 Barracuda tillverkas, en 250 cc "sport-maskin" som ersatte sportsman från föregående år. Den skiljer sig från C15 modellerna på flera punkter men framför allt genom att man har en hel vevaxel med vevlager med glidlager som på twin-modellerna och genom ett helt nytt designspråk. De befintliga 441 cc:arna kommer i fler modeller med den landsvägs-maskiner med B44 Victor Roadster och ytterligare en offroad variant som heter B44 Victor Special. Bland twinnarna så finns nu bara A50 Royal Star, A65 Spitfire heter nu Mk3. Bland de märkbara förändringarna är att vipparskåpan från detta år får små kylflänsar och att de flesta nu har Amal Conccetric-förgasare.

1968 – Bantam-modellen utvecklas ytterligare lite mer och får modellnamnet D14. 250 cc C25 Barracuda ersätts av B25 Starfire en liknande modell. C15 modellen finns inte längre med, ej heller B44 Victor Grand Prix eller Enduro. I stället har vi B44 Shooting Star som landsvägsmaskin och B44 Victor Special som offroad eller street scramble om man hellre vill kalla den det. Inga större förändringar på twinnarna, men den kraftiga (och snygga) dubbelnockade frambromsen med luftintag gör sin entré, 8" fullnavsbroms med ett rejält bett. En nyhet för året är offroad eller street scrambler modellen A65 Firebird Scrambler och A65 Spitfire heter detta sista år Mk4. Årets stora nyhet är den nya 750 cc trecylindriga toppventilaren BSA A75 Rocket 3, en omdiskuterad och designad motorcykel, BSA har vänt sig till Storbritanniens främsta industridesigners hos Ogle Design, som egentligen aldrig tidigare gjort en motorcykel, med den får en särpräglad och eget utseende som vi idag ser som ett arv av 1960-talet. BSA ägde ju även Triumph och Rocket 3:s systemmodell Triumph Tiger 150 som den kom att heta hade en liknande men lite stelare och inte lika sportig design som BSA:n. Trots att mycket av modellernas motordelar är utbytbara så hade de olika ramar, chassiedelar och helt olika motorblock. BSA:s motor hade cylindrarna vinklade 15 grader framåt medan blocket på Triumph hade cylindrarna rakt upp.



BSA:s logotyp år 1968

1969 – Bantam-modellen kom i sin sista "reinkarnation" med modellen D175, den fanns som standard och offroad (Bushman). B25 Starfire fick en snällare systemmodell avsedd för Post eller Polis-användning med namnet Fleetstar. I övrigt är modellprogrammet oförändrat.



BSA:s logotyp år 1970-72

1970 – Sista året med den traditionella Engelska motorcykeln för BSA, jag tänker då på bensintank med kromade sidor, ram och motor med separat oljetank. Modellprogrammet består detta år av Bantam D175, B25 Starfire, B44 Victor Special, B44 Shooting Star, A50 Royal Star, A65 Thunderbolt, A65 Lightning, A65 Firebird Scrambler och A75 Rocket 3. BSA inser nu att man har allvarliga problem med sina modeller, de är av gammal omodern konstruktion. Honda's 4-cylindriga 750 cc maskin börjar ta rejäla marknadsandelar i BSA:s största exportmarknad, det är faktiskt så att 80 % av tillverkningen går till USA vid denna tid. Som om inte detta är nog är Engelsk industri vid den tiden minst sagt opålitlig. BSA som under sin glans dagar hade som signum att vara de mest seriösa och kvalitetsmedvetna fabrikatet är nu mycket tveksamma. Importörerna i USA inspekterar och tar isär maskinerna innan de går ut till kund för att undvika att maskiner som är dåligt monterade på fabriken skall ge reklamationer. BSA är vid den tiden inte ensamma om dålig kvalitet på framför allt monteringen, det är något som är genomgående för både den Engelska motorcykel och bilindustrin.



Engelsk/Amerikansk logga med Slogan från 1971

1971 – nya friska tag faller pladask. BSA och Triumphs alla modeller får helt och hållet ny design som med en mycket stor organisation bara till slut handlar om nya chassier för alla modeller utom A75. Motorerna lämnas i princip orörda. På engelska kallas modellerna

"Oil in frame" - oljeramen på svenska, en smart och fiffig lösning med ett kraftigt övre ramrör som också var oljetank. Detta införs på samtliga BSA och Triumph-modeller tillsammans med en ny framgaffel av "Cerani-typ" och tjusiga koniska nav med inbyggda bromsar. Ganska snygga och idag populära bland race-åkarna då särskilt baknavet påminner om de klassiska Norton Manx bakhjulet, men lite tveksamma i bromsverkan. BSA går ett steg längre genom att lackera ramarna i en vit/grå (Dove Grey) nyans, där idén är att det skall ge intrycket av en förnicklad ram, men det kunderna upplever är att de blir skitiga mycket fort av minsta lilla oljeläckage från den gamla motorkonstruktionen. BSA inser detta också och till 1972-års modeller är ramen åter "klassiskt" svart igen. Färgsättningen på det nya årtiondets nya modeller är intressant och vad vi idag skulle kalla 1970-tals aktig. Vad tycks om följande färgnamn; Plum Crazy, Jealous Green, Hi-Violet, Firecracker Red, Etruscan Bronze...



Halmstad Gustav Johansson, BSA:s sista representant (Generalagent) från 1971 då han tog över agenturer efter Fleron i Malmö. Gustav var också en av de många aktade och berömda motocrossförarna som hade stora framgångar på BSA.

Modellerna som presenteras är den 250 cc encylindriga BSA B25 SS Gold Star, B25T Victor Trial, 500 cc encylindriga B50T Victor, B50SS Gold Star och B50MX (Motocross), Twinnarna A50 Royal Star (500 cc), 650 cc:arna A65 Thunderbolt, A65 Lightning

och A65 Firebird Scrambler. 750 cc trecylindriga A75 Rocket 3 kröner modellerna. För A65-modellerna görs en av de viktigaste förbättringarna under modellens liv genom att ersätta oljepumpen av silumin med en av gjutjärn. Ytterligare en helt ny och totalt nyutvecklad maskin BSA E35 Fury (med systemmodellen Triumph Bandit) var lovande med sin 350 cc twin, med dubbla överliggande kamaxlar, 5-växlad och med elstart. Tyvärr tillverkades bara ett handfull maskiner för visningar och demonstrationer med oerhörda utvecklingskostnader för att helt överges. Inga av dessa levererades till kund.

En ny 3-hjulig moped visas också upp med det ärevärdiga namnet Ariel 3. En avancerad konstruktion med två bakhjul och ett framhjul där framdelen lutas i kurvorna som vanligt men med stabiliteten av en trehjulig. Produktionsplanerna som sätts upp för denna maskin är 2000 st/vecka, men man lyckas bara sälja några hundratal maskiner. Hela projektet skrotas och ett stort antal av de Holländska motorerna som användes dumpas i havet! Hela projektet kostade BSA 2 miljoner £.

BSA toppar alltihop med att hela rasket var så försenat, att leveranserna av maskinerna som normalt, för en ny årsmodell, skall vara ute hos handlarna under hösten 1970 (1971 års modeller) inte kommer förrän ett halvår senare, vilket leder till stora försäljningstapp. Resultatet för BSA i juni 1971 är en förlust på över 3 miljoner £. Katastrofen är nära.

1972 – I ett desperat försök att renodla modellerna för 1972 så finns bara följande modeller till försäljning,

BSA B50 SS Gold Star, BSA B50 T Victor, BSA B50 MX, BSA A65 Thunderbolt, BSA A65 Lightning och BSA A75 Rocket 3. Ramarna är svarta som de traditionellt alltid har varit vilket gläder de få ägare som köpte dessa maskiner, vilka faktiskt är de bästa mest utvecklade av modellerna hittills men samtidigt omoderna jämfört med motspelarna från fjärran östern. Först ut på säsongen var dock en specialmodell, det var en 750 cc version av A65:an som tillverkades i 202 exemplar bara för att få kallas serietillverkad. Maskinen hette BSA A70 Lightning och var en långslagig version av A65:an, den såldes bara i USA. Syftet var att få fram en 750 cc twinmotor som sedan kunde användas i Dirt Track Racingen i USA. De sista BSA Rocket 3 tillverkades i januari 1972 och hade 5-växlade motorer, de kom att bli de enda serieproducerade BSA maskinerna med 5 växlar. Dock fortsatte tillverkningen av A75 (Rocket 3) motorer ett tag till då dessa kom att användas i specialmodellen Triumph X75 Hurricane som såldes på den amerikanska marknaden (1973-års modell). Maskinen var designad av Craig Vetter och var ursprungligen designad som en BSA men på grund av kollapsen kom den att säljas som en Triumph.

1973 – Trots att tillverkningen av BSA egentligen hade upphört vid konkursen så hade man order på BSA-maskiner som skulle levereras. För att uppfylla kravet på att det var BSA så fixade man till den besynnerliga modellen T65 Thunderbolt, det var egentligen en Triumph TR6 med en 650 cc Triumph Twin motor, frambroms av 1970 års modell men med oljeramen och dess framgaffel, koniskt baknav och

BSA A75 Rocket 3 1972, 750 cc OHV, trecylindrig.



en tank med BSA-märket på. Detta kom att bli den sista BSA-modellen som bar BSA-namnet. En del av dessa hamnade i vårt grannland Finland, och har du tur så kan du se en sådan någon gång då det är en användbar och pålitlig maskin som är utmärkt för touring. BSA B50MX tillverkades också men endast för export till USA.

1974 – Ett sista ryck av den en gång så stora BSA-koncernen var att man tillverkade BSA B50-maskiner med Triumph-märke på tanken och modellnamnet Triumph TR5MX Avenger.



Engelska BSA klubbens logga BSA Owners Club.



Svenska BSA klubbens logga.

The End

Redan 1967 hade man börjat brottas med svårigheter att sälja maskinerna, ett stort antal maskiner togs tillbaka från USA och piffades till lite och såldes som 1968-års modeller i England och BSA hade redan nu börjat göra förluster.

Vintern 1969/1970 hade man på BSA-fabriken i Small Heath i Birmingham investerat kraftigt i nya produktionslinjer, datasystem för tillverkningsplanering. Ja BSA-fabriken var faktiskt vid detta tillfälle världens modernaste MC-fabrik. Men med föråldrade konstruktioner på motorcyklarna så hade detta ingen positiv effekt, tvärtom det bara ökade på förlusterna som detta år uppgick till 8 miljoner £.

Under hösten 1971 var man emellertid i mycket svåra ekonomiska bekymmer och beslut togs att omorganisera. Detta innebar att man rev och sålde av den nya moderna produktionslinjen, man började sälja av maskiner och utrustning. Monteringen av motorcyklar flyttades över till Meriden (Triumph) men tillverkningen av delar och motorer behölls på Small Heath (BSA) tills vidare. Arbetsstyrkan på Small Heath reducerades från 4500 man till 1500 man, alltså 3000 man fick sparken.

Hösten 1972 var BSA-koncernen bankrutt och man var tvungna att begära konkurs. Saken blev en regeringsfråga i England då egentligen hela den Brittiska motorcykelindustrin var på fallrepet. BSA som ägde Triumph stod för 8/9 av den Brittiska MC-industrin och kom att tas över av Norton Villers som stod för 1/9 av industrin. 16 juli 1973 togs beslutet att BSA:s alla företag skulle överföras till Maganese Bronze Holdings som ägde Norton Villers, och ett nytt företag bildades med namnet Norton Villers Triumph LTD, och därigenom försvann BSA.