

# **BSA**

***Nyt***

***Nr. 154, december 2018***



## BESTYRELSEN:

Formand: Peder Jensen  
Døjringevej 46, 4180 Sorø  
4068 4665, formanden@bsaklubben.dk

Kasserer: Bjarne Olsen  
Skalhøjvej 40A, 8581 Nimtofte  
2143 5990, kassereren@bsaklubben.dk

Sekretær, indmeldelse: Paul A. Christensen  
Martoftevej 18, 2770 Kastrup  
2980 9733, sekretaeren@bsaklubben.dk

Rallysekretær, næstformand: Niels Nielsen  
Kirkeagervej 16, 6400 Sønderborg  
2571 4701, rallysekretaer@bsaklubben.dk

Webmaster: Ole Kammersgaard  
Svaldergade 4, 3550 Slangerup  
20314139, webmaster@bsaklubben.dk

Jørgen W. Holst  
Bellisvej 12, 9800 Hjørring  
28336192, holst@bsaklubben.dk

Edmund Larsen  
Søparken 22, 9830 Tårs  
2876 0509

Jørgen L. Madsen  
Østergade 56, 5881 Skårup  
6223 2049

---

Redaktør og sociale medier: Otto Uldum  
Øksenbjergvej 33, 5700 Svendborg  
3542 0719, redaktor@bsaklubben.dk

---

Dette er BSA nyt nr. 154.  
ISSN: 1603-869X

Forsiden: En Nimbus og en BSA Y 13 ved Vardes byjubelåum i 1942 ført af to politifolk. Begge cykler ser civile ud.

BSA Nyt udkommer fire gange årligt. Stof til bladet modtages helst via e-mail. Fotos og figurer som vedhæftede filer Rubrikannoncer for medlemmer er gratis. Hvis bladet udebliver, kontakt sekretæren.

Næste nummer af bladet udkommer i marts måned. Deadline for indlevering af stof til dette er 15. februar 2019.

## Redaktørens klumme

## Udsigten fra formandens flysæde ...

kender jeg ikke endnu – men lige om lidt flyver jeg sydover til det 55. Internationale BSA Rally, der afholdes ”down under” i Halls Gap, 250 km fra Melbourne i Australien. Og jeg glæder mig !!!

En hel uge med BSA -mennesker -venner -motorcykler -historier -udflugter -samvær. Det har ikke været muligt at leje en BSA at køre på dernede, og at sende min egen BSA derned var ret omstændigt. Klubben fik en henvendelse fra den engelske BSA klub i foråret, om at de måske ville sende en container med motorcykler til Australien, og at der kunne være plads til et par mere. BSA'en skulle være tømt for væsker, og der ville være udfordringer med at overbevise det australske toldvæsen om, at køretøjet blot skulle ind og køre i en uge, og derefter sendes tilbage til Europa igen.

Så det bliver BSA Rally på lejede japanske motorcykler for Hanne og jeg. Det med det japanske er Hanne ret øvet i, da hun sidste år var med til BSA rally i Holland på sin BSA ”wannabe”, en Suzuki GS450 med store engelske flag på tanken. Hvilket vakte en del moro på rallypladsen i Ijhorst. Så må vi se om vi kan gentage succes'en.

Herhjemme er efterårets stumpemarkeder overstået med godt besøg både i Års, Holbæk og Fredericia. Klubbens nye udstillingsmaterialer havde deres debut, og blev rost meget af de besøgende medlemmer. Kaffe og kage flød ligesom snakken rigeligt, og set fra mit hjørne af verden er disse stande på stumpemarkederne – kaldet klubhuset - et rigtigt godt mødested for klubbens medlemmer. Som vil fortsætte i det nye år.

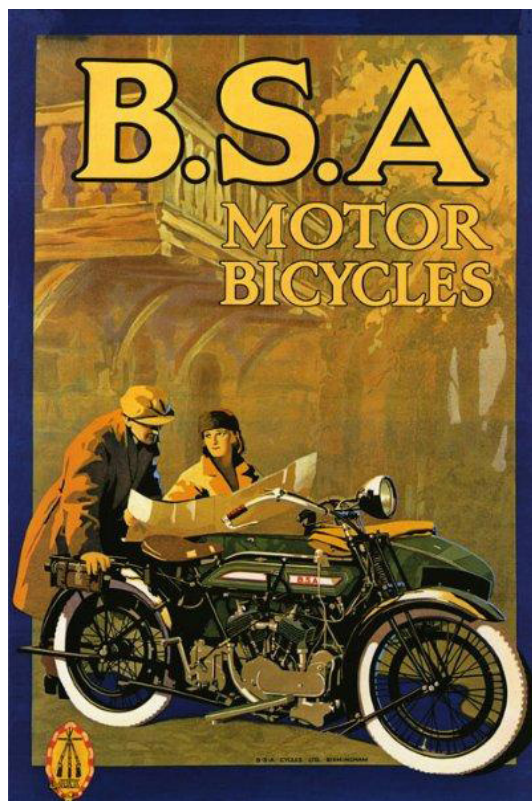
Arrangementet af næste års Skagen-Gedser er så småt i gang, den officielle indbydelse til Int. Rally lige syd for Birmingham i England er kommet, der vil blive en fællestur til åbningen af Danmarks Motorcykelmuseum i Stubbekøbing, Singletræf flytter til Jylland, og de lokale køreture fortsætter.

Næste års første arrangement bliver det efterhånden traditionelle vintermøde hos

mig på Sjælland lørdag den 2. februar 2019. Her vil Hans fra Næstved fortælle om sin tur til Skotland og England i juni 2018, og mon ikke der bliver tid til et par billeder fra Australien. Se invitation andet sted i bladet.

Til sidst vil jeg ønske alle klubbens medlemmer en god jul og godt nytår. Jeg håber vi ses på landevejen – eller et andet godt sted – i det nye år.

Peder, Sorø



## Restaurering af BSA A 10 Golden Flash 1953

Min kone syntes, at jeg skulle have noget at gå op i, nu jeg skulle på efterløn, så hun forærede mig en BSA! Jeg har haft motorcykler en god del af mit liv, har selvfølgelig også smårepareret på dem, men jeg har ikke den store erfaring med totalt at skille en MC ad! Men jeg havde ymtet lidt om, at det nok kunne være et sjovt lille projekt!

0

Jeg var nede og se på en hos Willy Jensen, Haslev. Den var MEGET original, køkkenskabsblå, med en del rust og hul i lydpudden, men med lidt knofedt, ståluld og en god skruestrækker skulle jeg nok få den ud at køre. Min kone gav 11.500 kr. inc. levering i Hundested (ok pris-syntes jeg stadig) og jeg regnede med, at det nok blev et projekt på ca. det dobbelte! Naiviteten blev senere blevet afløst af realiteter. Efter at have banket lidt på lydpudden, sprøjtet med WD40, slået lidt mere og sprayet meget mere, kom forrørene af. Efter lidt betænkning satte jeg mig for at gøre lidt mere ved den, og så var det at det gik grueligt galt!

4 dage senere var den skilt ad i 5 flyttekasser og med ting i poser med navn på og nok 200 billeder der viste hvordan den var skilt ad!

Samtidig fik jeg købt biblen: Haynes BSA A10 og katekismen: et reservedelskatalog, jeg brugte megen god tid på at læse og gå på internettet. Så gik jeg i gang med fejl nr. 1, nr. 2, nr. 3 osv - jeg startede alt for mange projekter op på en gang! Metalreparationer, motor, sandblæsning, hjemskaffelse af reservedele, hist og pist og op og ned, jeg mistede en del af overblikket (hvis ikke det hele) en overgang, så der skulle ro på!

Lange lister blev skrevet og en slagplan blev lagt. Det første på listen blev nu stellet (var blevet sandblæst, grundet og lakeret sort), den skulle have nye "columns" som er det stål rør, som baghjulsaffjedringen glider på. Alt hernede var rustet sammen, men var blevet skilt ad inden sandblæsningen, med vold og vinkelsliber! Nu skulle det så samles, men de (columns'erne) fandtes ikke på hele internettet, så et tilfældigt møde på Holbæk stumpe marked resulterede i at en maskinarbejder sagde, at sådan en "dime" kunne han da godt dreje, bare han fik "lortet" med så han kunne se hvad han skulle gøre. Det fik han og sendte det retur (nu i rustfrit stål), og det var bare "spot on". 2 nye fjedre i affjedringen blev skaffet hjem (de gamle var for



*Cyklen som den blev købt: blå og med behov for hjælp.*

bløde). Så røg resten af sted til sandblæsning og beslutning omkring farven (den var som sagt køkkenblå, og da det var en Golden flash, så burde den være i den farve, men den er (efter min mening, og det står kun for min egen personlige smag) grim, derfor valgte jeg efter konsultation med formanden en Maroon Red farve, som jeg syntes er flot. Alt hvad der kunne skiftes ud med rustfrit, syrefast stål skruer og møtrikker, det blev skiftet fra en ende af! Snart var den samlet i stellet og skærme og div. dele retur på stellet.

Efter et kort kig på det elektriske ledningsnet på motorcyklen (som så ud som rotterne havde holdt festmaltid på ledningerne) blev et nyt skaffet hjem, elektronisk laderegulator, ny lygteparabol og amperemeter hjemtaget og monteret. I mellemtiden var ting sendt af sted til forkromning (bl.a. fælge) og div. andre dele, hjulene blev genmonteret med rustfrie eger (sjovt pillearbejde, men nemmere end jeg troede/frygtede).

Og så var det motor og gear der stod for skud. Den blev splittet totalt ad. Tjek af div. lejer, udskiftning af slidte dele, cylindre opboret, nye stempler og stempelringe, ventiler drejet op og slebet, 2 nye fjedre, nyt pakningssæt, rensning af oliekanaler, ny olie-

pumpe osv., osv. Det var ikke så slemt, det var bare en omhyggelig gennemgang, så det var OK som projekt. Værre blev det, da jeg kom til det elektroniske; tænding og dynamo. På et service-sheet stod der (citeret efter hukommelsen), "Hvis man ikke havde forstand på de dele, skulle man lade være med at rode med det, da man kunne gøre mere skade end gavn". Dejlig læsning, så af sted til mr. Lucas i Tjele. Hurtig fikset og retur til mig, tak for det Christian.

Mere samling og roden efter de rigtige dimensioner i rustfrie bolte. Mere samling, montering og pusling samt udskiftning af alle kabler og div. påsætning af mærker. Samling af motor (ved flittig brug af "Katekismen") var ikke alt for svært, Det gik stille og roligt, med flittig konsultation af Haynes-manualen, kun justering af ventiler brugte jeg god tid på. Jeg ville være helt sikker på, at det var OK. Så nemt, stille og roligt.

Men nu var det justering af tænding og karburator. Og her er det, at en lokal troldmand - Peter Viking - kom ind i billedet. Hvad han ikke ved om to-cylindrede engelske maskiner, det er ikke værd at vide. Jeg ved nu, at fortændingen skal være 0,7



*Efter restaurering: maroon, krom, og tip top.*

cm, at tændingen skal justeres med GRØNT Rizla cigaretpapir, det røde er for tykt (0,05 mm for tykt!). Han ved bare noget om de dele!

Karburatoren blev ultralydsrenset, nye dyser og nål blev indkøbt (efter Peter Vikings anvisninger). En af de gamle dyser var helt fantastisk. Den så ud til at være justeret med en stoppenål og var alt for stor! I med de nye, og det var de dyser som passede til en Amal 386 og en A10, 1953 Plunger, hvor han så fandt den viden ved jeg ikke! Det skulle have været en Amal 286, men den er nok blevet udskiftet en gang i løbet af BSA'ens levetid.

Så var det så at den skulle startes. Åbne for benzinhanerne (nye, der ikke blev ødelagt af moderne benzin), lidt choker, lidt tipning af karburatoren og et hop op på kickstarteren. Og den startede - tak igen Peter! Så var der

bare, at den skulle have prøvenummerplader, til syn, og nye plader, forsikres osv. Jeg mangler nu kun at få tilladelse til at bruge den gamle nummerplade (den sidste den kørte rundt med), og så er den færdig. Og så skal den sælges og et nyt projekt op at stå igen, måske en 1-cylindret 350 cc - og BSA, selvfølgelig.

Jeg vil lige her til sidst takke dem, der har været med til at lede mig igennem projektet, ikke mindst med indkøb af reservedele, så tak til ”Frode Sørensen, Allingåbro v/ Erik Sørensen, Christian Christensen, Tjele, og Peter Viking, Hundested. Jeg er stadig gift med den samme hustru, som gav mig MC'en, tak fordi du holdt ud, Ulla!

Bo Vinten-Johansen, Hundested, nr. 1936

Bank | Forsikring | Pension

Alm  
Brand

## Pas godt på den gamle kærlighed



- Vi tilbyder markedets bredeste dækning
- Klassisk og Veteranforsikring
- Brugsveteranforsikring
- Bygge og Stilstandskaskoforsikring
- Prisen på din forsikring stiger ikke efter en skade
- 0 kroner i selvrisiko på ansvarsforsikringen

### Gratis Vejhjælp

Vi yder gratis Vejhjælp uden selvrisiko til alle kaskoforsikrede veterankøretøjer indtil 3500 kg.

### Vil du passe godt på dit køretøj og få særlige fordele

Bliv Pluskunde ved at samle dine forsikringer hos Alm. Brand. Spar op til 15 % på dine private forsikringer og få adgang til en masse fordele og tilbud.

### Godt dækket er rigtig dækket

Vi deler din interesse for bevaringsværdige køretøjer og sidder parate til at give dig den helt rigtige rådgivning.

Ring til os på **telefon 35 47 77 47** eller læs mere på **Nordiskveteran.dk**

Du kan kontakte os alle hverdage mellem kl. 8.30 - 16.00.



## Dansk BSA Klub

### Kaffe / the / vintermøde

Februar er stadig ikke den store køremåned, så i stedet for en køretur kan du komme til

**Kaffe/the møde lørdag den 2. februar 2019 kl. 1400**

hos mig på Døjringevej 46, 4180 Sorø, Sjælland.

Her kan vi bytte historier, fortælle om vinterens projekter og sommerens planer. Måske er der også et dæk, som der kan sparkes til ☺

Hans Boel fra Næstved kørte i sommeren 2018 på sin A10 RGS "End to End" turen fra Scotlands nordligste punkt John O'Groats til Lands End i England. Hans har skrevet om turen i BSA Nyt, og vil vise flere billeder og fortælle om turen.

Der vil formentlig også være et par billeder fra en tur til Australien.

Stumpemarkedet fortsætter, så tag de stumper, som du ikke skal bruge mere, med på dagen. Måske er der andre deltagere, der mangler lige denne del.

Gerne tilmelding på [formanden@bsaklubben.dk](mailto:formanden@bsaklubben.dk) inden den 29. januar 2019 af hensyn til kulinariske indslag, antal stole osv.

Peder  
Sorø



# Indbydelse til et par dages ophold i Altes Land

Elin, Niels og jeg har planlagt en forårstur til dette område. Det er fra d. 2. til d. 5. maj.

Det er med afgang kl. 9.00 fra rulletrappen ca. 500 meter syd for Kruså grænsen. Turen frem er ca. 200 km. Den køres på en dag. Den er ad kønne veje med færge over Elben. Hotel og priser kan der ikke siges noget om, idet antallet af tilmeldinger er afgørende. Fristen for tilmelding er en uge efter at du / I har modtaget BSA-Bladet. Så går søgningen efter hotellet i gang. Vi må regne med priser på ca. 2000 kr. for 3 overnatninger pr. person. Værelser til flere personer er nok billigere. Vi forestiller os at bo i enten Buxtehude eller Stade, der er de største byer.

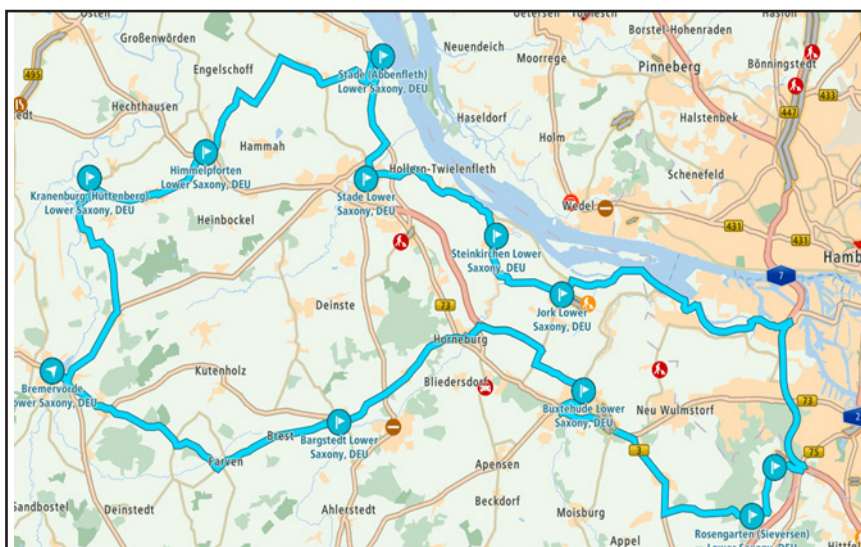
**Tilmelding på mail: [pp@eucsyd.dk](mailto:pp@eucsyd.dk) eller telefon: sms på 29 85 58 20.**

Vi forestiller os fællestur til noget interessant om fredagen. Lørdag til fri disposition.

Altes Land er et ca. 180 km<sup>2</sup> frugtbart marsklandskab syd for floden Elben mellem Hamborg og Stade beliggende i de to tyske delstater Hamborg og Niedersachsen. Hollandske kolonister opdyrkede marsklandet mellem floderne Weser og Elben. Med deres medbragte viden om, hvordan de i deres hjemland byggede diger, gjorde de marsklandet frugtbart. Navnet Altes Land har ikke noget at gøre med ”gammelt Land”; men udtrykket stammer fra landets oprindelsehistorie omkring hollænderne. På plattysk hedder området Olland.

Med byggeriet af digerne i det 12. århundrede ved Elben, opstod der i området et bosætnings og kulturlandskab, som i sin egenart tydeligt adskiller sig fra gestområderne mellem Elben og Weser. Afgørende for den særlige udvikling i Altes Land var bygningen af digerne og dermed den tætte forbindelse med det bestående afvandingssystem igennem digerne til Elben og til dens bifloder. Altes Land er kendt for sine mange frugtplantager, og er med sine ca. 12.000 hektar et af de største sammenhængende frugtområder i Centraleuropa. I Altes Land befinder der sig mange velholdte bindingsværkshuse og gårde. En stor del af frugtgårdene har foruden frugtavl også pensioner og restauranter som biindtægter. Hvert år i den første weekend i maj krones i Jork året Blomsterdronning.

Poul Petersen, Nordborg, medlem nr. 23







## Det 56. Internationale BSA Rally 2019 England

Som tidligere anført I bladet, afholdes dette Rally fra 10. til 17. august 2019 i Moreton-in-March. Englænderne hænger desværre lidt i bremsen, så den officielle invitation med booking form forventes først frigivet i starten af 2019. Det oplyses fra England, at tidspunkt og sted er endelig bekræftet, så på disse punkter sker der ikke ændringer.

Da vi således ikke kan bringe booking skema i dette nummer af bladet, vil det i stedet blive sendt pr. mail til alle, der har deltaget i BSA Rally indenfor de sidste 4 til 5 år. Det bliver desuden tilgængeligt på hjemmesiden samt på Facebook. Ønsker du at få skemaet pr. post, så ring til undertegnede. Overvej evt. at booke færgen allerede i år for at være sikker på en plads.

Niels Nielsen, Rallysekretær

**VAGN JENSEN**  
MOTORCYKLER



### Service og reparationer

Vi udfører alt slags arbejde på din motorcykel - Uanset om den er fra Italien, England eller noget tredje. Fra et olieskift til store motor reparationer - ingen opgave er for stor eller lille. Vi laver kun det arbejde som er aftalt med dig, og giver dig et overslag inden vi går igang.

### Restaurering

Vagn Jensen har udført restaureringer af motorcykler i mere end 40 år. Om det er en gammel Engelsk motorcykel som kun lige mangler de sidste 10 % for at blive færdig eller om det er den 60 år gamle skæve, rustne motorcykel der skal have hele turen, klarer vi det hele. Vi laver motorrenoveringer, stel, hjul, tanke - kort sagt alt du kan forstille dig.

### Ombygninger

Vi har stor erfaring indenfor ombygninger og laver ofte en Bonneville om til Scrambler eller en V7 til moderne café racer. Lad os høre om dine ideer og så tager vi en snak om hvordan vi kan hjælpe dig.

Du finder os fem minutter fra Horsens ved Rådved. Kommer du ad motorvejen E45 skal du tage afkørsel 55 Horsens N. Åbningstider: Mandag-Fredag 12-17  
Rådvedvej 34, 8700 Horsens, Danmark +45 86 22 38 86, lars@vagn-jensen.dk

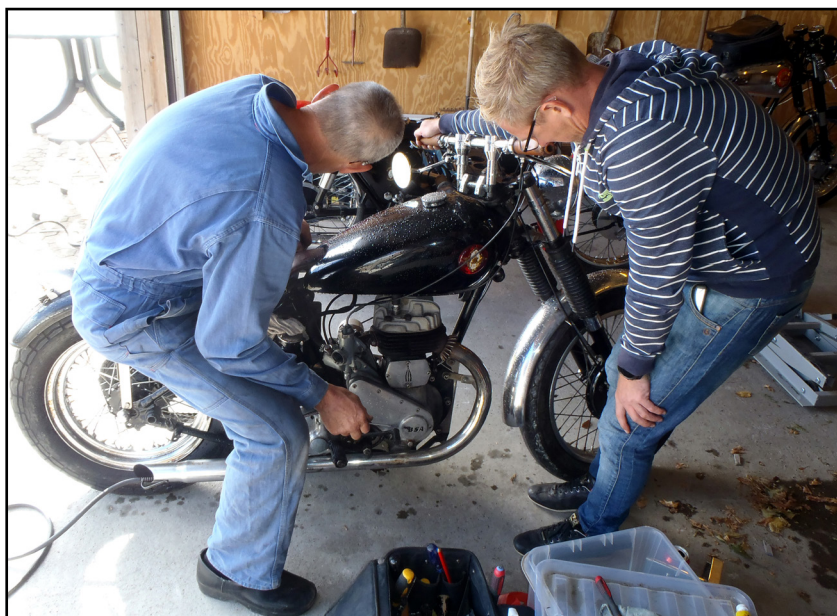
## Mit første møde med BSA Klubben

Først vil jeg lige fortælle min vej til den første BSA M 21 motorcykel. Jeg kontaktede Peder (formanden) for at høre om ting jeg skulle være opmærksom på, når jeg kiggede på BSA motorcykler. Efter mange gode råd kastede jeg mig ud i markedet, og fandt relativt hurtigt en model BSA M 21, som passede perfekt til mig.

Jeg ringede efterfølgende til Peder, fortalte at jeg nu havde købt en. Peder sagde at jeg bare kunne komme til Sorø til "Skrueweekend", så kunne jeg få lidt viden omkring dens tilstand. D. 24. september fik jeg pakket bilen med div. værktøjer og MC'en på traileren.

Uvidende om dagens forløb tog jeg afsted mod Peders Hus. Da jeg kører ind på gårdspladsen ser jeg diverse trailere og de første BSA modeller. Jeg kommer ind i et lokale, hvor jeg kan mærke folk allerede er igang med at snakke om dagens emne: motorcyklen. Hold da op hvor folk var passioneret omkring BSA'en, og fortalte omkring ture til udlandet med en lidenskab som er beundringsværdig. Vi fik sagt goddag til hinanden og spist lidt morgenmad, og Peder fortalte kort om dagens program.

*M 21'eren bliver tunet ind, og man bemærker at udstødningssagen er i færd med at blive målt*



Så rejste folk sig op og gik ud til deres motorcykler (dem som havde en med) og så gik de igang. Jeg hentede min hejse-lift og fik bakset alt mit værktøj og MC'en ind i garagen. Hurtigt kom der mange hen og kiggede på ens motorcykel, og pludselig var der hjælpende hænder overalt. Der blev hentet udstyr til måling af udstødningen, og så blev der pillet ved karburatoren indtil resultatet var perfekt. Jeg havde haft svært ved at få startet BSA'en, og det kunne de alle da sagtens forstå, men nu var det også muligt for selv en nybegynder.

Så blev der diskuteret omkring mit styr, som ikke var helt lovligt, eller rettere sagt ikke ville gå gennem syn. Peder fortalte han havde nogle styr liggende, og wupti fandt jeg et nyt, og pludselig havde den et helt andet udtryk - fedt!

Samtidig blev der startet op på min kobling, da den var ret stram. Det viste sig, da vi fik åbnet for kædeskærmskassen, at der var blevet fusket lidt her og der. Det kunne de erfarende entusiaster ikke overse, så det skulle laves. Hurtigt kom vi til kort for der manglede lidt her og der. Men så kom Jens

forbi og kiggede lidt på. Han mente dog at have en kobling passende til min, liggende et eller andet sted derhjemme. Han suste afsted på sin BSA og kom tilbage en time senere med godt nyt. Så blev der skruet igen.

Samtidig begyndte Ivan at kigge på min dynamo, og fik sat en ny generator på, som han tilfældig lige havde i sin kasse... super fedt! Han fik forbundet det hele og testede med diverse apparater, at den ladede korrekt til batteriet. Fantastik nu virkede det osse!

Min dag skulle egentligt slutte kl. 18.00, da jeg skulle til 40 års fødselsdag, men nu var vi jo lige så godt igang. Peder fik hentet en KÆMPE Schnitzel med alt tilbehør. Vores depoter blev fyldt godt op igen, og dem som skulle overnatte, begyndt så småt på 3 halvleg med lidt hygge ... fortjent skål! Men Orla var stålfast på at min kobling skulle fungere inden jeg kørte, så det var jeg også ... Vi prøvede lidt indstillinger her og der, og da kl. var ca 22.30, kørte min BSA M 21 igen. JUBII! En lang dag var ved at være slut, jeg fik pakket alt mit habengut, og vendte snuden hjem mod Solrød - til en forsinket fødselsdag!

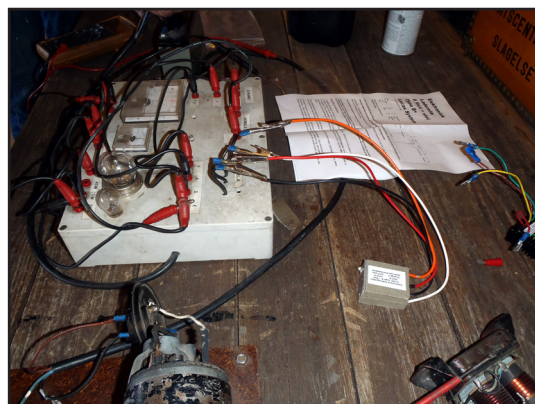
Jeg kan kun rose hele arrangementet, det var en fantastisk førstegangs oplevelse jeg fik, og alle de rare venlige mennesker, som brændte for lige netop dagens tema BSA'en.

Hvis jeg ikke fik sagt det tydeligt nok inden jeg kørte hjem, så den allerstørste TAK herfra, til alle som var med, TAK for jeres kæmpe hjælp her og nu, men også TAK for jeres fantastiske viden omkring BSA'en.

Jeg føler mig meget bedre klædt på til at reparere min BSA fremadrettet. Meeeen der vil helt sikkert komme flere spørgsmål fremover.

Håber vi ses igen.

ThomasHoppe-Eriksen, medlem 3014, Solrød



*Ivans testudstyr for laderelæer og dynamoer i funktion.*



*Tre par hænder om ventiljustering på A 10.*



*Thomas' M 21 får tilset koblingen.*



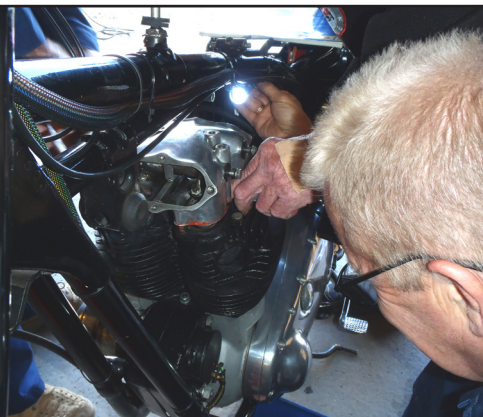
*Der er tre patienter på bænken ad gangen.*



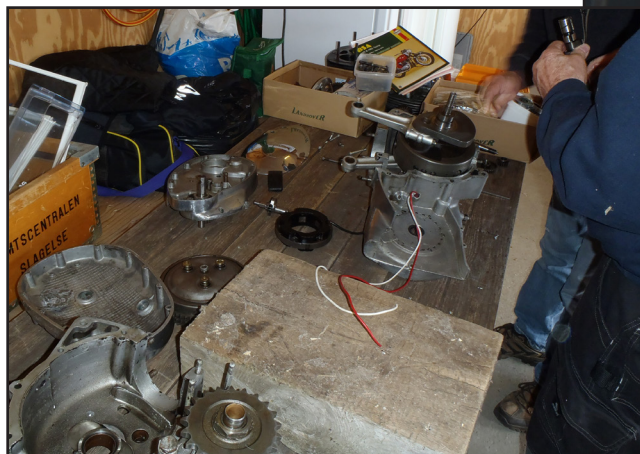
*Niels, klubbens A 10-konsulent i gang med tændingsmagneten.*



*Hele skrueholdet bag en sundt udseende B 25.*



*Hmm ... mon den stødstang er på plads i nikketøjet?*



*Der er langt ind til knastakslen på en A 65.*

Velkommen til

# 41. ALBION RALLY

for alle engelsk kørende

26. - 28. JULI - 2019

**MC Campfyn - Rudmevej 3A - 5750 Ringe**

**MC CAMPFYN**

på det smukke Midtfn i nærheden af Ringe er en del af en gammel, ombygget bondegård, omgivet af bakker, søer, vandløb og med mange hyggelige hjørner og kroge.....  
GPS koordinater: 55.2169/10.4372



©2018e.eriksen

Rallyet åbner fredag kl. 12. Mulighed for overnatning på pladsen mod egenbetaling før og efter træffet. Der kan også overnattes indendørs. Dette aftales dog direkte med MC CAMPFYN.

Indgangspris er 250 kr. pr. person for hele weekenden.

Heri er inkluderet overnatning i eget telt, morgenmad samt 1 gratis øl på indgangsbilletten.

Nyttige kontakter: MC CAMPFYN mobil +45 25536783 (Kim) eller +45 25120228 (Tina),

e-mail [bb@baumann-tk.dk](mailto:bb@baumann-tk.dk) eller hjemmesiden [www.mc-campfyn.dk](http://www.mc-campfyn.dk)

ALBIONS TRÆFUDVALG kan kontaktes på mobil +45 60390250 (Martin Nilsson) og/eller e-mail [albionmc.formand@gmail.com](mailto:albionmc.formand@gmail.com)



## Ned i knæ - gode billeder af din BSA!

På modstående side ses to billeder af BSA'er. Jeg har hugget dem på internettet, så jeg hænger ikke nogen af klubbens medlemmer ud ved at bruge et af dem som eksempel på et dårligt foto, ejheller risikerer jeg at stå som indsmigrende overfor mesteren for det andet. Som redaktør af bladet har jeg imidlertid ofte siddet med indsendte fotos og tænkt: "bare han dog var gået ned i knæ!". Her er det ikke fordi jeg håber på at blive friet til, men ønsket om at fotografen havde gjort sig den ulejlighed at tænke på hvordan den fotograferede motorcykel ville tage sig ud på billedet. Alt for ofte træder fotografen to skridt væk fra cyklen der hvor den nu står, på den side som han nu befinder sig, og indrammer cyklen i den lille firkant bagpå det digitale kamera, og så skal man jo i vore dage bare trykke på knappen, og så er man sikker på et fint billede. Eller hva'?

Som det ses på billedet af den røde B 44 Starfire som ellers er en pæn cykel, er der plads til forbedringer på flere punkter. Værst er vinklen. Kameraet befinder sig oppe i øjenhøjde på en velvoksen mand der står 2 m fra objektet, og peger ca. 45 grader nedad, og cyklens proportioner bliver på billedet lidet flatterende. Man har tilmed fået skåret lidt af styret, og prioriteret en tvivlsom præsentation af to former for belægning

nederst i billedet. Belysningen er heller ikke velvalgt. Solen er stærk og står højt på himmelen, og vi befinder os i både sol og skygge fra et nærtstående træ. Tankens former er helt brændt af af knaldsol.

Det andet billede ser jeg på hver dag, da det er min skærmbaggrund på arbejdscomputeren. Hverken cykler eller foto er mine, så al ros går til en for mig ukendt heldig fyr. Kameraet er her nede i højde med overgangen mellem cylinder og topstykke, som er et godt sted at være, og det peger lige ud mod horisonten. Belysningen tyder på tidlig morgen uden grimme skygger, og alle former træder tydeligt frem og er jævnt belyst. Baggrunden er sløret, og det kan du opnå ved at slå væk fra autoprogrammet og sætte over på enten lukkertidsprioritering eller blænde prioritering hvis du har et spejlreflekskamera. Det hedder P og S på vælgeren. Prøv dig frem, eller læs manualen. Hvis du har et pocketkamera kan du benytte portrætprogrammet. Du kan også gå et godt stykke væk fra cyklen, og så zoome ind på den. Men træk cyklen ud af skyggen, undlad middagssolen, og hiv den bort fra noget som rager op bag den tæt på. Og gå så ned i knæ!

Otto, Svendborg



U.K. Bikes sælger nye og brugte reservedele til alle engelske motorcykler. På hjemmesiden kan du online vælge mellem mere end 1000 varenumre. Desuden kan du se mange flere varer i kategorien "katalogvarer". Hele vort reserveldelslager er ikke på siderne, så spørg venligst om de dele du skal bruge!

Vi bestiller nye varer hver 8/14 dag, og ellers efter behov. Leveringstid kan forekomme på enkelte varetyper. Vi har åbent fra kl. 15:30-18 man, tir, tor, fredag. Lukket onsdag og lørdag-søndag. Ellers laver vi en aftale der passer til dig.

Send os en E-mail via hjemmesiden eller en SMS med din bestilling på tlf. 2177 6747.

Forhandling af følgende produkter:

Caberg-Castrol-Britax-Hepolite-JP Piston-Regina-Renold-CZ-Larsen Beklædning-Qmp-Yuasa-Haynes-Osram-Boyer-Pazon-Lucas-Amal-Koni-Tricor-MCA-Emco-Max Import



U.K. Bikes - Læssøesgade 82, 5230 Odense M, Tlf. +45 2177 6747 (15:30-18 - onsdag lukket) [www.uk-bikes.dk](http://www.uk-bikes.dk)





# BSA's Erik Monster -Hvo intet vover bli'r ikke kloger'

Ældre og trofaste læsere af BSA Nyt vil huske den alvidende men noget sarkastiske Erik Monster. Han var ligesom brevkasseredaktør Erik Münster fra Ekstra Bladet i stand til at give råd om mekanikken, dog kun i forbindelse med BSA. I denne søde juletid dykker bladredaktøren ned i stakken af gamle blade (igen tak til medlem Børge Jørgensen, nr. 529, som sendte hele sin samling til redaktionens arkiv). I julenummeret fra 1996 bliver læserne præsenteret for Doktoren for første gang. Da ingen kendte til hans eksistens forud for præsentationen var der ingen der havde sendt spørgsmål ind. Jamen hov! Det har da ellers aldrig afholdt en brevkasse for ikke at svare på spørgsmål at læserne ikke havde sendt mængdevis af interessante problemer ind. Kreativiteten plejer da ikke at fejle noget hos en god grædeonkel - så må man da finde på gode spørgsmål selv!

Det ville imidlertid være fjernt fra BSA Nyts respekt for læserne og integritet i det hele taget at føre jer bag lyset på den måde. Så vi venter med at fingere spørgsmål til næste nummer. Ellers kan læserne jo snyde og faktisk henvende sig ad af af de talrige kanaler der findes i dag, enten til redaktøren eller til en af modelkonsulenterne som er listet op bagest i bladet i hvert nummer.

I julenummeret 1996 var svaret på et af de spørgsmål, der ikke blev stillet en anvisning på ventilløfterens rette brug på Unit Single-modeller. Svaret skal ikke gengives her, men det skal svaret på svaret, som kom prompte fra allerhøjeste sted. Nemlig mangeårig BSA-importør Ove Hansen, Gl. Kongevej på Fredersber'. På modstående side kan man nyde et officielt brevpapir med BSA-logo, telegramadresse ved navn BESANIL og et

stringent teknisk sprog som refererer til KS pedalen. Redaktøren har heldigvis selv haft fornøjelsen af at frekventere BSA Huset og have fornøjelsen af BSA-Hansens viden, og der var det også bedst at være konkret. Selvom han kunne fanges i en linje tilbage i tiden og berette om besøg på fabrikken, eller hvorfor en bestemt del så ud som den gjorde. Men nu er vi på vej ud af af helt tilsigtet tangent. Jeg har selv fået den med ventilløfteren fra Hansen, dog et par år senere end brevet på modstående side. De første militære B 40 havde en KS pedal (nu må vi jo blive i rette jargon!), med en spinkel aksel, som ifølge Hansen var rigeligt stærke til at starte den lille lavkomprimerede motor. Men de store ufølsomme basser gjorde som der blev beskrevet i julenummeret 1996, og hoppede uden videre på pedalen. Nu er der imidlertid ingen undskyldning for bladets læsere, og skulle ventilløfteren være demonteret (som vist var kutyme en overgang), så er det bare med at få den genetableret.

Men Dr. Erik er som sagt klar med recept-blokken, og skulle du være løbet sur i alle selvhjælpsbøgerne og terapigrupperne på internettet, så er det tilbage til den gammeldaws facon (som Cleo sang), og send en beskrivelse af din katepine eller måske et spændende fænomen du har opdaget, og vil have udbredt med al den ros der kan komme fra selveste Erik Monster. Hans sande identitet kender selv ikke jeg som redaktør, men han meddeler sig via forskellige medier, så forbindelsen skulle være ganske sikker.

Redaktøren



# H.V.HANSEN MOTORS & CYCLES A/S

GAMMEL KONGEVEJ -131 - 1850 FREDERIKSBERG C

Hr.Redaktør Kaj Christoffersen  
Meyersgade 2  
5500 Middelfart.



TELEFON 31 2118 60  
TELEGRAMADRESSE: BESANIL

REG.NR.: 29.539

Frb.231296

Ref.BSA Nyt 4 December 96  
Ventilløfter.

Mange bruger ikke ventilløfteren fordi de ikke ved hvordan man bruger den.

Den rette brug fremgår ikke af Deres artikel.

## DEN RETTE BRUG AF VENTILLØFTEREN.

1. Man holder fingrene væk fra ventilløfteren.
2. Man træder KS pedalen ned til man mærker kraftig modstand (kompression).
3. Så aktiverer man ventilløfteren og træder KS pedalen yderligere ca 1 tomme (ca 2,5 cm.) længere ned.
4. og nu kommer det vigtige. Man slipper både ventilløfter-greb og KS pedal. Når man gør det svipper KS pedalen helt op og stemplet er i en stilling hvor der ikke er kompression. Man kan nu stå ved siden af motorcyklen og med det ene ben træde KS pedalen helt fra dennes topstilling til dens bundstilling. Herved får man så meget fart på svinghjulet at motorcyklen starter første gang, hver gang, hvis den ellers er i orden.

Gør livet lettere, skån KS mekanismen og start første gang hver gang og undgå at motoren "slår tilbage" med et deraf følgende rap under foden.

Denne måde at starte på kræver ikke den store muskelkraft og er meget lettere for personer som ikke vejer så meget.

Bruger man anvisningen i Deres blad vil KS pedalen ofte være trådt halvt ned før man mærker kompressionen, og man kan ikke give den et langt svingende spark, tværtimod kun et kort ikke særlig svingende spark.

Venlig hilsen og  
GOD JUL

A handwritten signature in black ink, appearing to be "Kaj Christoffersen", written over a horizontal line.

## BSA'er siden 1973

Da BSA-aktien blev taget af børsen i 1973 forsvandt resterne ind i NVT – Norton-Villiers-Triumph, som besluttede ikke at videreføre produktionen af motorcykler mærket BSA. Der blev satset på Norton Commando som endnu solgte godt, og Triumph. Small Heath i Birmingham, den gamle hæderkronede BSA-fabrik var stadig aktiv under NVT, men altså ingen bevingede B'er på tankene. NVT lukkede i 1978, og som det vil være bekendt, dannedes det medarbejderejede Triumph efter en længere strejke. Norton fortsattes som mærke efter opkøb, og der blev i mindre skala lavet cykler med wankelmotor – Commander, ikke at forveksle med Commando! Commandoen var her i 1976 ikke længere en model der kunne holdes i live.

Allerede inden BSA faldt sammen blev Competition Department solgt fra, og den blev købt af Alan Clews, en driftigt trial-skører. Det førte til at cykler som i bund og grund var B 50 blev solgt som CCM, Clews Competition Machines langt op i 70'erne. CCM eksisterer stadig i bedste velgående som producent af dyre livsstilscyklere

Men hvad så med BSA? Hvem overtog retten til dette mærke? Det gjorde et nyt selskab, The BSA Company, med hjemsted i Coventry fra 1978, ledet af tidligere NVT –boss William Colquhoun. Dem har vi ikke hørt så meget til, men der blev faktisk fremstillet motorcykler. Ikke med bevingede B'er, men der stod dog BSA på tanken. Det var mest militærcyklere til afrikanske



The BSA range has been revived by the introduction of the BRIGAND and the BEAVER, two new models of 50cc, designed specifically to introduce the 16-year-old to motor cycling. While complying with the latest regulations many features are included usually found only on larger and more expensive machines.

These include front forks and load adjustable mono shock rear suspension (both hydraulically damped), a new completely sealed long life lead acid battery that requires no water, recharged through two diodes, a D.C. electrical system supplying power to direction indicators, stop light, horn, rear lamp and parking light and also incorporating a headlight beam flasher. Current is taken direct from the high output 23 watt generator to supply the speedometer light and headlamp in normal operation. A tuned exhaust system that complies with noise regulations ensures easy starting summer and winter. A large safety rear lamp/stop light incorporates both side and rear reflectors whilst immediately beneath the lamp the number plate carrier is fitted with a 6 1/2" long strip reflector. A cable operated rear brake eliminates foot pedal throbbing.

#### BRIGAND FOR ON OR OFF ROAD USE

While including all these features, the BRIGAND also has a rigid duplex frame with cantilever swinging arm. A larger 19" front wheel and trials tyres front and rear give extra ground clearance for off highway riding, combined with lightweight hi-level guards to prevent clogging up in muddy conditions. A turned hi-level matt black exhaust system keeps clear of water splash and yet strikes a "get up and go" look. Outstanding acceleration in all gears gives extra performance and control in all on and off road conditions. A high strength, brood, handlebar, Moto X folding footrests and a sump shield complete the picture, with three available colours for the petrol tank and side covers relieved by modern contrasting flashes, whilst other cycle parts have bright chrome or polished aluminium finish.

#### ACCESSORIES

- To be available with all models.
- Handlebar lever covers.
- Rear carrier.
- Sports windscreen.
- Mud flaps.



*En af de tidlige CCM som vel med rimelighed kan betegnes som en B 50 med lidt hjælp.*

*BSA Brigand med Franco Morini totaktsmotor på 50 cc. Fin knallert, men dog en knallert.*

staters militær, med motorer fra Rotax og Yamaha. Trods ivrig søgen på nettet er det ikke lykkedes mig at finde et billede af sådan en. Men samme firma lavede også 50 cc maskiner til hjemmemarkedet under navnet BSA Brigand, Beaver, Boxer og GT50. Motorerne var selvfølgelig totakts, af det for mig ukendte italienske mærke Franco Morini – som ikke har noget med Moto Morini at gøre. Man ser ofte disse cykler omtalt som fremstillet af NVT, men det kan ikke være korrekt, da NVT som nævnt ophørte i 1978, men det står klart at BSA Company ikke har været opsatte på at markedsføre sig som nye arvtagere til det gamle mærke, men udelukkende sælge hvad der kunne sælges.

Firmaet flytter til Blockley i Gloucestershire i 1986, og fortsætter sin produktion af militærcykler til eksport. På dette tidspunkt har

det vist været slut med Franco Morini knallerterne længe. Det kan ikke gå helt skidt, for BSA Company fusionerer i 1991 med Andover Norton (med produktion af reservedele til Commando), og kommer til at hedde BSA Group. Denne køber retten til MZ og lancerer MuZ Scorpion i 1994. I slutningen af 1994 flytter firmaet til Southampton under navnet BSA Regal. Dette firma lancerer en retromaskine med en Yamaha SR 500 motor under navnet Gold SR. Her er vi fremme ved noget jeg kan huske. Jeg sad som sikkert mange andre og legede med firmaets ”byg din egen BSA”-funktion på deres hjemmeside i 1998 hvor jeg lige havde købt min B 40. Her kunne man klikke forskellige typer sideskjolde osv. på cyklen. Efter min mening var Gold SR den mest vellykkede af alle retrocykler, men jo ikke noget for Born Again Bikers med kløe i friværdien, med kun en



*BSA Regal producerede nogle hundrede af Gold SR som kunne bestilles med lidt forskellig styling, og var på den måde på forkant med en moderne trend.*

*BSA Tempest 1000 cc prototype som også blev lavet af BSA Regal. Ganske pæn cykel selvom der var meget luft bag cylindrene. Det er synd at ramme og motor ikke harmonerer bedre. Men det var næppe årsagen til den udeblevne succes.*



sølle cylinder på 500 cc. De fleste blev vist solgt til Japan som har en kæmpe Yamaha SR-kult.

Den sidste Gold SR blev solgt i 2003. BSA Regal prøvede at lancere en 1000 cc tocy-lindret BSA med modelnavnet Tempest i 2003, men selvom den var ganske harmonisk og med fine specifikationer med sin 85 hk Rhind-Tutt motor, var der ikke tilstrækkeligt med forhåndsinteresse, og cyklen kom aldrig i produktion. BSA Regal har i 2014 og 2015 samarbejdet med firmaet Ripe Motorcycles om produktion af en elektrisk off roader til børn med navn BSA McLaren TAG 350 og TAG 1000. Den har både bevinget B og Gold Star på "tanken". Hjemmesiden for Ripe Motorcycles har stadig modellen listet med sidste nyhed fra december 2015. Men der må være tale om en forglemmelse eller en gentleman agreement. For den store nyhed, og grunden til at opsummere hele virksomhedshistorien siden det smertelige kollaps i 1972/73 er selvfølgelig at BSA igen er solgt, denne gang til det indiske selskab Mahindra i oktober 2016. I starten var der

helt stille om handlen, men efterhånden rumler det i vandrørene om nye BSA modeller. Muligvis bliver den første nye BSA baseret på Mahindras Mojo-model, og Rygters Bureau angiver 2019 som året hvor nylanceringen finder sted. BSA Regal eksisterer stadig, men kun som bygningsingeniørfirma – dog stadig med bevinget B!

Otto Uldum, Svendborg



*BSA McLaren TAG 350 produceret som et samarbejde mellem BSA Regal og Ripe Motorcycles. 0 cc!*



*Om dette faktisk er et officielt bud på en ny BSA fra Mahindra kan jeg ikke finde ud af. Det er bare den eksisterende Mojo 300 med lidt styling. Man må håbe at Mahindra har højere ambitioner med lanceringen af nye BSA.*

# Speedway 2019

Har du lyst til at køre Classic sidevognsrace i den kommende sæson 2019?

Er der nogle tidligere eller nye sidevognskørere i Danmark der har lyst til at starte op igen eller komme i gang til den nye sæson 2019?

Har du en BSA, Norton, Ariel, Triumph eller andet med sidevogn stående og har interesse i at deltage så kontakt os. Det er også muligt at låne en cykel for at prøve at være med.

Vi håber at samle mindst 4 ekvipager så vi kan køre nogle løb og opvisningsløb i forbindelse med speedwaystævner i Danmark.

Der køres på klassiske Engelske rundbanecykler på op til 500 cc fra før 1970.

Venligst kontakt: Torben Dalskov, tlf. 4032 6010, mail [t.dalskov@hotmail.com](mailto:t.dalskov@hotmail.com) eller

Hans M.P. Boel, tlf. 5151 3654, mail [bsahansboel@gmail.com](mailto:bsahansboel@gmail.com)



## Følgende nye dele til engelske MC

Dæk – Slanger – Fælgbånd – Fodhvilergummi – Knæpuder

Håndtagsgummi – Paraboler – Lygterande – Baglygter

Tankmærker – Benzindæksler – Benzinhane – Twinsæder

Solosæder – Skærmpuder – Laderelær – Amperemetre

Platiner – Koblingsplader – Ventildækselpropper

Greb – Reguleringer – Gasgreb

## MC-OPHUG

Ove Knudsen

Kærhedevej 1 – Sandet – 7570 Stakroge

Tlf. 7534 7242

## Fler' bør køre mer'

Det er en offentlig hemmelighed at kørsel med et bedaget kulturhistorisk køretøj skaber stor glæde hos ejere og brugere af sådanne køretøjer samt ikke mindst eventuelle tilskuere. Uanset alderen på et historisk køretøj, så giver det et indblik i historiens prægtige vingeslag, når man triller af sted gennem landskabet i en ældre bil, eller på en bedaget motorcykel.

Det at fremføre et så gammelt køretøj er ganske smittende, i et sådant omfang at flere også gerne bruger køretøjet nærmest hver dag i sommerperioden, i hvert fald så meget lovgivning, forsikringen og vejret tillader det.

Nogle køretøjer egner sig en hel del bedre til at gå i et med dagens almindelige trafikbillede, er bedre til at følge med når trafikken bliver hurtig og tæt, og kan måske ovenikøbet efterlades kort tid på en parkeringsplads. Andre veterankøretøjer kræver derimod en hel del af en nok så entusiastisk ejer, hvis det skal køre mere end blot nogle ganske få solskinkilometer på en sommer-søndag.

Ser man på sammensætning af den danske køretøjspark bestående af historiske køretøjer, så rækker den årgangsmæssigt fra 1983, og næsten 100 år yderligere bagud i historien. Her er det de yngste årgange der oftere vil kunne bruges, og de ældste der desværre oftest må nøjes med at se indersiden af garageporten.

Det ovenfor beskrevne omfang har Motorhistorisk Samråd en formodning om er korrekt, idet vi siger, at de yngste historiske køretøjer egner sig bedre til dagens trafikbillede end de ældre, og derfor typisk vil køre flere årlige kilometer end de ældste, som er en del mere besværlige at bruge i almindelig trafik.

Vi kan ikke putte køreglæde på en vægtskål og veje den, men vi kan iagttage nogle data for kørte kilometer og se om ikke vores formodning er korrekt. Desværre er det ikke nemt at trække disse data på danske historiske køretøjer, og spørgsmålet er også hvor valide disse data er, når vi har en synsperiode på 8 år. Så kan der jo være nogle år man kører mere end andre. Køretøjet kan også skifte ejer i den periode, hvor den nye ejer så måske har et helt andet forbrugsmønster og behov.

I vores naboland Sverige der har de en helt anden åben adgang til kørselsstatistik, og havde indtil for nylig også en kortere periode mellem syn. Derfor har vi valgt at se på de svenske data, og må konstatere at vores formodning var ganske rigtig. Vores undersøgelse viser at på 50 år (fra 1983 til 1933) falder de årlige kilometer til rundt regnet ¼-del. Vi mener at de svenske tal godt kan omsættes til danske forhold.

Men når det kommer til køreglæden og ikke mindst kulturværdien, da er forholdene i vores nabolande nok helt på højde med de hjemlige. Til glæde for ejere, tilskuere og med baggrund i både køreglæde, kulturværdi og statistikkerne om kørte kilometer, vil vi i Motorhistorisk Samråd godt råde flere til at køre mere.

Johnny B. Rasmussen  
Sekretariatsleder



# Tekniske konsulenter

Har du problemer med din BSA er der hjælp at hente hos klubbens konsulenter.

**Rocket 3:** Tommy V. Jørgensen, Hover Kirkevej 265, 7100 Vejle, 2024 2662 (efter arbejdstid), tommy.volf@gmail.com.

**A 7/A 10:** Niels Nielsen, Kirkeagervej 16, 6400 Sønderborg, 2571 4701 rallysekretaer@bsaklubben.dk

**A 50/A 65 og Lucas:** Flemming Jensen, Skovbyparken 60, 8464 Galten. 8694 4439, fsj@youmail.dk.

**B 31/B 33:** Jens Toft, Vendekobbel 45, 6100 Haderslev, 7484 6301, tigertoft@gmail.com

**Unit Single:** Otto Uldum, Øksenbjergvej 33, 5700 Svendborg, 3542 0719. redaktor@bsaklubben.dk

## Original farve og udseende:

**Gold Star:** Lars Genild, Kragemosen 15, 5250 Odense, 6617 0510, lars-dorthe@dsa-net.dk

**C 10/11/12:** Klaus H. Mortensen, Havslunde 8B, 4000 Roskilde, 2010 5425, a320@webspeed.dk

**Førkrigs og Bantam:** Ivan Jensen, Ravnsøvej 43, Jaungyde, 8680 Ry. 8689 2148, igjensen@fiberpost.dk

**M 20/21:** Povl Møller, Bygaden 10, Svogerslev, 4000 Roskilde 4638 3378, wind\_moeller@mail.dk

**Motorrenovering:** Poul Petersen, Rugløkke 16, 6430 Nordborg. 7449 1203, pp@eucsyd.dk

**Registrering og afgifter:** Kaj Christoffersen, Kustrupvej 27, 5500 Middelfart, 6093 9414, xr@live.dk

# FRODE SØRENSEN

HOVEDGADEN 31B, DK8961 ALLINGÅBRO

Tlf: +45 8648 1246

Mail: fsa@fsanorton.dk, www.fsanorton.dk

Cvr: DK 1035 2088

## BIKE BRITSH

Reserve dele til engelske motorcykler på lager

Renovering af motor, gearkasse, kobling.

Opbygning af hjul.

Belt drive, elektronisk tænding, selvstarter.

Stort lager af brugte reserve dele.

**KEEP THOSE BRITISH BIKES GOING**

Otto Uldum  
Øksenbjergvej 33  
5700 Svendborg

Returneres ved vedvarende adresseændring

