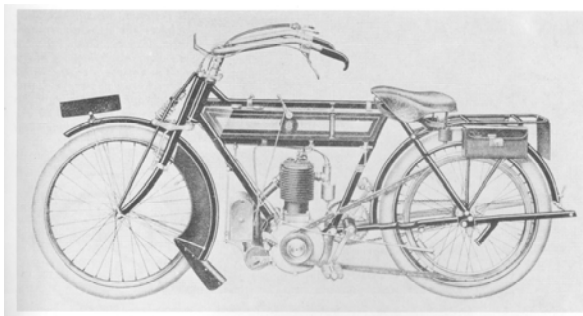




Det er netop nu et hundrede år siden BSA fabrikkerne begyndte at serieproducere motorcykler, men BSA fabrikken selv har en historie som rækker betydeligt længere tilbage som våbenproducent. BSA fabrikken var i sin storhedstid ikke bare verdens største motorcykelproducent men tillige den største industrikoncern i Storbritannien. Man tilvirkede næsten hvad som helst fra våben, specialstål, værktøjsmaskiner, biler, cykler, hjælpemotorer, busser, taxibiler, tanks, radioapparater til som sagt motorcykler. Der er her forsøgt at give et overblik over hvad BSA afstedkom som motorcykelfabrikant. Det er tilnærmelsesvist umuligt at få skabt en komplet liste over alle de modeller de gennem årene fremstillede, og det er især meget svært at få rede på de mange varianter som blev markedsført på det Amerikanske marked, der efter anden verdenskrig endte med at blive BSA's væsentligste og største marked. Det der her bliver fremstillet er et forsøg på at identificere de vigtigste modeller fra BSA fabrikkens lange og spændende historie og man må leve med ikke at få identificeret specielle detaljer om BSA A10 Super Flash, DBD34 Gold Star Catalina eller den 75 cm³ K1 Starlight som udgør et minimalt udpluk af alle de specialmodeller som amerikanerne fik tildelt.



Faktarude:

BSA og Husqvarna

På mange punkter er der en stor lighed mellem BSA fabrikken og den svenske Husquarna fabrik. Ud over begge at være våbenfabrikker er der også rent historisk en masse ligheder.

BSA – så tidligt som i 1689 bad kong William den 3. En række våbensmedier i Brimingham om at levere våben til den engelske krone. I 1861 blev Birmingham Small Arms grundlagt og BSA udmærkede sig ved maskinelt fremstillede våben, der kunne fabrikeres i langt større stykantal end tidligere set.

I 1880'erne tvang udeblivelse af våbenordrer fabrikken til at tænke i andre baner og man påbegyndte produktion af cykler – herfra var skridtet på den tid ikke så langt til motorcykler, og man startede så tidligt som i 1905 at fremstille dele til motorcykler og egentlige motorcykler med Minerva motorer som fremdrivningsmiddel.

BSA's første komplette motorcykel blev udviklet genne 1909 og blev klar til lancering i 1910.

Husquarna – Det lykkedes Karl den 11.'s amtsmænd at samle våbensmediene i Husquarna til en egentlig statslig geværfabrik i 1689.

I 1867 blev Husquarna Vapenfabriks AB grundlagt og Husquarna startede en cykelproduktion i 1890'erne.

Den første Husquarna motorcykel blev fremstillet i 1903 og havde en FN motor monteret. Senere anvendte man NSU-motorer og fra 1909 byggede man V-modeller med Moto-Reve motorer.

Husquarna kom først i 1919 med deres egen fuldt fremstillede motorcykel .

I 1880 fremstillede BSA sin første trædecykel, sikkerhedscyklen kaldet "Otto Safety Bicycle" og samme år fik man sit egentlige logo med de velkendte tre geværer. Da våbenproduktionen havde førsteprioritet for virksomheden nedlagde man igen cykelproduktionen i 1888 på grund af store ordrer på geværer.

I 1892 startede man igen cykelproduktionen for atter at droppe det i 1895 da Boerkrigen krævede store våbenmængder.

Det varede nu indtil 1908 før man atter genoptog cykelproduktionen og man etablerede en særlig eksportafdeling som erobrede kontinentet med BSA gode kvalitetscykler.



BSA hægtede sig på det almindelige motorcykelboom i starten af 1900 tallet og i 1902 påbegyndte man produktion af motorcykel enkeltdele og stel for mindre motorcykelmotorer. I 1905 øgede man stelproduktionen og man begyndte produktion af stel med fjedrende forgaffel. Stellene fandtes for 2-4 hestet motorer med fremadlænet motorer og op til 3½ hestes motorer med lodretstående cylinder.

I 1909 tog man så beslutningen om at starte en egentlig selvstændig motorcykelproduktion med komplette modeller. Man havde allerede gjort sig nogle erfaringer med forsøgsmodeller med fremmed motorer, men oplysningerne herom er meget vage og ufuldstændige.

Efter omkring 12 måneders udvikling og en række afprøvninger blev man klar med sin første selvstændige motorcykel og BSA's første serieproducerede motorcykel havde verdenspremiere på det i øvrigt første Olympia Show, London, i oktober 1910. Modellen var en 1-cylindret 500 cm³ med direkte drev via rem.

Tanken var lakeret grøn og gul, som mange BSA motorcykler efter den skulle blive og motoren på de 499 cm³ udviklede 3½ heste. Boring og slaglængde var henholdsvis 85 og 88 mm og stemplet var forsynet med to stempelringe over krydspinden samt en olieskrabering under krydspinden. Motoren havde to mekanisk aktiverede ventiler samt udrustet med en Robert Bosch magnet. Karburatoren var fra B&B og der var frihjulsnav til pedalerne.

Gearkasse fandtes der ingen af og trækkes via rem var direkte over en konisk kobling som gjorde ud- og indkobling af drivværket enkelt. Forgaffelen var dobbeltvirkende og er efter sigende den første af sin slags.

I 1911 skrev avisen Motor Cycling om modellen "Det som undrer os er, at et så perfekt eksempel på en touringmodel er tilvirket af et firma i praktisk taget første forsøg". Motorcyklen blev testet i regn og rysk men gik problemfrit de 120 miles mellem London og Birmingham.



Maskinen var fabrikeret på Redditch fabrikken i Birmingham, og det havde været et hemmeligt projekt indtil offentliggørelsen på Olympia-showet.

Bag konstruktionen stod Albert Eadie, der blandt andet er opfinderen af frihjulsnavet, F.E.Baker var motorkonstruktør og i øvrigt en berømt TT-kører ligesom han havde en fortid som værkstedschef på James, der havde bygget motorcykler siden 1902. Sidste person var en hr. C.A.Hyde.

Seks måneder efter den første præsentation af BSA'en solgte den ret godt. En journalist som besøgte fabrikken i 1911 var dybt imponeret over det omhyggelige gennemsyn der blev lavet på cyklerne og også af de målemetoder der blev anvendt for at sikre den høje kvalitet.

1912 modellerne havde ikke de store forandringer, den ellers glimrende Bosch magnet blev erstattet af en ny Bosch magnet som ikke behøvede at blive beskyttet imod vand.

Man kunne også vælge imellem at få cyklen med en to-trins gearkasse eller friløb – gearskiftet var med Bowden-kabler eller med stænger i led.

En ny model 4½ hestes, 557 cm³ med 85 x 98 i boring og slaglængde og med mulighed kædetræk kunne nu leveres som særligt egnet for sidevognsdrift. Den var udrustet med fodplader og sågar fodstart.

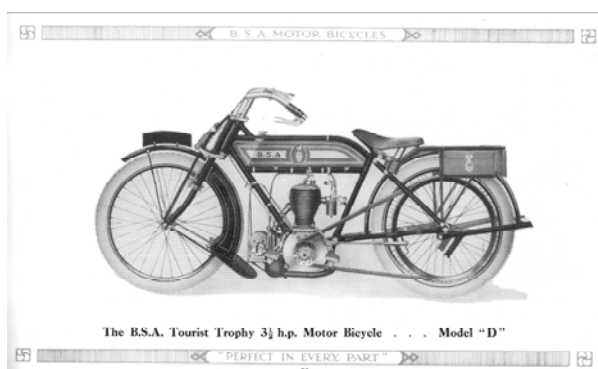
Der kunne også leveres en TT-model, hvis eneste forandring fra 3½ hestes standardmodellen var et kortere og mere fladt anlagt styr (hovedparten af mine BSA'er blev hermed til TT-modeller). Dette selvom der i 1912 ikke stillede nogen som helst BSA'er op til TT, der ellers nu var et veletableret og anerkendt løb (The TT – Tourist Trophy blev kørt for første gang i 1907 på Isle of Man, og kører som bekendt den dag i dag i såvel en moderne som en klassisk udgave).

At der ikke deltog nogen BSA i løbet var grundlæggende ikke nogen overraskelse for BSA havde det som overordnet politik IKKE at deltage i konkurrencepræget kørsel. På fabrikken arbejdede man hårdt med at øge produktionen og produktiviteten frem for at beskæftige sig med ubetydeligheder som motorcykelrace. ***"Kunden vil have en touring motorcykel og kunne køre til og fra sit arbejde på sin motorcykel!!"***. På trods af denne politik forekom der ikke desto mindre en hel del satsninger indenfor flere væsentlige grene af motorcykelracetilværelsen som det også vil fremgå videre gennem beskrivelsen her.



Faktisk stillede man allerede op i 1913 på Brooklands. Chancerne for at man overhovedet kunne gøre sig som debutant var naturligvis mindre end små, men til alles store overraskelse kom Kenneth Holden ind som nummer 1 på sin 3½ hestes. BSA vandt med andre ord sit allerførste løb over en masse meget rutinerede køreere og med en gennemsnitshastighed på 100,5 km/t – faktisk vandt man også samme år pålidelighedsløbet fra London til Edingburgh og retur uden nogen problemer og med PA, Applebee i sadlen.

Ansporet af denne fremgang begyndte BSA allerede der at lave motorcykler med en masse specialfinesser. Et nyt stel, en ny 2 gallon tank med en halvgallon olietank indbygget. Oliepumpe med tre-vejsventil som kunne smøre motoren eller den to-trins gearkasse – dette blev styret via et greb på tanken. Transmissionen foregik via kæder og man havde chokkobling på krumtappen – man havde ikke nogen egentlig kobling men begge hjul var forsynet med bremses. Forbremsen blev betjent via greb på styret medens der på begge sider af cyklen var pedaler til aktivering af bagbremsen.



1914 – dette års modeller var alle encylindrede.

Topmodellen var den nye 557 cm³, 4¼ hestes motor hvor cylinderen i øvrigt var pæreformet. På alle andre punkter lignede den i øvrigt til forveksling den 3½ hestes ”gamle model”.

Den blev beskrevet som velegnet til sidevogn, teknikken havde fået en tand mere, og den

kunne fås med tre-trins gearkasse og kickstarter.

En kobling med ikke færre end 20 bronzeplader og 19 stålplader kunne betjenes med en hæl/tå-pedal.

Gearkassen blev betjent fra tanksiden og da gearkassen manglede frigeare skulle cyklen startes i første gear og med koblingen trukket, når man så aktiverede koblingen kørte cyklen afsted.

Koblingen skulle i øvrigt ikke anvendes under gearskift og i stedet anvendte ventilløfteren til at sænke omdrejningstallet under gearskifte.

En håndbetjent Best & Lloyd dråbesmøringspumpe stod for oliesmøringen under drift og både sekundær og primærkæderne var helkapslede.

Dækdimensioner var vilde 26 x 2½” og prisen for dette eksklusive køretøj var 63£

Alle 1914 modellerne havde nu i øvrigt som standard Ruthart magnet og en BSA karburator. Årgangens øvrige modeller var en 3½ hestes kæde og remdrevet maskine med den benævnte tre-trins gearkasse, en 3½ hestes med to-trins gearkasse eller en model med frimotorkobling som alene var drevet ved hjælp af remtræk.

Til den sportsinteresserede køber fandtes en TT-model som havde direkte drift via rem, de sædvanlige pinfodhvilere og nedadbøjet styr, alt sammen til en pris på 48£.

Man præparerede i øvrigt 12 modeller til årets Isle of Man TT dog uden at få nogen topplacering.

Faktarude: BSA's racingfarver.

Man fik af ACU (Auto Cycle Union) tildelt farven gul, som kunne anvendes på hjelmen, om en sådan blev båret. Eftersom man på dette tidspunkt anvendte mørkegrønne tanke kom det til at fremstå således, at BSA anvendte grøn og gul farve for at betegne ”racing” i deres regi.

I august 1914 havde BSA rigeligt at gøre med geværproduktionen til den engelske hær og man arbejdede døgnet rundt ugens syv dage. Første verdenskrig lå i luften og alle rustede sig fuldt ud i denne tid. (i dag angives den 28. Juli 1914 som startdatoen for første verdenskrig, da Østrig/Ungarn erklærede Serbien krig og måneden efter skød i Sarajevo. Motorcykeludstillingen på Olympia blev indstillet og i stedet anvendte man stedet som fangelejr for tyske krigsfanger.

B.S.A
MOTOR BICYCLES

BSA's produktionskapacitet lå i øvrigt på 650 geværer om ugen da krigen startede og ved krigens slutning var man oppe på en ugeproduktion på 10.000 styk.

Den samlede produktion kom til at andrage 1½ million geværer af modellen Le Enfield Mrk.III og reservedele for yderligere ½ million geværer.

Der viste sig ikke kun et behov for geværer men BSA kom ligeledes til at producere trædecykler under krigen. Af mere feltmæssige hensyn konstruerede man også en foldbar cykel til infanteristerne. Endeligt producerede man også stadig motorcykler, men dette ikke kun til militæret i Europa og Sydafrika for man leverede også til det civile marked.

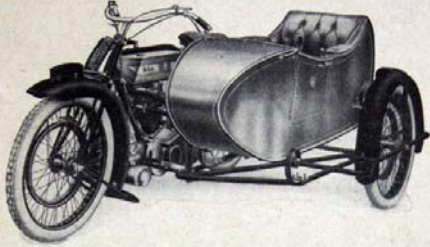
1915 modelåret havde få forandringer, men et enkelt lysglimt var der dog i form af den ny annoncerede 250 cm³, sideventilet og 2½ hestes model. Modellen skulle være med tre-trin gearkasse men uden kobling og kickstarter.

Desværre blev den ikke færdig, for som BSA selv meddelte, så er en model ikke færdig før produktionen er færdig med at gennemteste og produktionsmodne produktet.

Motoren med 3½ heste fandtes nu kun i TT-modellen og hen over efteråret blev 1916 modellerne fremvist, sortimentet var ret identisk med 1915 dog med den forenkling at alle modeller nu var sortlakerede. Der blev i øvrigt intet nævnt om den udeblevne 250 cm³ sideventilet model.

I november 1916 blev al civilproduktion indstillet og forbudt, dette fortsatte helt frem til underskrivningen af våbenstilstanden den 11. November 1918.

DECEMBER 11TH, 1919. THE MOTOR CYCLE. ADVERTISEMENTS. 31



The outstanding success of the SHOW.
The great interest aroused by B.S.A. Motor Bicycles at Olympia is a striking tribute to the high reputation for reliability, efficiency, and economy that has so firmly established the popularity of B.S.A. Motor Bicycles. The new B.S.A. 6-7 h.p. Twin Model exhibited for the first time at Olympia was the great success of the Show, and promises to attain a popularity greater even than that of previous B.S.A. models.

B.S.A
MOTOR BICYCLES
For Solo and Sidecar.

Write for Illustrated Catalogues, Free on Request.
B.S.A. CYCLES LTD., Small Heath, BIRMINGHAM.
Proprietors: The Birmingham Small Arms Company, Limited.

In answering this advertisement it is desirable to mention "The Motor Cycle"

I krigsårene 1916 til 1919 udgjorde produktionen udelukkende den store 557 cm³ model og som studier af samtidens billeder kan vise fremstillede man den i såvel rem som kædetrukket udførelse. Faktisk anså man remtræk som passende til solo-kørsel, medens man anbefalede kædetræk for sidevognskørsel.

1920 - årgangen havde præmiere i november 1919 og den absolut største nyhed var en 770

cm³, 50° V-twin af BSA kaldet 6/7 HP model E.

Smøresystemet var af "total loss" typen og man havde både en mekanisk drevet pumpe og en håndpumpe på tanken.

Modellen havde desuden en tre-trins gearkasse og en kobling med en funktion som vi kender den i dag. Model E var den første særskilt udviklede motorcykel fra BSA, som var direkte beregnet for kørsel med sidevogn, en sådan havde BSA i øvrigt også selv udviklet allerede i 1914.

Foruden model E lavede man også forsat den en-cylindret 557 cm³ model.

Detektor som anvendes på B.S.A. motorcykler og placeringen fremfor alt på vjertank och vjertgaskade, men också på vasa, framför allt äldre modeller, också på vjertgaskade.
No 0209 användes från till 1916, No 0210 användes mellan 1915 och 1917, No 0211 användes mellan 1917 och 1918. Läggt märket till skilnaderna i text B.S.A. Cycles Ltd och B.S.A. Motor Cycles Ltd samt utformad.



1921 – det står lidt skrældt til med oplysninger om dette år, og det virker ikke som om, man havde de store nyheder eller forandringer at tilbyde potentielle købere. Man samlede i 1921 et nyt fabriksteam til Isle of Man TT-løbet, og man havde derforuden udviklet en ny racer med fremadlænet motor. Det mest unikke ved denne model var vippearmene, som ikke var lejret men lå på hvad man kaldte en "knivsæg". På trods af, at man havde haft nogle år til at udvikle denne model, som i øvrigt viste sig at være ganske hurtig, kom ingen af de opstillede grøn/gule cykler i mål.

1922 – dette præsenteredes en specialtrimmet 557 cm³ sportsmaskine model kaldet model H, E-modellen fik ny forgaffel identisk med Webb-gaflen. En anden nyhed det år var model F, en sideventilet V-twin på 998 cm³ med boring og slaglængde på 80 x 98 mm. F-modellen havde lange fodplader, store skærme og blev solgt komplet med sidevogn og reservehjul.

Modelprogrammet begynder også at vokse i stelvarianterne og der ses nu tre forskellige typer. Antallet af stelvarianter afspejler ikke nødvendigvis antallet af varianter i kataloget, men er alligevel en indikator for bredden i modeludbudet.



1923 – her blev der præsenteret to nye sportsmodeller med en sideventilet 350 cm³ og en 500 cm³. Boring og slaglængde var henholdsvis 72 x 85,5 og 80 x 98 mm. Den lille model viste glimrende konkurrenceevner i Scottish Six Days Trial samt i lignende løb på kontinentet.

Dette stod noget i kontrast til 1924 års brochuren, hvor de generelt svage konjekturen gjorde at man var tvunget til at tilbyde billigere motorcykler, hvorfor alle øvrige modeller i kataloget kunne leveres i enklere og billigere udførelser. Der var nu fem stelvarianter.

1924 – her kom model B, en af BSA's mange senere berømte modeller, gik også under kælenavnet "Round Tank" på grund af tankens runde eller cylindriske form. Det var en 250 cm³ sideventilet med 63 x 80 mm motor. Meget enkel i opbygning og til en meget attraktiv pris lige under 40£. Den blev ret naturligt en succes og man producerede 5.000 styk allerede det første år. Totalt blev der fremstillet 35.000 styk de

første fire produktionsår, men man udviklede kontinuerligt på modellen med tromlebremser både for og bag, fladtank og senere med sadeltank hen omkring 1929. Cyklen viste sig at være meget billig i drift og med et ganske lavt brændselsforbrug (42,5 km/l).

En 350 cm³ model L, som kom i 1923, præsenteredes nu i en De-luxe model med topventiler – dette var i øvrigt BSA's første topventilede landevejsmodel og den blev beskrevet som en højeffektiv 349 cm³ (72 x 85,5 mm) motor med aftageligt topstykke med en hel del køleribber, automatisk smøring af vippearmerne og fuldt indkapslede stødstænger og vippearmer.

Motoren udviklede omkring 13 hk, den kunne holde en marchfart på 100 km/t i havde en topfart på 120 km/t – nogle år senere omtalte BSA den som "Super sport". Den kostede i øvrigt 59£ og året bød nu på 10 stelvarianter.

1925 - nu kunne BSA tilbyde 13 forskellige modeller, fra den 249 cm³ store "Round Tank" for 36 £ til den 986 cm³ store G-model formedels 75 £. Derforuden havde man nu 7 forskellige sidevogne (mod kun 3 styk i 1919) og de to sportslige sideventilede modeller på henholdsvis 350 og 500 cm³ var nu blevet erstattet af topventilede modeller.

18 **MOTOR CYCLING** June 23, 1924

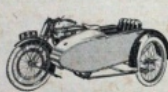
Popularity—your guide



2 1/2 h.p. (249 c.c.) A.C.U. rating Model "B" all-chain drive — **£39:10**



2 1/2 h.p. (249 c.c.) A.C.U. rating Model "L" all-chain drive — **£47:10**



3 1/2 h.p. (349 c.c.) A.C.U. rating Model "S" with No. 7 Sidecar — **£79:10**



6 h.p. Light (720 c.c.) A.C.U. rating Model "E" with No. 6 Sidecar — **£96:0**

THE vast number of B.S.A. Motor Bicycles on the road to-day is convincing proof of the great popularity of these thoroughly reliable machines.

Standard B.S.A.'s made a remarkable ascent of Snowdon on May 14th, providing further evidence of engine power, frame strength and general reliability of B.S.A. Motor Bicycles.

It is this absolute reliability under conditions never likely to be encountered by the average rider, coupled with exceptionally low prices, that make B.S.A.'s the finest value-for-money to-day.

Mr. B. H. Wishaw, engineer, of Matlock, emphasizes this point in no uncertain manner in a recent letter in which he says: "This is my fourth machine but the first of your make, and although the cheapest of the lot is greatly superior to all the other three put together."

Write for the interesting booklet being prepared entitled "Up Snowdon by Motor Cycle."

BSA

MOTOR BICYCLES

Solo from £39:10 Comb. £79:10

Catalogue and Hire Purchase Terms Free

B.S.A. CYCLES LTD., 48, Small Heath, Birmingham. Proprietors: The Birmingham Small Arms Co. Ltd.
Holland's Showrooms: Chapter St. House, Chapter St., Finsbury Bridge Rd., London, E.C.2.

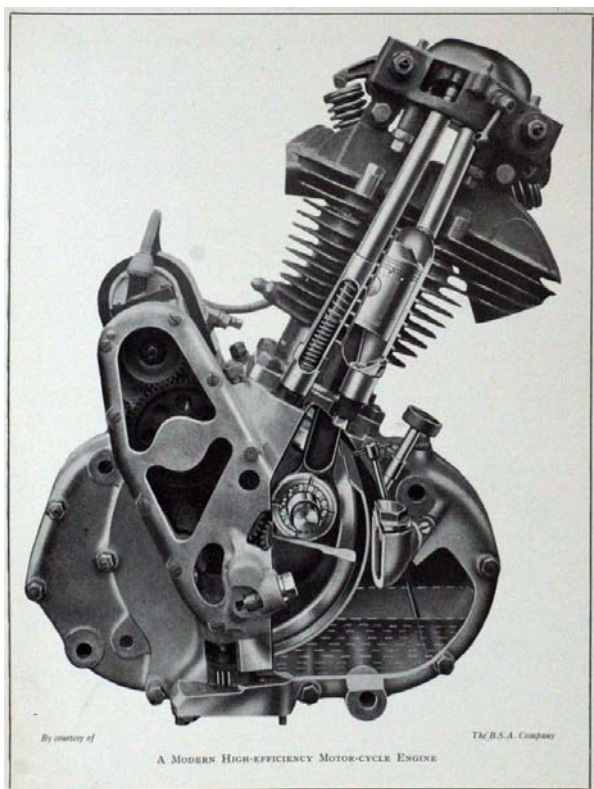
DO NOT FORGET TO MENTION "MOTOR CYCLING."

1926 – dette års store nyhed var en 350 cm³ topventilet "Super Sport". I stedet for den sædvanlige grønne lakering på tanken var denne sort.

Blandt detaljerne om modellen kan nævnes at ventilstammerne var udborede for derigennem at give en lettere ventil og dermed også en øget mulighed for omdrejninger der gik til 5.600 omdr./min.

En måske endnu større nyhed var det dog nok at dette var første år for BSA's Sloper med modelnavnet H. BSA var næsten ti år foran sin tid med Sloperen, der var en hypermoderne motorcykel med vådsumpsmøring og en topventilet encylindret 500 cm³, tre-trins gearkasse og en sadeltank (betegnelsen for en tank som ligger ovenover stellet).

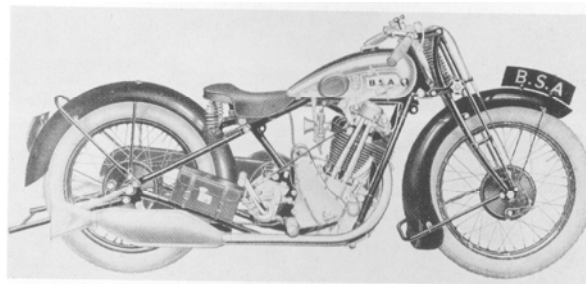
Dette år var der nu 14 forskellige stelmodeller at vælge imellem.



1927 – dette var året hvor BSA for alvor fik udbredt salget af Sloperen i hele verden. BSA Sloper var en milepæl i udviklingen og betegnes med rette som der hvor grænsen mellem antikke og klassiske motorcykler trækkes. BSA Sloper blev produceret helt frem til 1932. 1927 var i øvrigt også året, hvor BSA antog et enkelt faktum som slogan – **Én af fire motorcykler er en BSA!**

I en kort periode senere kom i øvrigt næsten hver tredje motorcykel leveret i verden fra BSA.

1928 – her præsenterede BSA sin første to-takts motorcykel, Model A28 (lyder egentlig lige så ophidsende som A38) som var på 175 cm³. Dette var i øvrigt BSA's eneste to-takts motor inden de ved Skaftø-Rasmussens mellemkomst dukkede op med Bantam, lige efter anden verdenskrig. A28 fandtes i forskellige konfigurationer frem til 1930.



1929 – var året for børskrakket på Wall Street, depressionen slog til og begyndte at have sin virkning. Der var umiddelbart ingen brancher der gik fri, og det eneste der var sikkert var, at alt var ret usikkert. BSA havde på det tidspunkt stadig 14 modeller at vælge imellem, fra den to-takteren, som nu hed A29 til den 986 cm³ store, sideventilede, V-twin model G (G29). Der fandtes nu 250, 350 og 500 cm³ top- og sideventilede modeller, og for en del af de sportsorienterede maskiner var to-portede topstykker kendetegnet. Nogen kunne nu også leveres med forniklede tanke. For at differentiere standard Slooper modellerne (navngivet efter den fremadgående cylinder) fra de højt trimmede modeller, satte man en lille rød stjerne på ventilhuset af de trimmede. Dette siges at danne grundlag for de mange senere stjernebetegnelser for BSA motorcyklerne som Blue Star, Silver Star, Empire Star, Shooting Star og Royal Star. Navnet Gold Star hidhører derimod nok snarere fra det symbol man modtog, hvis man under løb kunne gennemføre en omgang på Brooklandsbanen med en gennemsnitsfart over 100 miles/time (160 km/t). Man kunne foretage en hel del tilvalg på modellerne i denne tid, og man kunne f.eks vælge at få leveret sin Sloper uden lys, for senere selv at montere den med acetylenbelysning.



1930 – BSA's største eksportmarked var på dette tidspunkt Australien og depressionen slog meget hård ned på eksport i almindelighed og selv på hjemmemarkedet kunne det tydeligt mærkes. Trods økonomiske tab stod BSA trods alt på rimelig solid grund gennem en mangeårig sund økonomi og med reserver til dårligere tider. Faktisk stod BSA langt bedre end mange af deres konkurrenter på markedet.

BSA's biler blev lavet hos Daimler medens BSA's tre-hjulere blev fremstillet på Small Heath og dette år tilkøbte man Lancaster Motor Company som lå hensigtsmæssigt ved fabrikken i Sparkbrooks.

Året havde 18 modeller på paletten og man havde for at imødegå nogle lovforslag om at skatteklassen fremover skulle baseres på egenvægt, især fremhævet nogle nye lettere mellemklassemaskiner – regeringen ændrede i øvrigt skattegrundlaget og lod i stedet beskatningen andrage 5% af fabrikssalgsprisen.

Den kendte Round Tank blev dette år erstattet af en ny 250 cm³, sideventilet B30-3 og en topventilet variant B30-4 samt en 350 cm³ sideventilet L30-5.

Alle de nye modeller havde opretstående cylinder ligesom 493 cm³ modellen Light. Sloper havde nu forkromet tank, nyt stel med modificeret styrehoved og to-portet toppe.

1931 – nogle modeller var blevet strøget af listen nu, to-takterne blev ikke længere fabrikeret ligesom den store og umoderne 986 cm³, V-twin i Colonial udførsel og nogle af mellemklassemodellerne var borte. I stedet havde man introduceret en helt ny 350 cm³, topventilet med opretstående cylinder.

Priserne var for øvrigt også gået ned grundet krisen.

Det var nu blevet moderne med instrumenterne på styret – store pladeblade med måleinstrumenter og de elektriske omskiftere. Udbuddet androg 12 motorcykler og 3 tre-hjulede modeller.



1932 – den største nyhed dette år var klart introduktionen af Blue Star modellerne, der var en række særdeles veljusterede 350 og 500 cm³ modeller med et nyt stel, der gav forbedrede køreegenskaber.

De var hurtige og sportslige så det var generelt gode maskiner at deltage i konkurrencer med.

Dette år fandtes der 12 BSA modeller på markedet og man havde i øvrigt valgt at introducere en ny fire-trins gearkasse. De fleste af modellerne fandtes i en standardudgave og en Deluxe version og alle de sideventilede motorer havde fået demonterbare topstykker.

Sloper fandtes i to udgaver, en 500 cm³ topventilet og en 557 cm³ sideventilet version.

Det var hårde tider, så da det var tid for at præsentere næste års modeller, kunne dette desværre ikke gøres på en samlende motorcykeludstilling i Olympia. I stedet valgte BSA at invitere forhandlere, pressen og kunderne til Small Heath i Birmingham for en modelfremstilling.

1933 – der var få forandringer dette år, men Blue Star modellen kunne dog leveres i en 250 cm³ udgave fra dette år. Blue Star junior havde højkompressionsstempler, knaster med

højt løft, dobbelt oplagte udstødningsrør og fire-trins gearkasse. Mange af de mindre modeller var nu også synligt blevet forenklede i et forsøg på at imødegå de herskende dårlige tider.

Den 350 cm³ store sideventilede model forsvandt og i stedet blev den topventilede version leveret i en anden konfiguration med dimensionerne 71 x 88 mm, mål som i mange år herefter fulgte BSA.

Dette år fik én af BSA's tre-hjulere en ny firecylindret motor på 1074 cm³, støbejerns sideventilet cylinder med aluminium topstykke samt gearkasse, koblingshus og vinkeldrev i Electron for at holde vægten indenfor skatteklasserne.

En ny lov i 1933 ændrede i øvrigt hjemmelandets skattelovgivning for motorcyklerne baseret på slagvolumen. 150 cm³ - 15 shilling, 250 cm³ - 30 shilling, 350 cm³ og derover blev beskattet hårdt med 3£.

1934 – forandringerne i beskatningen gjorde at 250 cm³ modellerne nu blev mere attraktive, den lette 350 cm³ forsvandt og i stedet kom der to 250 cm³ modeller til. En topventilet og en sideventilet.

Der var nu 14 modeller på programmet og den største nyhed dette år var en 500 cm³ med SK – fluid flywheel. Det var en konstruktion udviklet af Daimler men tilpasset motorcykler.

Med et særligt udformet svinghjul fik motoren en kinetisk kobling som den der kendes fra automatgear og nutidens scootere. En tre-trins gearkasse boltet direkte på krumtaphuset kunne via forvælgere på styret og en pedal betjenes når man ville skifte gear. Motoren behøvede derfor hverken kobling eller chokkobling.

En anden af årets nyheder var den topventilede 500 cm³ V-twin, J-modellen (J34-11) som man begyndte at sælge til private. Modellen var egentlig skabt som en militærmodel, en nu tilpasset de civile behov og krav.

Året var i øvrigt også det første år hvor alle modellerne som standard var udstyret med lysanlæg.

Nogle yderligere 250 cm³ modeller der kom til i løbet af året gjorde at 1934 endte med at have produktion af 17 modeller.

1935 – året havde meget få forandringer og dem som var, blev i bund og grund fjernelse af modeller i programmet. Dette allerede inklusiv modellen med Fluid Flywheel.

I øvrigt var dette også året hvor kong George den 5. havde sølvjubilæum, hvilket gav BSA inspiration til nogle nye modeller i den anledning, som de kommende år blev milepæle i BSA's historie.



1936 – Empire Star hed året nyhed. R5 Empire Star og Q8 Empire Star havde begge oplagte afgangsrør og var noget mere sportsligt lagt ud end det øvrige maskineri i sortimentet, som dette år bestod af 18 forskellige modeller.

Alle sportsmaskiner havde nu fodgear. Yderligere en V-twin blev introduceret dette år, Y13 som var en 750 cm³ topventilet maskine. BSA rådede nu over tre V-twin modeller, en 500 cm³ topventilet J-model (J12), den tidligere omtalte 750 cm³ topventilede model Y, og den gamle klassiker sideventilede model G (G14) på 986 cm³. BSA var førende indenfor materialeudvikling til for eksempel cylindre, stempler og stempelringe. Man rådede simpelthen over tidens bedste materialevalg, hvilket var en

stor styrke på driftssikkerheden af modellerne.

Der fandtes ikke mere Sloper på programmet og alle en-cylindrede maskiner havde opretstående cylinder.



1937 - Mange nye modeller blev introduceret dette år. Val (Valentine) Page kom til BSA som ny designer fra Ariel og det var især det 1-cylindrede modelprogram som fik prioritet, hvilket det beholdt helt frem til begyndelsen af 1960'erne.

Der kom nye modeller af 250 og 350 cm³ størrelse og mere kendt kom de større modeller M20 (500 cm³ sideventilet), M21 (600 cm³ sideventilet) og de topventilede 500 cm³ modeller M22 og M23 (Empire Star). På V-twin siden fandtes nu kun Y13 (750 cm³) og G14 (986 cm³) der begge var uforandrede. 14 modeller på programmet for 1937 hvoraf de fleste var helt nye designs.

M21 forblev for øvrigt på paletten helt frem til 1963 i AA-udførelse (Auto Association). Den 30 juni 1937 kørte Wal Handley med en 500 cm³ Empire Star på Brooklandsbanen og lykkedes her at holde gennemsnitsfarten over de 100 miles/time, hvilket gav BSA en guldstjerne og en glimrende anledning til at markedsføre en ny model for det kommende år.

1938 - BSA Gold Star, for første gang er vi vidne til dette navn som siden bliver synonymt med en af BSA's mest eftertragtede modeller til race. Det blev en specialtrimmet version af den 500 cm³ topventilede M24 Empire Star, som fik navnet efter guldstjernen, der året før var tildelt fabrikken. Maskinen havde en motor helt i aluminium, gearkasse i elektron og en ramme bygget i lettere tyndvægget rør. Modellerne blev alle leveret fra fabrikken med en bænkttest af ydelsen på den enkelte motor. (Sjovt med tanke på hvor mange, eller få, biler og motorcykler der nu om dage får medleveret en bænkttest af ydelsen, som bevis for at man faktisk også får hvad man har betalt for). En anden ny model på programmet dette år var C10, den lille 250 cm³, sideventilet, encylindrede. I alt 16 forskellige modeller var i årets katalog.



1939 – C10 fik en søster med topventiler i C11 dette år. Der var blevet indført et nyt modelklassificeringsprogram for BSA's motorcykler. Småmaskinerne er C-modellerne, B-modellerne var mellemklassemaskinerne med blandt andet den nye B24 Silver Star, så er der M-modellerne på 500 og 600 cm³ med blandt andet M23 Silver star og M24 Gold Star. Blandt V-twin modellerne var der kun den gamle 986 cm³ G14 tilbage. Kataloget havde dette år 13 modeller.

3. September erklærede Frankrig og England krig imod Tyskland der var gået ind og havde invaderet Polen den 1. September.

Foruden ordrer fra den engelske krigsmagt havde man hos BSA også meget store militærordrer fra Sydafrika, Irland, Sverige og Holland.

Det vides at det lykkedes at levere 1750 maskiner til Holland inden de blev invaderet af Tyskland, men hvor mange man reelt fik ekspederet til Sverige er uvist, kun at man fik leveret nogle.

1940 – året hvor anden verdenskrig for alvor slog igennem i Europa. I begyndelsen var man lidt optimistiske (for ikke bare at sige naive i bagklogskabens ulideligt klare lys) og kom med to nye modeller på programmet: 350 cm³ sideventilet C12 og topventilet B29 med samme slagvolumen.

En hel del modeller udgik og foruden de to allerede nævnte var følgende modeller nu i programmet: 250 cm³ C10 (sv) og C11 (tv), 500 cm³ M20 (sv) og M23 (tv), 600 cm³ M21 (sv) og 1000 cm³ G14 (sv). Fra tidens salgsdokumenter fremgår det, at man udelukkende leverede modellerne i olivengrøn, og i virkeligheden blev der kun leveret ufatteligt få motorcykler det år ud over de meget store leverancer til militæret.

Det var dog ikke før april 1940 at Storbritannien kom reelt ind i krigen og at det kom til regulære stridigheder med fjenden.



Faktarude:

Krigsårene – allerede i 1935 kunne man hos BSA mærke at Tyskland oprustede til krig, dette blandt andet efter et besøg hos motorcykeludstilling i Leipzig i 35. På det tidspunkt lå våbenproduktionen hos BSA reelt ned efter første verdenskrig og militærmagterne havde ikke ønsket

yderligere tilkøb i fredstiden efter. Det var for BSA så åbenbart at Tyskland oprustede til krig, at man tog den økonomiske risiko det var at påbegynde produktionen af våben og motorcykler til militæret. Dette gjorde at man, da krigserklæringen kom, allerede i tre år havde kørt med overtid i tre år med syvdagsuge simpelthen for at være klar til krigsproduktionen i stor skala.

Man kunne umiddelbart omgående levere 690 motorcykler og fik derudover en ordre på yderligere 8.000 styk da krigen brød ud. Som for de fleste andre

industrivirksomheder, kom der andre prioriteter ind over i de svære krigsåre.

Udviklingen indenfor motorcykelbranchen stod reelt stille i disse år, men man havde samtidigt travlt med at levere egnede modeller til forsvaret samt naturligvis ret travlt med at producere emner, som kunne kastes i hovedet på fjenden.

I perioden 1940-45 producerede BSA i øvrigt ikke færre end 126.334 motorcykler af modellen M20, en 1-cylindret, 500 cm³, sideventilet slider med firtrins gearkasse, 468.098 Browning kanoner, som blandt andet blev brugt på flyene Hurricane og Spitfire, og mere end 5 milliarder projektiler af forskellig slags og til diverse våben (det svarer til 1.650 styk/min under hele krigsperioden – dag og nat).

Man havde 28.000 ansatte og 25.000 maskiner fordelt på 67 fabrikationssteder.

Produktionen bestod motorcyklerne af Lee Enfield geværer, BSA maskingeværer, cykler og ikke mindst foldbare cykler til faldskærmstropperne samt alt muligt andet væsentligt for krigsherrerne.

Indenfor Metallurgi udviklede man metoder for hårdforkromning på en række forskellige materialer deriblandt aluminium. Dette blandt andet for at løse et problem med slidtage på Browning kanonerne og Rolls Royce Merlin motorernes vippetøj.

Skulle man fatte særlig interesse for netop denne periode kan det anbefales at

investere i bogen: "The Other Battle" af Donovan M. Ward som BSA fabrikkerne i 1946 udgav og som beretter specifikt om BSA fabrikernes indsats under krigen – enhver velassorteret boghandel har med garanti adskillige eksemplarer af netop denne interessante bog til salg her i julen. Alternativt kan man kigge ind hos AbeBooks.co.uk.

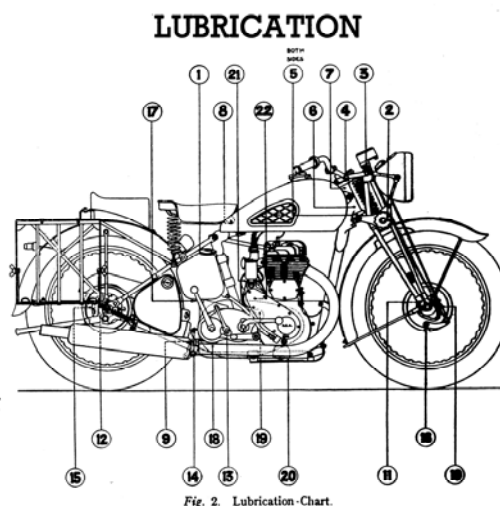


1941-45 – i den periode kom BSA som sagt til at producere mere end 126.000 motorcykler, men så godt som alle af modellen M20 og de blev leveret i forskellige udrustninger og militærfarver. Hovedparten var faktisk uden sidevognsfæstnet, men tanken havde for de fleste et afkortet horn i højre bagerste side for at give plads til en eventuel slange op til et tankmonteret ørkenluftfilter. Da produktionen var på sit højeste producerede man 1.000 motorcykler om ugen og der rullede en BSA af båndet hver 5. Minut.

M20'eren var egentlig ret glad for benzin med tanke på at den havde 12,5 heste og en maksimal fart på 112 km/t – det er i øvrigt en spændende tanke, at havde det Britiske Krigsministerium ikke i 1937 ændret specifikationen til 500 cm³, en-cylindret og sideventilet, så havde BSA forsynet dem med en topventilet 500 cm³ V-twin, som de allerede havde udviklet for hæren i 1932 – det havde nok også ændret vore tilbud efter krigen, for det havde da været en fantastisk maskine.

Noget andet særligt er at BSA ved krigens udbrud havde frembragt en ny lettere militærmaskine på 350 cm³ med topventiler og hårnålefjedre. Modellen blev kaldt B30 og blev leveret til hæren for testning – den er en direkte forløber for B31 og B33 modellerne og med undtagelse af Webb-forgaflen var udseendet ret identisk.

Som udgangspunkt fik BSA fabrikkerne en ordre på 10.000 styk af modellen, men den blev kort efter trukket tilbage igen til fordel for en forøget mængde af den eksisterende model, så man kunne rette al sin fokus mod at vælte M20'ere ud over rampen.



1945 – i januar var man faktisk efterhånden så sikker på sejr, at man annoncerede ankomsten af sine efterkrigsmodeller (nu var det selvfølgelig også bare en forudsætning at krigen stoppede før man kunne fremvise efterkrigsmodeller, men man troede fuldt og fast på sejren). Disse var egentlig bare civiliserede udgaver af 1939'ernes C10, C11 og M20 samt den store nyhed B31, som var en færdigudvikling af den B30 militærmodel, man ikke fik lov til at levere under krigen. Den havde grundlæggende M20'ens krumtaphus, men fik et topstykke med ventilerne siddende. B30'eren havde hårnålefjedre men B31 fik mere almindelige fjedre monteret ved ventilerne, cylinder og topstykke var begge i støbejern og målene blev til 71 x 88 mm.

Senere kom storesøsteren B33 så og grundlæggende var modellens nok største nyhed nok alligevel den teleskopiske forgaffel, der var den første model som BSA satte i produktion og alligevel viste eftertiden, at BSA med de to B-modeller havde fået lavet nogle utroligt stærke og nøjsomme slidere.

1946 – i tilslutning med det forrige års program bød man nu også på en mere konkurrencepræget udgave af 350 cm³ modellen som fik betegnelsen B32, den var udført for både Trial og Scramble med lavere udveksling, lettere og forkromede skærme, 21" forhjul og 4" bredt baghjul var recepten sammen med oplagt afgangsrør og beskyttelsesplade under motoren. Den 600 cm³ sideventilede M21 var en anden nygammel nyhed dette år, med samme krumtaphus blev den sat i M20 stellet, og med den lidt længere slaglængde (112mm) kunne den om muligt trække endnu mere sidevognslast end 500 cm³ kunne. Dette var også året hvor BSA patenterede deres bagnarv med lige egere og stråler til bremsetromlen med bagtandhjulet. Bagnarvet som ofte omtales som Qvick Detachable – eller hurtig demonterbar, forblev i programmet helt frem til 1970 hvor det blev erstattet af blandt andet det koniske bagnarv. Det er typisk først når man efter nogle år med dette nav, skal demontere et baghjul på et andet motorcykelfabrikat, man hiter ud af hvor genialt det egentlig er.



1947 – årets store nyhed er her den 500 cm³ store parallel-twin A7, med motor og gearkasse boltet sammen til én enhed. Modellen blev fremvist med teleskopforgaffel, dobbeltrørsstel og enkeltsadel. Blandt de unikke finesser var førromtalte bagnarv og et på papiret meget snedigt centralstøtteben, der kunne aktiveres

let med et tryk på en pedal – desværre viste virkeligheden at det lige så snedigt kunne "forsvinde" igen hvilket oftest har en ret synlig effekt på tohjulede køretøjer. I praksis ansås centralstøttebensanordningen at være upålideligt og forsvandt meget hurtigt igen til fordel for et normalt støtteben.

En yderligere udvikling af B31 konceptet bragte en 500 cm³ model B33 frem i lyset, en model som over tiden har vist sig at være utrolig populær og som lillesøsteren noget af en slider. I dag er begge modeller nok i manges øjne indbegrebet af en rigtig BSA (hvilket de ligesom alle de andre BSA'er også retmæssigt er).

En variant særligt rettet imod konkurrencekørsel så i samme moment dagens lys, kaldet B34 efter samme koncept som B32 var konkurrencemodellen af B31. Disse modeller skal dog ikke forveksles med Gold Star – modellerne, der typisk var i en mere ekstrem tuningsgrad, selvom de naturligvis er nært beslægtede. Der var nu 9 modeller på programmet.



Faktarude:

BSA's tanker omkring netop balance og centralstøtteben har også gennem tiderne givet brugerne store kvaler. I al sin enkelthed gik BSA meget op i at skabe en tilnærmelsesvis perfekt balance i motorcyklen omkring centralstøttebenet.

Dette perfektioneret i en grad som skulle medføre at baghjulet var hævet under normale omstændigheder, klar til demontering, medens cyklen stillede sig hvilende på baghjulet, hvis forhjulet blev demonteret.

Smart i al sin enkelthed, men i praksis medfører det samtidigt, at man kommer til at skulle løfte en anseelig del af egenvægten, når cyklen skal sættes op på centralstøttebenet for almindelig parkering, hvilket gudskelov i altovervejende omfang er årsagen til anlæggelse af støtteben. De små hobitter fra "Solens land" fandt på i stedet at sætte centralstøttebenet vægtmæssigt væsentligt længere bagud, hvorved der altid vil være en anseelig del af egenvægten på forhjulet, og tilsvarende mindre at løfte for ejeren – en løsning de fleste brugere nok finder ret smart.

1948 – sidste års program komplementeres med det vi i dag kalder en "Cross Over" i form af en krydsning mellem M20 og B33. Med blændende opfindsomhed blev den betegnet B33 (måske også påvirket en anelse af at B20 allerede havde været anvendt). Det blev derfor en topventilet og ganske agil motor i et stel egnet for sidevognsmontage, til glæde for de mere sportsmotiverede sidevognsførere (på den tid i mange tilfælde "bare" fædre med kone og børn da privatbilismen endnu ikke havde slået an). B-modellerne fik nu speedometeret flyttet væk fra tanken og op på gaffelbroen, et sted hvor den slags vel næsten altid har siddet siden, hvis vi lige ser bort fra en enkelt mærke og de mange "lookalikes" som eksisterer heraf.

En endnu større succes fik den nytilkomne model D1 over tiden. Denne var det der pænt kaldes "kriksbytte" hvilket vel grundlæggende bare dækker over sejrherrens ret til at stjæle tabernes ting.

Da englænderne altid mere eller mindre har været Rasmus-modsat i trafikken, var D-

serien en spejlvendt kopi af DKW's RT125, der var en 125 cm³ to-takts model af meget enkel men uhyre pålidelig konstruktion. Komisk nok blev denne motor faktisk oprindeligt bare skabt for at efterleve en aftale med den svenske fabrik Monark. De første måneder gik al produktionen direkte over til svenskerne, der så brugte den til at mobilisere deres M70 model og senere en videreudvikling kaldet M71.

Hen over sommeren begyndte BSA så at sælge sin egen model D1 – Bantam, som siden viste sig at blive en kæmpesucces for BSA, men mere end 1 million eksemplarer, og praktisk taget alle ældre englændere har på et tidspunkt i deres liv eget en Bantam. Modellen startede som en 125 cm³ med 4 hk, men udviklede sig over tid til, frem til 1971 hvor den sluttede, til en fire-gears 175 cm³ med 12,5 hk.

Modelserien klarede sig faktisk også ganske godt indenfor konkurrencekørsel med f.eks. Bantam Racing en speciel klasse rettet imod hjemmetrimmere, som under et ret enkelt reglement, for de bedste eksemplarer kom op på den grimme side af 160 km/t. Kataloget bestod dette år af samfulde 11 modeller.



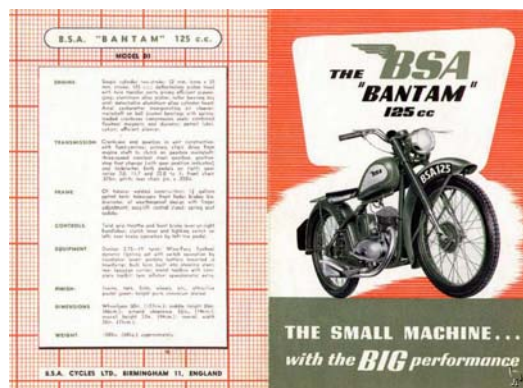
1949 – Moderniseringer indenfor M-serien gav også disse en teleskopforgaffel, og flere modeller som A7 og den mere sportsorienterede A7 Star Twin kom nu med baghjulsaffjedringen kendt som Plunger. Dette års store nyhed var relanceringen af BSA Gold Star, i form af ZB32GS og

ZB34GS som modellerne med henholdsvis 350 cm³ og 500³ hed. De havde begge motorer med højere tuningsgrad, bygget helt i aluminium, og med plunger affjedring som standard (plunger affjedring er en baghjulsaffjedring hvor selve akslen er opsat mellem fire fjedre i en eller stiv bagramme). Der fandtes en masse forskelligt tilbehør og udstyr som gjorde modellerne særligt egnede indenfor Trial, Scrambling eller TT-racing hvor man især sigtede imod det populære Clubman's TT.



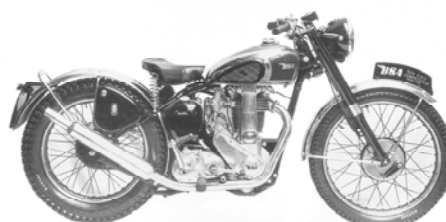
1950 – årets største nyhed var den naturlige udvikling af A7'eren til den 650 cm³ storesøster A10. Fra starten blev den leveret i en guldlakering og kom til at hedde: BSA A10 Golden Flash. Trods lighederne var dette med en helt ny motor (med en anden og for BSA senere absolut ikke uvæsentlig konstruktør) og den kunne leveres enten som stivstellet eller det ret populære plungeraffjedringsstel, ligesom den fra starten havde en 8" forbremse, hvilket var en forbedring. Både B32 og B34 kunne fås med rene aluminiumsmotorer, dog uden det eftertragtede "GS" efternavn, der var forbeholdt de rene sportsmodeller, og selv den lille 125 cm³ Bantam blev leveret i en

konkurrencevariant med blandt andet med federe dæk bedre egnet for terrænkørsel. Der var nu 16 modeller på programmet.



1951 – var et udpræget mellemår, men trods dette blev A7'eren opdateret så den kom til at dele de fleste komponenter med storesøsteren A10 (undtaget var dog de ting som gav det nødvendige deplacement og følgevirkninger heraf). Begge former for affjedring fandtes også fortsat, medens C10 og C11 modellerne fik firetrins gearkasse og valget imellem de to steltyper. Selv M-modellerne kunne leveres med plungeraffjedring om dette var ønsket.

1952 – om muligt et endnu mere mellemår og den væsentligste "fornyelse" var, at man nu ikke længere kunne få A-modellerne med fast bagstel. Twinsæde eller dobbeltsæde kunne nu leveres til M20, M21, B31, B32, B33, B34, A7 og A10 modellerne fra dette år.



1953 – Ko-hovedet gjorde sin entré, det vil mere konkret sige at afdækningen omkring forlygten indeholdende speedometer, begyndte at erstatte de tidligere mere populære frie gaffelben med ører, på de store modeller. B33 fik nu også den bedre 8" forbremse og både Bantam samt C-

modellerne kunne leveres med twinsæde som tilvalg.

Mere vigtigt var det nu nok at Gold Star modellerne nu kunne leveres med svingarmsstel, i øvrigt som de første BSA modeller.

En anden nyhed var den mere pumpede A10 Super Flash særligt tilpasset det amerikanske marked, dog stadig alene med plungeraffjedring.



Den mindste nyhed dette år, i kapacitet men absolut ikke i kreativitet eller stykantal, var den 35 cm³ Winged Wheel, der var BSA's svar på Cyclemaster, og i bund og grund et motoriseret cykelbaghjul beregnet for eftermontage på cykler og med tanken siddende som en del af bagagebæreren. Man var nu oppe på 18 modeller i kataloget.

1954 – næsten samtlige modeller fik nu svingarmsstel, men der var dog stadig en del modeller hvor man som tilvalg kunne vælge det ældre plunger, især med sigte på sidevognskørsel.

Med svingstellet blev twinsædet i øvrigt også standard og sammen med stellet hørte også en ny tanktype med en centralbolt for direkte fiksering af tank til stellet. Det nye stel layout betingede i øvrigt også ny olietank og værktøjskasse, som begge blev tilpasset pladsforholdene.

Endnu en væsentlig forandring var en anden gearkasse på svingstelsmodellerne og de fik alle et primærtræk i en aluminiumsafdækning. For A-modellerne indbefattede den nye

gearkasse i øvrigt også et nyt krumtaphus, da den tidligere version havde en fastboltet gearkasse. De interne dele var dog i stor grad uforandrede ligesom plungermodellerne for A-serien bevarede den påboltede gearkasse. A-modelserien udbygges med sportsmodellerne A7 Shooting Star og A10 Road Rocket.



Der var nogle forskelle imellem stellerne til de en-cylindrede B31/33 og Gold Star i forhold til de to-cylindrede A-modeller, den mest åbenbare værende et fladklemt højre underben, for at gøre plads til oliepumpen på de en-cylindrede modeller. Dette var ikke nødvendigt på twin-modellerne, hvorfor man heller ikke her ændrede stellet.

Af andre forandringer fik Gold Star modellerne dette år en ny cylinder og topstykke med kraftigt forøgede køleribber, Bantam kom nu i en 150 cm³ version og C10/C11 blev udrustet med vekselstrømsgenerator (Alternator). Der var nu 21 modeller på programmet.

1955 – måske top-året for BSA's modelprogram. En nyhed var dette år at flere af modellerne nu blev udrustet med den nye Monobloc karburator fra Amal og yderligere udvikling indenfor Gold Star serien gav endnu en motormodel så der dette år kunne tilbydes GS'ere med tre forskellige motorvarianter.

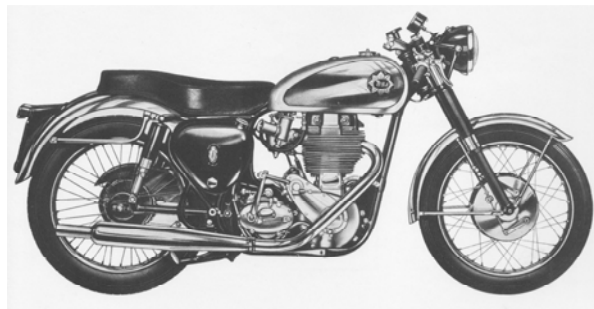
Mod slutningen af året blev der luget godt og grundigt ud i modelfloraen, og fra da af

forsvandt både stivstels- og plungerstelsvarianterne fra modelserien. På Bantam siden fandtes plunger stellet fortsat, men nu kunne man også der tilbyde en variant med svinggaffel stel.

1956 – modelrensningen var nu i kraft og dette år fik A- og B-modellerne nu det som typisk betegnes som Ariel-nav – et fuldnæv i aluminium siden kendt for sine mere tvivlsomme evner indenfor levering af bremsekraft.

1957 – en ny to-takts 70 cm³ med modelnavnet Dandy så dagens lys, motoren var en bærende del af svingarmen, man havde et regulært benskjold og der var store hjul. En Scooter kaldes Beesa, med en 200 cm³ sideventilet, med elstart og motor i et med svingarmen blev ligeledes introduceret, men blev ret hurtigt trukket af markedet igen. A10 i plungerudgave blev nu endegyldigt fjernet fra modelrækken ligesom C10 og M33, så der reelt kun var M21 tilbage for en inkarnerede sidevognsbrugere (disse lidet moderne modeller blev mere eller mindre alene købt af militæret og AA vejhjælpen).

Dandy



1958 – nye fuldnævsbremser sættes på markedet for A- og b-modellerne, og denne gang er det regulære støbejernstromler med en ordentlig bremsevirkning, som skulle vise sig at bestå langt ind i 60'erne. På lignende vis kom der en ny lygtemodel på de fleste af modellerne og B32 samt B34 modellerne forsvandt, så det alene var GS-typen som bestod, nu i øvrigt endnu engang ændret på cylinder/top delen og med identifikationsbetegnelsen DBD i motorangivelsen, i øvrigt den mest populære og eftertragtede, til at forsvare tidligere tiders heroiske sejre.

B31 og B33 kom nu i deres endegyldige version med vekselstrømsgenerator og batteritænding frem for det tidligere væsentlig produktionsomkostningstunge og mere komplicerede Dynamo og Magnettænding. A10 Road Rocket blev nu erstattet af A10 Super Rocket, der med en højere tuningsgrad og stærkere krumtap nærmede sig de 50 hk. En 175 cm³ udgave af Bantam kom også på markedet så der nu kunne vælges imellem 125, 150 eller 175 cm³ på disse små to-taktere.



1959 - en helt ny modelrække opstår med introduktionen af "Unit Construction" motorerne, men den første i form af modellen BSA C15, en 250 cm³ en-cylindret og topventilet ren aluminiumsmotor, med

indbygget firetrins gearkasse som én enhed og vekselstrømsgenerator samt batteritænding. Et enkelt og ikke mindst let stel komplementerede det hele og det blev starten på en ny æra af enkle og lettere byggede maskiner, som skulle vise sig at klare sig rigtigt godt i konkurrencehenseende og eksport ikke mindst til det væsentlige marked USA.

Det var oprindeligt en Edward Turner, Triumph Cub fra datterselskabet i koncernen, som efter et par opjusteringer i boring lagde ryg til en i øvrigt ret lang serie af opboringer i de 1-cylindrede serier af C- og senere nye unit B-modeller.

Der var nu 17 modeller på programmet.



1960 – C15 modellerne kommer nu i en række modelvarianter som C15S (for Scramble eller Cross) og C15T (for Trial) med tilpassede højt førte udstødssystemer samt passende hjul og dæk.

B31 forsvandt og dette blev også det sidste år for B33 modellen.

Tilbage for mærket BSA var der nu i overlevering fra fordums tider i 50'erne: BSA A7 Star, 500 cm³ med støbejernstop, BSA A7 Shooting Star med aluminiumstop, BSA A10 Twin og A10 Golden Flash med støbejernstop samt BSA A10 Super Rocket med aluminiumstop.

For det amerikanske marked lavede man tillige A10 Spitfire, der indeholdt en Super Rocket motor med oplagte afgangsrør, og som for øvrigt, grundet brugen af navnet, afstedkom den lidt underlige situation, at den senere BSA A65 Spitfire i førsteudgaven blev en Mrk. 2.

1961 – på mange måder et fantastisk år, der begunstigede jorden med unikke skabninger. For BSA's vedkommende blev paletten til en gentagelse af året før plus en ny 250 cm³ enstamper bærende navnet BSA C15 SS80, en højtrimmet sportsversion hvor de 80 faktisk refererede til dens topfart på 80 m/h eller 128 km/t.

Der blev også bygget en 350 cm³ version af C15 designet men forstærket i alle henseender, og den nye B40 som den hed, kom til at danne basen for alle BSA's senere succeser indenfor motocross op igennem 60'erne. Der var nu 16 modeller på programmet.



1962 – måske dette er året hvor BSA gennem tiderne fineste model BSA A10 Rocket Gold Star blev introduceret. Prøv bare at smage på navnet alene!

I princippet tog man stellet fra de efterhånden aldrende Gold Star modeller og monterede en 650 cm³ 2-cylindret A10 Super Rocket motor man havde til overs fra den nu udfasede pre-unit serie. Ydelsen blev med 2i1 afgangsrør og Gold Star potte opgivet til 52hk.

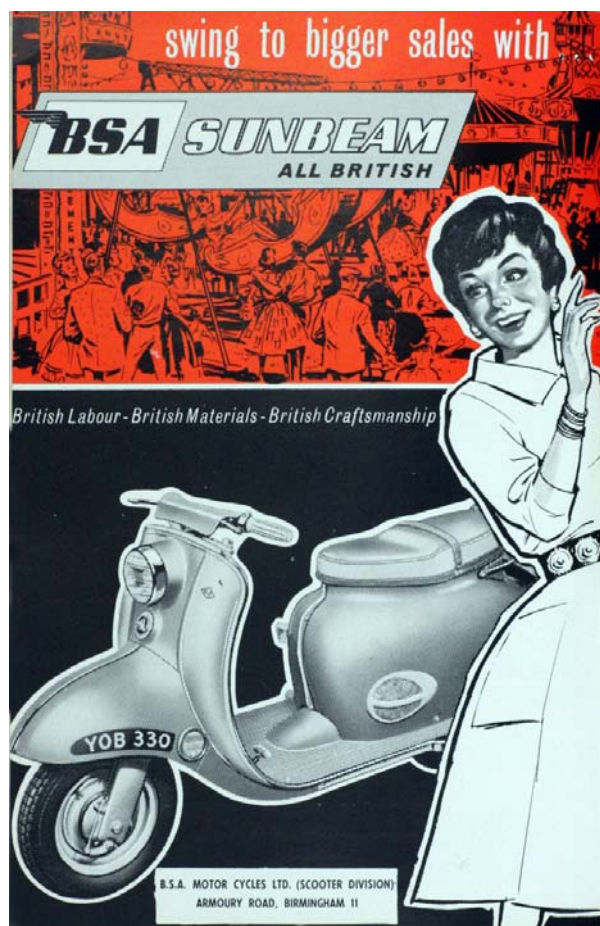
Parringen gav modellen Gold Starens udseende medens den potente twin, med den meget mere glidende gang, gav en meget mere omgængelig maskine for længere og hurtigere træk især på landevejen. For mange er dette den ypperste demonstration af BSA fabrikens evner såvel udi design som kvalitet og produceres alene i 1962-63 i lige godt

1700 eksemplarer (hvoraf omkring de 3.500 eksemplarer stadig er bevaret for eftertiden!!!!).

Det blev også i 1962 at BSA B32 Gold Star udgår af sortimentet og nok en hel del mere væsentligt året for de nye "Unit Construction Twin" modeller.

A50 (500 cm³) og A65 (650 cm³) præsenteredes med 1960'ernes noget klumpede udseende, og for de store modellers vedkommende bare 35 hk, hvor det kom til at gå indtil slutningen af årtiet inden de almindelige versioner fik ydelse som BSA Super Rocket og BSA Rocket gold Star. Året var i øvrigt også det hvor A7 modellen sang på sidste vers.

BSA B40 kom i en trimmet version kaldet SS90 kapabel til 90 m/h eller 145 km/t.



1963 – stort set samme program som året før men med en ny model C15P – Pastoral, en

off-road variant direkte beregnet for fårefarmerne i New Zealand og Australien. M21 der vel egentlig forlængst havde overskredet sin sidste salgsdag med sideventilet, 600 cm³ encylindret motor og , var dette år med for sidste gang.

Hele A10 flåden med BSA A10 Golden Flash, BSA Super Rocket, Spitfire og BSA Rocket gold Star er ligeledes med for det sidste år og BSA B34 Gold Star er med for sidste årgang.

Sidstnævnte officielt begrundet med Lucas's ophør med produktion af magnetænding, men virkeligheden er nok snarere for høje produktionsomkostninger og en efterhånden alt for tung og bedaget motorcykel.

Gold Star modellerne erstattes nu af "Unit Construction" modellerne.



1964 – nu har BSA for alvor satset på de nye twin-modeller og blandt andet skabt en A50 Cyclone Competition i off-road trim særligt rettet imod det store amerikanske marked. Flere af A65 modellerne introduceredes dette år, hvor Rocket var en mere sportlig udgave med højere effekt og 2i1 afgangsrør og forkromede skærme som erstatning for de lidt forskønnende, men væsentlige mere regnvejsfornuftige, tunge lakerede skærme. Modellen fandtes også i en særlig Amerika variant kaldet Thunderbolt Rocket. Effekten og tuningsgraden havde fået yderligere et hak opad med A65 Lightning Rocket der fik en karburator for hver cylinder og igen særligt rettet imod det vigtige amerikanske eksportmarked lavede man endnu en off-road model i form af A65 Spitfire Hornet.

Bantam eksisterede nu udelukkende som en 175 cm³ model, C-modellerne var identiske

med året før og B40 serien blev nu forstærket yderligere med en Enduro version. BSA's mindste firtakts model så dagens lys i form af den 75 cm³ "store" Beagle.



1965 – er året hvor de 1-cylindrede modeller får bryderkontakterne til tændingen ned for enden af knastakslen i et særskilt tændingskammer. En ny model ser også dagens lys, det er 441 cm³ BSA B44 Victor Grand Prix, som baseres på BSA's fremgangsrige model indenfor VM i motocross. Kraftigere konstruktion og gearkasse gav crosskørerne en næsten lige så god maskine som VM-føreren Jeff Smith anvendte.

På twin-siden blev det især nye modelvarianter med to karburatorer som A50 Cyclone og A65 Lightning der prægede og man havde nu samlet 20 modeller på programmet.



1966 – den lille Beagle forsvinder allerede igen og der renses ud i form af fjernelse af

varianter i C15 samt at 350 cm³ B40 udgår. Tilbage i den mindre sektor er ³³Bantam i en enklere variant samt en revideret udgave, stadig på 175 cm³, med modelbetegnelsen D10, C15 i standardmodel, C15 Sportsman og B44 Victor Grand Prix. Ny dette år er B44 Victor Enduro, nu med en mere medgørlig og noget mindre rå 33hk motor end crossmodellen samt monteret med lys. Til 500 cm³ 2-cylindret for offroad er der den nye A50 Wasp (hveps) sammen med standardversionen Royal Star og man kan alternativt også vælge en 650 cm³ A65 Hornet model, begge off-road versioner nok stadig især rettet imod det amerikanske marked. Til landevejen fandtes i 650 cm³ klassen A65 Thunderbolt med én karburator, A65 Lightning med to, og så var der topmodellen en 2-cylindret 650 cm³ med to karburatorer bærende det enkle navn BSA A65 Spitfire Mrk.II Special. En model som startede sit liv som en ganske hårdt pumpet maskine med 10,5:1 kompression for derefter gennem de efterfølgende tre modelrevisioner at blive tammere og mere medgørlige for derefter sikkert at ende som uinteressante for kundesegmentet – Ford lavede i øvrigt samme dumme stunt med deres Mustang serie i firserne.

1967 – eneste år hvor BSA Barracuda produceres, en 250 cm³ sportsmaskine som skulle erstatte tidligere års Sportsman. Barracuda afviger på mange punkterne fra C-modellerne, ved blandt andet at have en hel krumtap og glidelejer som de større twin-modeller, samt et nyt design. B44 serien udvikles yderligere med landevejsvarianten B44 Victor Roadster og med endnu en off-road variant kaldet B44 Victor Special.

På twin-siden findes nu kun A50 Royal Star for 500 cm³ folket og A65 Spitfire har nu efternavnet Mrk 3. De mest markante ændringer er køleribber på vippetøjsdækslet og Amal Concentric karburatorer for hovedparten af flåden.

BSA havde i øvrigt givet Amal den fulde skyld for problemerne med motorudsættere, ved meget høje omdrejningstal, på det tidligere års Spitfire. Amal påtog sig denne skyld (nok mest af hensyn til den gode kunde) og leverede nu Concentric'en i stedet for GP-karburatoren, men fejlårsagen skal nu nok snarere i virkeligheden findes under tændingen, der behændigt også blev ændret i samme omgang.

TOUGH AND FAST



BSA power wins! Here's Dick Mann winning the 1967 Peoria National TT Championship in his BSA 650. Dick also rode his BSA to victory in the 1.2 mile National at Reading, Pennsylvania, where BSA made a clean sweep. BSA — with Dan Haasby up — won the 8-mile National at Ascot, California. BSA took 4 out of the first 5 places in this greatest of all dirt track events.

Great for the roughest trails. And underneath the glossy beauty there is ruggedness to spare. Oversized racing brakes, rugged shock absorbers measure up to the engine thrust.

BSA THUNDERBOLT 650cc (41 cu. in.) Twin
Big engine, small rev-count per mile, smoothest cruising performance and flashing new chrome fenders. The Thunderbolt is the one with the famed thunder.

BSA ROYAL STAR 650cc (41 cu. in.) Twin
All the power you'll ever need to flatten the steepest hills, even with two up. Easy starting, easy riding, easy to look at and the lowest priced, full sized Twin in the line.

BSA STARFIRE 250 250cc (15 cu. in.) Single
This is the lightweight with the heavyweight performance. Four-stroke a.s.v. power makes this one look and act like a bike with twice the displacement.

BSA SPITFIRE MK IV SPECIAL 650cc (41 cu. in.) Twin with dual carburetors
This is the super sport tuned for performance. This is the one described as the "fastest street machine under 750cc". This limited edition bike has racing parts and the new double leading shoe racing front brake and has been tuned at an actual 120 mph, full carburetors along at top legal speeds like a well-mannered thoroughbred.

BSA SHOOTING STAR 441 441cc Alloy Single
Big power, light weight, this adds up to the best of handling and sparkling top-end performance. And because go-power with out stopping power is no go, the Shooting Star has a new front brake — a 10" 8" in diameter.

BSA

BSA MOTOR CYCLES LIMITED
Anney Road
Birmingham 11, England
Telephone: Victoria 2381
Cables: Selmetto Birmingham 33213

1968 – Bantam modelserien udvikles endnu en smule med fremkomsten af D14 og C25 Barracuda erstattes nu af en lignende model kaldet B25 Starfire. C15 er ligesom B44 Victor Grand Prix og Enduro nu udgået, i stedet findes der B44 Shooting Star til landevejen og B44 Victor Special for kørsel væk fra vejen. Der sker ikke rigtigt det store indenfor twin-serien, men den kraftigere og i manges øjne kønnere dobbeltvirkende forbremse med luftindtag gør sin entré, 8" fuldnav med et regulært bid. Off-road og landevejsmodellerne A65 Firebird Scrambler og A65 Spitfire har nu

slutbetegnelsen Mrk 4 og de føres ikke videre til året efter.

Årets altoverskyggende nyhed er den nye trecylindrede 750 cm³ BSA A75 Rocket 3, en meget omdiskuteret og "designet" motorcykel.

BSA havde vendt sig imod Storbritanniens fremmeste industridesignere hos Ogle Design, som tilfældigvis bare aldrig før havde designet en motorcykel. BSA A75 Rocket 3 får et meget særegent design, som vi i dag kender som en arv fra 1960'erne.

Selvom den 3-cylindrede model klart var tænkt som et fællesprojekt for de to søskende i koncernen BSA med Rocket 3 og Triumph med Trident, og som da også rimeligvis deler et antal reservedele, så gjorde særinteresser at de fik hvert sit stel (enkelt frontrør hos Triumph og dobbelt frontrør hos BSA), forskellige chassisindele (man var enige om at være uenige om udseendet), forskellige krumtaphuse (Triumph skulle have lodret cylinder medens BSA skulle skråne 15° fremad) og motordæksler (Triumph skulle udefra ligne en pre-unit motor som Bonneville'n medens BSA skulle ligne "The Power Egg" fra A65 modellerne).

At man også havde været dekadent nok til at skændes om designet i næsten fire år (motoren var reelt klar i 1964) og dermed havde haft mulighed for fem gode eksklusive år på markedet for Superbikes uden forstyrrende indgriben fra Honda og deres 750 cm³ K1, kan man jo nærmest kun ryste på hovedet af.



BSA VICTOR 441 SPECIAL
441cc Alloy Single

This is the one that won the 250-Mile National Championship Enduro. It acts and looks like a winner. Doubles as a road cruiser with new 12 volt battery, lighting and ignition contact breaker. The best in both fields is BSA.

1969 – Bantam kommer i sin sidste reinkarnation med modellen D175, som fandtes i standardversionen og en off-road (Bushman) udgave. B25 fik en søster særligt beregnet for virksomheder som post- og

politivæsenet, med større flåder, kaldet Fleetstar.

De resterende modeller forblev uforandrede dette år.



1970 – i manges øjne det sidste år med traditionelle engelske BSA motorcykler med tanke hvor siderne er forkromede, stel har en acceptabel højde (så de engelske hobitter kan nå jorden) og motorer har tørsumpsmøring. Modelprogrammet består af: Bantam D175, B25 Starfire, B44 Victor Special, B44 Shooting Star, A50 Royal Star, A65 Thunderbolt, A65 Lightning, A65 Firebird Scramler og A75 Rocket 3.

BSA indser faktisk at man nu har et alvorligt problem med sine, for tiden, gamle og umoderne konstruktioner.

Honda's firecylindrede 750 cm³ begynder virkelig at gnave sig ind på fabrikkens lukrative eksportmarkeder, hvoraf USA udgjorde 80% af den samlede produktion. Som om dette ikke er nok, begynder den engelske industri, at vise sig fra en mildt sagt upålidelig side, og BSA der op gennem tiderne havde haft kvalitet som et mantra, og et kendetegn, begyndte nu for alvor at fremstå ret tvivlsomme på netop dette felt.

De amerikanske importører og forhandlere bliver simpelthen nødt til at gennemgå og inspicere de enkelte køretøjer ved ankomst, alene for at undgå at sjusk og dårlig montage fra fabrikken ikke skal ende som reklamationer.



BSA er desværre ikke alene med denne ringe kvalitet, men det gennemsyrrer hele den engelske transportindustri og mere eller mindre samtlige engelske fabrikker – som om det skulle være en særlig trøst eller undskyldning.



1971 – Nye friske tiltag dumper med et brag og i den store og meget tunge organisation bliver slutresultatet bare at alle BSA og Triumph modellerne får nye steldele. Motorerne efterlades i princippet uændret. Modellerne kaldes i daglig tale for "Olierørsmodeller" efter den fikse detalje med at lave et ekstra stort øvre stelrør og så lade dette fungere som oliebeholder samtidigt. Denne nye steltype indføres på både BSA og Triumph modellerne sammen med nye forgafler i "Cerani-design" (kopi) og lidt pudssige koniske nav med indbyggede bremsetromler. Disse nav er ganske populære i dag blandt racerkørere, og leder tankerne hen på de hæderkronede klassiske Norton Manx racer bagnar, men dog med en ret tvivlsom bremseeffekt.

BSA går et skridt videre ved at lakere stel gråhvid farve (Dove Grey) som kunderne mildest talt ikke falder på halen over, da skidt nu om muligt ses endnu tydeligere sammen med olielækager, der jo ikke ligefrem var et unormalt fænomen på de gamle motorer. BSA indser fejlen (lidt på den hårde måde, for cyklerne stod tilbage i butikkerne) og for det efterfølgende år er man atter tilbage til de traditionelle sorte stel.

Hele farvepaletten var egentlig ganske interessant og ret kraftigt i tråd med hvad man nu om dage kalder 70'er agtigt. Tænk bare på de navne man gav dem: Plum Cracy, Jealous Green, Hi-Violet, Firecracker Red og Etruscan Bronze????

Af nye modeller præsenterede man dette år den 250 cm³ store BSA B25SS Gold Star, B25T Victor Trial, den 500 cm³ ligeledes 1-cylindrede B50T Victor, B50MX til motocross og B50SS Gold Star. Mere puritansk orienterede BSA entusiaster så dette genbrug af navn som grænsende til majestætsfornærmelse over de næsten royale ikoner BSA B32 og B34 Gold Star modeller. Twin programmet var identisk med året før og BSA Rocket 3 kronede stadig værket.

En af de vigtigste forbedringer for A65 modelserien bliver en ændring af oliepumpernes materiale fra Silumin til Støbejern, som viste sig noget mere stabilt. En helt ny model så også lyset dette år i form af en totalt gennemudviklet maskine BSA E35 Fury (med en søstermodel hos Triumph med navnet Bandit).

Egentlig en ret lovende 350 cm³ twin med dobbelt overliggende knastaksler, 5-trins gearkasse og el-start.

Desværre bliver det aldrig til mere end et par håndfulde modeller til fremvisning og tests så de uhyre store udviklingsomkostninger giver aldrig et spin-off inden den helt opgives. Der nåede ikke at blive leveret nogle af disse modeller til kunderne – Triumph nåede dog at sælge nogle stykker.



Man havde også brugt en hel del penge på at udvikle en ny tre-hjulet knallertagtig model med betegnelsen Ariel 3. Det var faktisk et ret kompliceret tre-hjulet køretøj, der kunne lægges ned i kurverne, som en traditionel knallert, og som ellers havde en tre-hjulers stabilitet ved ligeudkørsel.

Produktionsplanerne var mildest talt ambitiøse med et ugentligt stykantal på 2.000 Ariel 3, især set i lyset af, at det med hiv og klem lykkedes at afsætte nogle hundrede styk inden hele projektet blev skrottet og en meget stor del af de allerede indkøbte hollandske motorer blev dumpet i havet.

Eventyret nåede at koste BSA 2 millioner £, hvilket også var en anseelig slat penge på det tidspunkt.

For om muligt at føje spot til allerede opstået skade brillierer BSA desværre også med ikke, som man ellers altid har gjort, at sende årets modeller ud til forhandlerne i løbet af efteråret. De ankommer først et halvt år senere og medfører dermed et stort salgstab og årets resultat kommer ud med et underskud på 3 millioner £. Katastrofen er umiddelbart forestående.



1972 – I et desperat forsøg på at optimere og dermed forhåbentlig profitere fandtes for 1972 udelukkende de større modeller: B50 SS Gold Star, B50MX og B50T blandt de 1-cylindrede, A65 Thunderbolt og A65 Lightning blandt de 2-cylindrede samt den 3-cylindrede A75 Rocket 3. Året forinden havde designændringerne med det friske tiltag i allerhøjeste grad også være et spørgsmål om at produktionsoptimere, og mange af de ændringer der var blevet implementeret var åbenlys tvivlsomme i udvikling og kvalitet,

men samtidigt lige så åbenlyst billigere at producere – ikke et tiltag som faldt i særlig god jord hos de efterhånden få købere, der endnu ikke havde kastet sig i armene på østens sælgere.

Ud på sæsonen dukker der dog en specialmodel op kaldet BSA A70 Lightning, der er en langslags, opboret version af A65 motoren på 750 cm³. Den blev produceret i 239 eksemplarer hvilket i øvrigt muliggjorde dens deltagelse i Dirt Track Racing i USA hvor den i øvrigt udelukkende blev lanceret og solgt.

De sidste Rocket 3 modeller blev tilvirket i januar 1972 og var udstyret med fem-trins gearkasser, i alt 200 styk blev lavet og solgt, blandt andet for at frigøre gearkassen til road racing, hvor der var og er et krav til en vis grad af serieproducering af komponenter, for at tingene kan betegnes som standard. BSA Rocket 3 blev i øvrigt den eneste BSA med fem-trins gearkasse.

Selvom Rocket 3 modellen ikke blev produceret senere, forblev produktionen af motorne intakt, blandt andet fordi de blev anvendt til specialmodellen Triumph Hurricane X75, der var en Greg Vetter designet model, der i dag er voldsomt eftertragtet – faktisk skabte Greg Vetter modellen som en BSA, men da forretningen ligesom lukkede, skiftede den elegant navn til Triumph.

X75 blev lanceret på det amerikanske marked for 1973.



1973 – På trods af at produktionen af BSA egentlig stoppede med konkursen i efteråret 1972 blev der alligevel stadig leveret og

produceret en række B50MX udelukkende for eksport til USA. Koncernkontraktlige forpligtelser overfor blandt andet Saudi Arabiens stat gør derforuden, at Triumph kommer til at producere de lidt besynderlige BSA T65 motorcykler. I bund og grund en Triumph T6 men med BSA logo og typebetegnelse, forbremse fra en 1970 model samt dennes forgaffel og et konisk bagnarv. Denne model bliver i bund og grund den sidste regulære (eller måske lidet regulære) BSA model – i øvrigt kom en del af disse modeller uvist af hvilken grund senere til Finland og der findes også eksemplarer her i landet (blandt andet har klubbens redaktør en stående i stakken).



1974 – som en sidste krampetrækning fra fordoms tiders storhed blev der lavet en række B50 maskiner med Triumph mærke på tanken og modelbetegnelsen Triumph TR5MX Avenger.



2010 – er året hvor vi kan fejre 100 året for den første BSA motorcykel og mindes et mærke som på et tidspunkt stod for tæt på 1/3-del af de producerede motorcykler på verdensplan.

Dansk BSA Klub blev i øvrigt 30 år i 2010.

Faktarude:

The End.

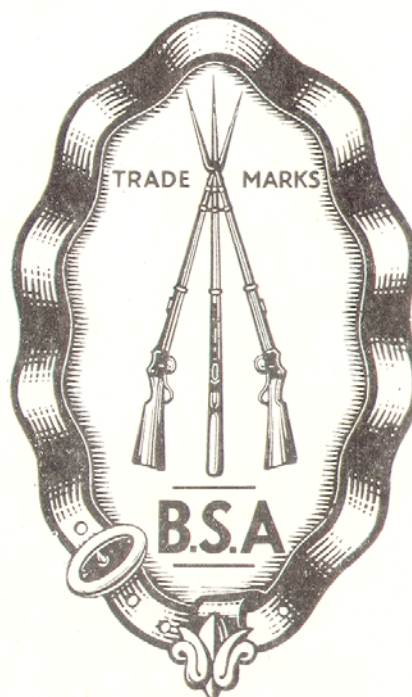
Allerede i 1967 havde man døjet med manglende evner og svagt salg af modellerne, og et relativt stort antal cykler, var taget tilbage fra USA for at blive piftet lidt op og solgt som 1968-modeller i England. Det havde allerede der givet BSA tab, som måske skulle have været et varsel. Vinteren 1969/70 havde man på BSA fabrikken i Small Heath, Birmingham investeret kraftigt i nye produktionslinier, faktisk var BSA fabrikken i denne tid verdens mest moderne motorcykelfabrik. Men med de forældede konstruktioner på de faktiske motorcykler, så havde det ikke nogen egentlig positiv effekt og det kom i stedet bare til at medvirke til årets ganske ringe resultat med et tab på hele 8 millioner £.

I efteråret 1971 havde man imidlertid meget svære økonomiske problemer, så man besluttede sig for at omorganisere. Dette indebar at man fjernede og solgte af de nye produktionslinier og man begyndte at sælge maskiner og udstyr. Man flyttede på dette tidspunkt sammenbygningen over til Meriden (på Triumph fabrikken) medens produktion af enkeltdele og motorer forblev ved Small Heath. Arbejdsstyrken ved Small Heath gik fra 4.500 til 1.500 medarbejdere og man fjernede i denne omgang 2/3-dele af hele arbejdsstyrken.

Efteråret 1972 var BSA-koncernen bankerot og man var tvunget til at begære virksomheden konkurs. Sagen endte som et regulært regeringsanliggende lige så meget fordi, at det i virkeligheden var hele den tilbageværende engelske motorcykelindustri som var på nippet til at vælte.

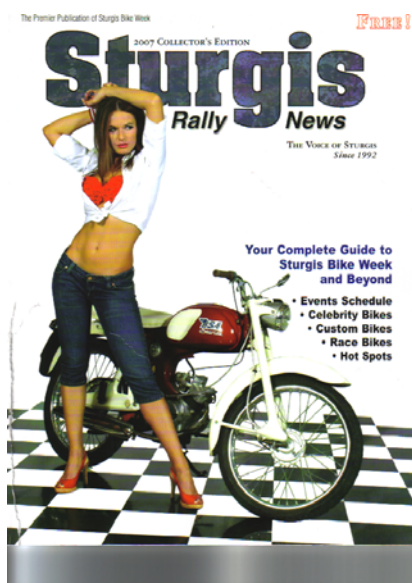
BSA som også ejede Triumph stod for 8/9-dele af den britiske motorcykelindustri, og skulle nu overtages af Norton Villiers som stod for den sidste 1/9-del af industrien.

Den 16. Juli 1973 blev det besluttet at alle BSA's resterende værdier skulle overføres til Maganese Bronze Holdings, som ejede Norton Villiers, og et nyt konsortium med navnet Norton Villiers Triumph Ltd. Blev skabt hvorefter BSA var forsvundet.





Boy Scouts of America bliver også 100 år.



Faktarude:

BSA – det korte overblik gennem årene.

1861 – Birmingham Small Arms Company Limited dannes og begynder at maskinelt fabrikere geværer.

1910 – BSA's første egne motorcykel vises, Daimler tilkøbes og biler bliver nu en del af koncernen.

1916 – November til november 1918 forbydes al civil produktion af motorcykler grundet 1. Verdenskrig.

1920 – BSA's første V-twin, model E, 6/7 HP, 770 cm³, tre-trins gearkasse og kædetræk.

1923 – BSA's første topventilede, De-luxe model Motor Bicycle Model L, 350 cm³.

1926 – BSA Sloper introduceres, langt forud for sin tid.

1927 – "En ud af fire motorcykler er en BSA" verdens største MC-fabrikant er et faktum.

1930 – BSA køber Lancaster Motor Company.

1935 – Empire Star modellerne introduceres.

1943 – Sunbeam Ltd. Og New Hudson Ltd. tilkøbes af BSA.

1944 – Ariel Motors Ltd. købes af BSA.

1945 – BSA fremstiller foruden mængder af våben 126.334 motorcykler af model M20 under krigen.

1946 – BSA B31 introduceres og følges året op med B33, A7 introduceres ligeledes.

1948 – BSA Bantam introduceres, og de første motorer leveres til Monark i Sverige.

1951 – Triumph Motorcycles købes af BSA.

1953 – BSA Motorcycles Ltd. dannes, cykler fremstilles under BSA Cycles Ltd.

1956 – BSA Cycles Ltd. sælges til Raleigh Industries.

1958 – Den første lokale BSA klub dannes i Sheffield.

1962 – A50 og A65 med "Unit Construction Motor" introduceres.

1963 – BSA Owners Club of England dannes.

1964 – Det første internationale BSA rally holdes.

1968 – BSA Rocket 3 introduceres.

1969 – BSA/Triumph stod for 80% af eksporten i britisk motorcykelindustri.

1971 – Alle modeller får nye enhedsstel fabrikeret sammen med Triumph.

1973 – BSA ophører som motorcykelmærke-

1975 – Triumph T160 produceres på Small Heath produktionsområdet.

1980 – NVT (Norton Villiers Triumph) producerer 50 nye 175 cm³ to-takt, med navnet BSA. Dansk BSA Klub dannes.

1983 – Danmark holder sit første internationale BSA rally på Langeland.

1992 – Danmark holder sit andet internationale BSA rally i Hillerød.

2000 – Danmark holder sin første internationale BSA summer camp i Jels.

2005 – Danmark holder sit tredje internationale BSA rally i Jesperhus Blomsterpark.

2010 – Dansk BSA Klub bliver 30 år og BSA kan fejre 100 året for den første motorcykel.