



BSA og Trial:

Betegnelsen Trial kommer egentlig fra prøvekørsel, som de første fabrikker var tvunget til at udføre, for at se om deres nye køretøjer nu også kunne holde til belastningerne fra de elendige veje, som deres kunder ofte var henvist til. Vejene var i starten ofte ganske på linie med de trialbaner der anvendes under konkurrencerne.

Trial startede altså ikke som en sport, men var simpelthen én af de metoder man anvendte til afprøvningen (trial testing) for at kunne vurdere maskinernes pålidelighed.

Da man startede at dyrke trial som en sport var de bedste trialførere ret naturligt tit fabrikkeres testkørere, for de brugte populært sagt hele deres arbejdsdag til at køre rundt i lignende terræn.

Man begyndte efterhånden at konkurrere og det blev hurtigt en både populær og publikumstiltrækkende weekendbegivenhed.

Efter at det havde udviklet sig til en egentlig sport kom der også hurtigt specialudviklede modeller til, som var særligt egnede til netop denne aktivitet – mest i form af hensyntagen til vægt, styret og dæk.

Både første og anden verdenskrig øgede næsten kun udviklingsaktiviteten fordi hæren stillede grundlæggende de samme krav til maskinernes stabilitet og førernes køreegenskaber i terræn.

På denne tid anvendte man typisk også køretøjet som transport til og fra konkurrencen og dette uanset den egentlige

afstand rundt i landet. Man havde en-dags arrangementer, weekendløb over to dage og til tider ganske lange løb som det kendte Scottish Six Days Trial.

På internationalt plan konkurrerede man i ISDT (International Six Days Trial) som foregik rundt i hele Europa.



Disse maskiner til de lange løb var dog faktisk ikke så specialiserede til opgaven som nutidens trial maskiner, maskinerne var i stedet egnede til mange elementer af motorcykelkørsel eller alsidigt egnede. Ofte var de maskiner man kunne købe betegnet Comp. For Competition eller konkurrence, men ordet kunne vel sagtens også have været Compromise eller et kompromis for modellerne var et godt kompromis mellem en gadecykel, som kunne anvendes imellem weekenderne til den daglige transport og fungerede faktisk også ganske godt til konkurrencesport som motocross, trial, enduro eller direkte road racing



BSA kom ret tidligt med på bølgen med trial konkurrence og det er indenfor disse områder, at de vel har haft den største succes gennem årene. Racing var ikke noget man fra starten bevidst satsede på, men ideologien med produktion af stabile køretøjer var også et succeskriterie indenfor trial og løbene gav samtidigt fabrikken god testerfaring. Som udgangspunkt var motorcyklerne ikke nævneværdigt anderledes end de standard gade modeller man kunne købe hos BSA og det var først efter anden verdenskrig at man intenst specialiserede regulære trial modeller. Det var i første omgang B32 og B34 modellerne og sidenhen kom så B32 GS og B34 Gold Star til i regulære trial udgaver. Hen imod slutningen af 1950'erne kom der sågar en 2-cylindret 650 cm³ udgave af A10 sat op til Six Days Trial og ISDT. BSA vinder i flere omgange det der kaldes Mauds Trophy, hvor man plukker nogle standardmaskiner fra linien, eller alene via reservedele købt ved en række forskellige forhandlere, gennemkører hele England, kører ud på en tur rundt i Europa inklusiv et ISDT (som i øvrigt gennemføres fejlfrit) og gennem Skandinavien for til sidst at tage færgen hjem igen.



Selvom ledelsens krav var, at man udelukkende anvendte standardreservedele identiske med dem som kunderne havde mulighed for at indkøbe, lykkedes det på forunderlig vis altid konkurrenceafdelingen at have bedre, lettere og mere konkurrenceegnede maskiner til deres rådighed. Men deres køreere var også var også blandt de bedste man kunne opdrive og i manges øjne var holdningen, at deltog nogle af BSA køreere, så vandt de også. Modsat sikrede dette naturligvis også at man altid var helt fremme med udviklingen.

De maskiner som hører under kategorien pre-65 er ofte også kendt som sværvægterne eller "Heavy Weight" typisk en-cylindrede, 350 – 500 cm³ med separat gearkasse. På dette tidspunkt kæmpede alle fabrikkerne med et ensartet problem, nemlig at kunne overføre kraften uden at bagdækket spandt og man derved mistede fæstet. Problemet løste man typisk ved at nedtrimme, lavere kompression og mindre karburatorer, så man samtidigt med at man reducerede den tilgængelige kraft samtidigt øgede motorens smidighed og trækraft ved de lavere omdrejninger.

At man derudover i meget lang tid vedblev med det stive bagtøj frem for at indse fordelene og værdien af en ordentlig affjedring, skal man dog nok ikke gå for dybt ind i.



Imod slutningen af 50'erne indså man langt om længe at de daværende modeller nu var for store og tunge, så man udviklede mindre

250 cm³ eller 350 cm³ firtaktere som f.eks. BSA C15 eller den endnu mindre Triumph Cub på bare 150 cm³.

BSA B40 Trial hører vel i og for sig til de sidste rigtige firtakts trialmaskiner som BSA fremstillede, og snart blev disse kørt agterud af nye og voldsomt lettere to-taktere, der indtog arenaen.

Efter at BSA ophørte kom CCM med deres modeller baseret på BSA's B50 serie (500 cm³ en-cylindrede cross motorer) som man nedborede til 350 cm³ svarende til volumen på de tidligere B40 Trial maskiner, da firtakts trial fik en genopblomstring i slutningen af 70'erne.



BSA modellen Bantam fandtes i øvrigt også i både off-road og trial trim, en to-takts en-cylindret baseret på DKW's RT125 som BSA producerede i eget navn fra 1949 – 71 med volumener 125 cm³, 150 cm³ og 175 cm³ – de kom dog aldrig bare i nærheden af de veludviklede spanske maskiner, der totalt dominerede trial markedet fra slutningen af 60'erne og langt ind i 70'erne.

BSA – en ud af fire er en BSA!!!!!!