

BSA: Van geweerlopen naar olie lekkages op de snelweg

Als je aan de Britse motorindustrie denkt, denk je waarschijnlijk aan twee dingen: nobele nostalgie en een klein plasje olie op de oprit. En niemand belichaamt die glorieuze, chaotische combinatie beter dan BSA (Birmingham Small Arms Company).



Hier is het verhaal van een merk dat begon met vuurwapens, de wereld veroverde op twee wielen, en uiteindelijk roemloos ten onder ging door een dodelijke combinatie van Britse koppigheid en Japanse precisie.

De opkomst: "Wij maken alles, als het maar van metaal is"

BSA begon in 1861 niet met dromen over vrijheid op de open weg, maar met het fabriceren van geweren. "Small Arms", weet je wel. Maar rond de eeuwwisseling dachten de bazen in Birmingham: "Waarom schieten we alleen kogels af als we mensen ook op stalen frames met een stinkende verbrandingsmotor vooruit kunnen kataporteren?"

En zo geschiedde. BSA begon motoren te bouwen en deed dat verdomd goed. Tegen de jaren '50 was BSA niet zomaar een motormerk; het was een gigant:

De grootste ter wereld: Op het hoogtepunt was één op de vier motoren wereldwijd een BSA.

Legendarische modellen: De Gold Star was de ultieme droom van elke vetkuif die met 100 mijl per uur voorbij het lokale café wilde scheuren.

Onverwoestbaar (dachten ze): De motoren stonden bekend als degelijk, rauw en karaktervol. Karakter betekende in dit geval: trillingen die je vullingen uit je tanden rammelden en kleding die na elke rit rook naar onverdunde benzine.

BSA was koning van de weg. De Britse vlag wapperde trots, de fabrieken draaiden overuren, en niemand zag de storm aankomen.

De neergang: "Wat kunnen die Japanners nou helemaal?"

In de jaren '60 zaten de bestuurders van BSA op hun luie achterste in chique herenclubs, nippend aan hun lauwe ales, overtuigd van hun eigen onschendbaarheid. En toen kwamen de Japanners.

Honda, Yamaha en Suzuki betraden het podium. En ze brachten iets mee wat de Britse motorrijder nog nooit had meegemaakt: motoren die géén olie lekten en daadwerkelijk startten als je op een knopje drukte.

Terwijl Honda de CB750 presenteerde — met vier cilinders, een elektrische starter en schijfremmen — reageerde BSA op de enige logische Britse manier:

1. Ontkenning: "Echte mannen gebruiken een kickstarter tot hun enkel breekt."

2. Knulligheid: BSA bracht met veel moeite de Rocket 3 uit. Een prima driecilinder, maar de vormgeving leek op een kruising tussen een koelkast en een stoomlocomotief omdat het management weigerde naar de ontwerpers te luisteren.

3. Kwaliteitscontrole? Welke kwaliteitscontrole?: De motoren verlieten de fabriek soms met onderdelen die met tape en hoop aan elkaar hingen. De grap ging al snel dat BSA stond voor 'Bloody Sore Arse' of 'Birmingham's Scrap Armoury'.

Het einde: De genadeslag

Tegen de vroege jaren '70 was het geld op, de technologie verouderd en de reputatie gereduceerd tot een hoopje roest. In 1973 viel definitief het doek voor de oorspronkelijke BSA-motorfietsenfabriek. De Britse overheid probeerde de boel nog te redden door het samen te voegen met Triumph, maar dat was zoiets als twee zinkende schepen aan elkaar vastknopen in de hoop dat ze blijven drijven.

Het vonnis? BSA werd ingehaald door de tijd, de techniek en hun eigen arrogantie.

En nu?

Zoals dat gaat met nostalgie, weigerde de naam BSA nooit écht te sterven. Het merk is inmiddels overgenomen door een Indiase gigant (Mahindra) en bouwt weer retro-motoren. Ze lekken geen olie meer, ze starten als je op het knopje drukt, en ze trillen je tanden niet meer uit je mond.

Het is een modern wonder... al missen de echte liefhebbers stiekem toch die charmante zwarte vlek op de stoep.

