



BSA og Road Racing

Dette er et hurtigt tilbageblik på BSA mærkets racer historie. Allerede i 1912, to år efter man startede motorcykelproduktionen, viste BSA billeder af en TT-model i årets udbud.

Den adskilte sig fra en standard 3½ hestes model ved at have et kortere og mere nedlagt styr, hvilket nok må karakteriseres som en relativt overkommelig ombygning. Der stillede dog ikke nogen BSA op til det års TT (The TT – Tourist Trophy var startet i 1907 på Isle of Man, og var allerede på dette tidspunkt et anerkendt og veletableret racerløb).

I foråret 1913 stillede man så op på Brooklands. Chancen for at en nyankommet ville kunne klare sig er minimal, men ikke desto mindre kom Kenneth Holden først i mål på sin 3½ hestes, til alles store forundring. BSA vandt med andre ord det første race de stillede op i og det over mange rutinerede førere og med en gennemsnitsfart på 100,5 km/t – man vandt oven i købet også udholdelsesløbet London – Edinburgh – London med "PA" Applebee i sadlen.



Ansporet af sin succes fremdrog BSA nu maskiner med en masse specialfinesser: Et nyt stel med indbygget halvgallon olietank, olie-pumpen fik nu en trevejsventil, der blev betjent via et greb på tanken, så man kunne skifte mellem at smøre motoren eller den to-trins gearkasse.

Transmissionen foregik via kæder og der sad en chokkobling på trækakslen. Der var ingen kobling men motorcyklen var udstyret med bremses på begge hjul. Bagbremsen blev betjent via pedalerne på begge sider medens forbremsen blev aktiveret af et greb og kabel. Et justerbart luftindtag og en speciel ventilmekanisme som muliggjorde en ordentlig forjustering var også blandt detaljerne for køretøjerne.

Af syv startende BSA til Isle of Man 1913 løbet kørte to over strengen efter de to dages konkurrence. Bedste BSA var R.Carey på en 17nde plads og en gennemsnitsfart af 61,4 km/t medens Tim Woods vandt på en Scott og et gennemsnit på 77,7 km/t.

Blandt andre sejre for BSA det år var en guldmedalje i Scottish Six Days Trial.

Til årets TT løbet på Isle of Man i 1914 klargjorde man 12 maskiner i standard trim, tre blev ført af fabrikkørere for BSA og fem havde privatkørere (Den snarrådige læser vil nok undre sig over de sidste fire maskiners skæbne, men de har nok fortrinsvis være dedikeret fabrikkørerne og deres mulighed for justering og trimning inden løbet).

Selvom man ikke opnåede nogen topplaceringer dette år, så var resultatet dog betydeligt bedre end året forinden. Kun to maskiner fik havari, hvilket var en god ansporing for BSA.

Inden Isle of Man TT-løbet i 1921 dannede man et nyt fabriksteam og til dette løb havde man udviklet en ny racer med en motor lænede fremad. Det mest unikke ved denne motor var konstruktionen af vippearmene, som ikke var lejret men i stedet var lejret på en knivsæg.

På trods af at man havde haft nogle år til at udvikle disse maskiner, og de viste sig at være hurtige, så kom ingen af de "Grøn/gule" i mål.

Dette medførte at BSA's interesse for racing kunne ligge på et meget lille sted i de følgende år.

Den 30. juni 1930 kørte Val Handley med en Empire Star på Brooklands banen, hvor det lykkedes ham at holde en gennemsnitsfart på over 100 miles/time. For denne præstation fik man en guldstjerne (Gold Star) og BSA havde samtidigt fået navnet til en ny model, der blev introduceret det efterfølgende år.



BSA Gold Star, i 1938 ser vi for første gang dette navn som kom til at blive synonym med én af BSA's mest eftertragtede modeller gennem tre årtier.

Det var en special trimmet version af den topventilede 500 cm³ M24, der året før havde vundet guldmedaljen på Brooklands.

Motorcyklen havde en motor helt i aluminium, en gearkasse i elektron og et specielt stel lavet i særligt tyndvægget rør. Samtlige motorer blev leveret fra fabrikken med en bremseattest der dokumenterede den enkelte motors virkelige effekt i den leverede bestykning.

Modellen blev også produceret og leveret i 1939 men så blev man tvunget af omstændighederne til at omstille til krigsproduktion, anden verdenskrig gjorde at hele den engelske industri var indstillet på helt andre områder. For BSA blev det fortrinsvist våben og ammunition men man endte også med at producere et ret stort antal

500 cm³, sideventilede M20 modeller gennem krigsårene.



Ikke før i 1949 var man kommet så meget til hægterne industrielt, at man kunne fortsætte den udvikling som var startet umiddelbart inden krigens udbrud. Den største nyhed det år var relanceringen af BSA Gold Star, denne gang i form af ZB32GS (350 cm³) og ZB34GS (500 cm³) som modellerne fik som betegnelser.

De havde nu motorer med en endnu højere tuningsgrad, stadig helt i aluminium og nu med et plunger-stel som standard.

Et mindre ocean af forskelligt ekstraudstyr muliggjorde modellernes egnethed indenfor Trial, Scramble (Cross) og Road Racing, hvor man især satsede på det populære Clubman's TT.

BSA Gold Star kom til at dominere BSA's udbud indenfor racermaskiner igennem de efterfølgende mange år. Maskinerne blev videreudviklet i en meget hurtig takt og nye forbedrede versioner kom snart på markedet. Modelbetegnelserne for denne række af udviklingstrin, hvor man især fokuserer på motoren, kom til at blive: BB34GS 1953 (svingstel blev standard fra dette år), CB34GS 1954, DB34GS 1955 i 1956 kom den sidste modeludvikling DBD34GS der i dag er den mest eftertragtede model.

Modellen forblev på markedet indtil 1963, hvor Gold Star modellen for sidste gang blev opført i BSA's salgslister i katalogerne. Man tilskriver stoppet som bekendt Lucas's ophørt med produktion af magnettænding, men sandheden er nu nok snarere en for

omkostningstung produktion for et efterhånden alderspræget konstruktion. BSA Gold Star blev fremover helt erstattet af de nye "Unit-construction" modeller.

Indenfor International Road Racing endte BSA Gold Star egentlig aldrig blandt de mest berømte eller fremgangsrige maskiner, men det var især mellem privatkørerne at BSA'en var en god og yderst kapabel racing motorcykel. Den var meget svær at slå på landevej og kortdistancebaner og så var den ikke uvæsentligt, mulig at købe for en rimelig pris.

BSA Gold Star'en var så fremgangsrig indenfor klubracing i England, at den i 1950'erne så populære Clubman's TT-klassen (1947-56) simpelthen blev nedlagt, fordi Gold Star'en var blevet for dominerende.

Af 54 startende til et løb, var de 47 BSA Gold Star – og set med nutidens øjne, og den senere herskende popularitet af enkeltmærkeklasser indenfor mange banekørsler, virker det nærmest komisk, at man kan nedlægge en hel racing klasse, fordi en model bliver for populær. Mange af den efterfølgende tids mest berømte engelske kørere, startede i øvrigt deres karriere på en BSA Gold Star Clubman.

En del specialbyggede motorcykler baseret på både BSA Gold Star og BSA A10 (2-cylindret 650³) satte sit aftryk på halvtredserne, først of fremmest på Daytona i USA, men det var egentlig ikke før i slutningen af tresserne at BSA virkelig kom til at udmærke sig indenfor racing igen, og denne gang blev det med de kønne og skønsyngende 3-cylindrede 750 cm³, som også den dag i dag gør sig afgørende gældende i klassisk race.



BSA Rocket 3 sammen med søstermodellen Triumph Trident kom til at holde den japanske dominans i skak i nogle år i den periode især indenfor langdistanceløb på Daytona, Isle of Man og i Barcelona.

Et udsædvanligt og underligt "come back" for BSA Gold Star stod englænderne Mead & Tomkinsson for i begyndelsen af halvfjerdserne. De havde succes med at konkurrere med en BSA B50 Gold Star i Road Racing og langdistanceløb. Men det var denne gang med den 500 cm³, 1-cylindrede unit-motor, der mest af alt var kendt som BSA's sidste motocross maskine.



Bantam Racing er tilnærmelsesvist et ukendt begreb her i Skandinavien. Som navnet tilsiger, er klassen baseret på en relativ fri ombygning af BSA Bantam motorcykler for racing.

Det er en 1-cylindret, 125 cm³, luftkølet to-takts maskine, som reelt var et rent krigsbytte (læs statstyveri) fra DKW RT125, den i verden mest kopierede motorcykel hvoraf BSA alene står for langt over 1 million kopier.

Motorcyklen som blev en enorm succes i England blev fabrikeret fra 1947 – 1971 og hovedparten af de personer, der har taget motorcykelkørekort inden 1970, har enten direkte kørt en BSA Bantam eller en anden ret identisk baseret kopi.



BSA Bantam var et billigt og enkelt køretøj, skabt til hverdagsbefordring og absolut ikke designet til racing, men ikke desto mindre begyndte man her og der at køre race med maskinerne og omkring 1960 skabtes BRC – Bantam Racing Club. Reglerne var enkle, man skabte to klasser med rimeligt ens vilkår og reglement: Formula 125 og Formula 175. Reglerne omfattede: Bantam krumtaphus og gearkasse med tre gear, originalstel og egerhjul, derudover var det ret frit hvorledes man ville tune cyklerne. BRC Klubben var ganske aktiv langt op i firserne, men er i dag en del af VMCC.

Efter sigende er kørsel med disse ofte overtunedede modeller meget enkelt – uanset hvad der sker, så tager man *aldrig* gassen af under løb.

Indenfor sidevognsrace har BSA også givet både BMW og Norton kamp til strengen, med

blandt andet Chris Vincents BSA A65 baserede sidevognsmodeller, som han konkurrerede med i perioden 1962-1972.

I dag er BSA Gold Star en legende som fortsat gør sig kraftigt gældende i klassisk race, blandt andet ret succesfuldt kørt af danske Torben Stig, som sandsynligvis også er at se på Ring Djursland til årets Internationale Klassiske TT mesterskab sammen med nogle velplejede BSA Rocket 3 cykler. I klassen for cykler fra før 1947 har velpræparerede B33'er (BSA 500 cm³ standardmaskine) vundet klassen år efter år og beviser dermed at: **”BSA is Still Going Strong”**

