



BSA og Motocross:

Motocross, eller Scramble som det tidligere kaldtes, har rødder tilbage til 1920'ernes England og i 1930'erne udvikledes der en hurtigere variant af Trial som dengang kaldtes Scramble.

BSA havde frem til slutningen af 1960'erne en afgørende for ikke at kalde det dominerende rolle indenfor motocross.

Lige fra 1930'ernes forsigtige start udviklede BSA særskilte specialmodeller egnede for denne konkurrenceform og i efterkrigstiden kom man totalt til at dominere sporten med sine pålidelige og robuste maskiner.

Den første konkurrencetilpassede efterkrigsvariant af den 1-cylindrede, 350 cm³ B31 kom allerede i 1946 og fik navnet B32. Den viste sig i øvrigt egnet til både Trial og Scramble.

Recepten var enkel med lav udveksling, forkromede skærme, 21" forhjul og 4" bredt baghjul sammen med oplagt udstødning og beskyttelsesplade under motoren.

I 1947 blev også en konkurrence variant af nye 1-cylindrede B33 sluppet på markedet med betegnelsen B34 og egentlig efter samme koncept som B32'eren.

Forveksel i øvrigt ikke disse modeller med dem som senere kom til med tilnavnet Gold Star, det er ikke samme sag men nært beslægtede modeller.



1949 – den store nyhed dette år var fremkomsten af BSA Gold Star stadig i form af ZB32GS og ZB34GS som modellerne blev kaldt. Høj grad af tuning, motor i ren aluminium og stel med plunger affjedring som standard. En masse forskelligt ekstraudstyr gjorde modellerne særligt egnede indenfor Trial, Scramble og Road Racing hvor man i sidstnævnte især sigtede imod det populære Clubmans TT.

1950 – B32 og B34 modellerne kunne nu også fås med ren aluminiumsmotor, men disse var ikke markerede med de i dag så eftertragtede GS initialer. Selv den lille 125 cm³ Bantam kunne nu fås i en konkurrencemodel med federe dæk for især at øge terrænpotentialet.



Der skete vigtige ændringer på Gold Star modellerne, som blev de første BSA modeller hvor stellet blev udstyret med svingarmsaffjedring i 1953.

Herefter fulgte kort efter hinanden i udvikling modellerne med motorbetegnelserne CB- i 1954, DB- i 1955 og DBD- i 1956. BSA Gold Star fandtes i motocross versionerne frem 1962 og der fandtes også en nærtbeslægtet variant rettet imod det amerikanske marked kaldet Catalina.

BSA måtte erkende i slutningen af 1950'erne at Gold Star'en var ved at være lidt vel tung, og begyndte derefter udviklingen af en lettere og mindre kompliceret modelserie som blev offentliggjort i 1959. Det var den første

såkaldte "Unit Construction" model af BSA C15, en 250 cm³, 1-cylindret topventilet motor med en fir-trins gearkasse indbygget i et fælles krumtap/gearkasse hus som også indeholdte vekslerstrømsgenerator og batteritænding. Især de sidstnævnte ændringer gav en dramatisk forenkling af kompleksiteten for med et slag var to gange roterende kobberkredsløb, med deraf følgende risiko for knækkede ledninger, og to sæt kul-kontakter på slæberinge blevet erstattet med en simpel gang roterende permanentmagneter. Et lige så enkelt og let svejst stel komplementerede hele den nye konstruktion og det blev starten på en hel ny era med mindre komplicerede og lettere motorcykler, som viste sig endog ganske kompetente indenfor konkurrencesport og eksport til frem for alt USA.

1960 – C15 modellerne blev nu leveret i en række tilpassede varianter med C15T (for Trial), C15S (for Scramble), højtliggende udstødningssystemer og passende dimensioner hjul og dæk. Modelserien udvikledes også hurtigt i kapaciteten med en 350 cm³ i 1964 (B40 som det danske militær indkøbte i en ganske pæn mængde, i øvrigt udstyret med tilnærmelsesvis tre første gear og et fjerdegear samt en aldeles ubrugelig karburator hvis eneste force var af benzinen ikke væltede ud hvis cyklen væltede om i terræn) og en 441 cm³ B44 Victor Grand Prix som lænede sig kraftigt op ad BSA's succes i VM sammenhænge indenfor motocross. Kraftigere konstruktion af motor og især også gearkasse gav crosskørerne en næsten ligeså konkurrencedygtig maskine som Jeff Smith kørte med i VM sammenhæng.



1971 – her får alle BSA og Triumph modellerne nyt steldesign medens motorerne efterlades tilnærmelsesvis uændrede. På engelsk blev betegnelsen "Oil in Frame" eller "Olierørsstel" på dansk, en smart og snedig løsning med et kraftigt og stabiliserende over stelrør, der samtidigt havde en dobbeltfunktion som olietank. Schweiziske Egli lavede siden hen samme løsning på sine succesrige stel. Og man kan i og for sig også sige at danske Nimbus brugte funktionen på Kakkelovnsrøret fra 1927 – 34, hvor stellet dog dobbeltfungerede som benzintank. BSA 1-cylindrede modeller som blev præsenteret i 1971 var B25SS Gold Star (250 cm³ til asfalt), B25T Victor Trial (til netop Trial) B50T Victor (500 cm³ til Trial) B50SS Gold Star (500 cm³ igen til asfalt) og B50MX særligt egnet til motocross.



BSA var mere eller mindre totaldominerende indenfor motocross i efterkrigens England og Europa. Maskinerne var enestående og det var i tiden mere reglen end undtagelsen, at vinderen af løb vandt på en BSA. I Danmark er vores nationale motorcykelkonstruktion desværre til at overskue, men i Sverige, hvor egenproduktion har langt større tradition, prøvede man op igennem 1950'erne at lave modstykker til denne dominans, men selv mærkerne Monark og Lito havde påfaldende mange BSA dele inkorporeret i sine konstruktioner. Da BSA konstant fortsatte sin udvikling af modellerne blev det først noget oppe i 1960'erne at

Husqvarnas to-takts modeller kunne begynde at give BSA en reel kamp.

BSA's dominans fortsatte faktisk ret upåvirket indtil den nye era med to-taktsmaskiner overtog scenen indenfor motorcross.

BSA gik konkurs i 1972 og dette til trods var der en lille efterproduktion af BSA B50MX i 1973, men det var udelukkende eksport og egentlig lukning af allerede indgåede aftaler i USA. Det engelske CCM fortsatte med at anvende og videreudvikle B50 motoren til deres især cross modeller, men selvom modellerne var populære stoppede tilvirkningen af BSA baserede motocross maskiner i omkring 1980.



I dag er BSA modellerne ufatteligt populære indenfor den klassiske terræn klasser, hvor både stabilitet og relativt let adgang til nye reservedele gør det muligt at komme meget langt med BSA'erne. BSA – Still Leader of the Pack.