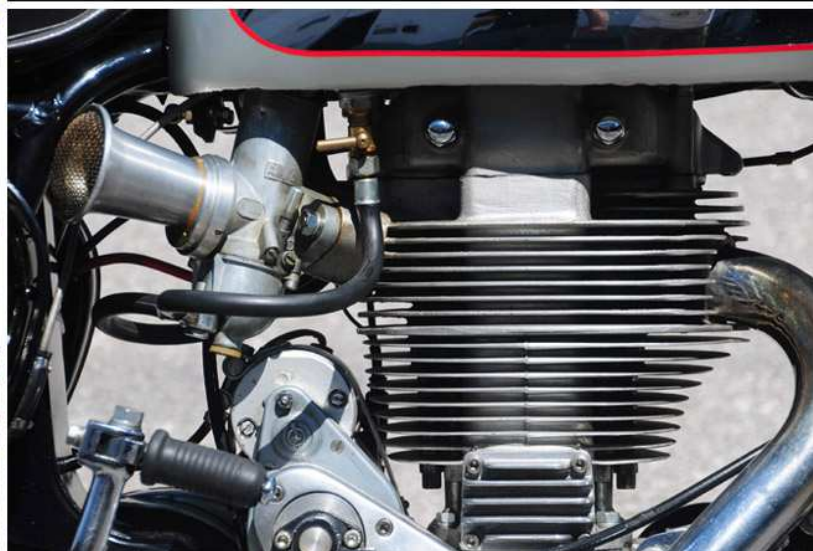


**„Goldie“ - BSA DBD 34 Goldstar
Clubman 500ohv Baujahr 1960**



Nach Ende des zweiten Weltkriegs dachten die BSA Leute erstmal nicht daran, wieder ein Sportmodell mit dem Flair der Vorkriegs-Goldstar ins Programm zu nehmen. Lediglich ein einziges OHV Modell wurde aufgelegt, eine 350er mit Graugussgehäuse und –Zylinder, die B 31. Bert Perrigo, damals sportlicher Leiter bei BSA, musste aber irgendwie seine Verpflichtung rechtfertigen und veredelte dieses schlichte Tourenmodell mit Aluzylindern und anderen „Erleichterungen“ zur B 32 - einem Sportmodell, das erfolgreich bei den in England so beliebten Trials (Geländeprüfungen) eingesetzt wurde.

Eine ähnliche Metamorphose erlebte die etwas später erschienene B 33, das 500er Schwestermodell zur 350er. Aus ihr entwickelte sich die B 34, die auch wieder den Namen „Goldstar“ tragen durfte. 1947 hatten alle OHV Modelle bereits eine Telegabel, 1950 kam eine Geradweg-Hinterradfederung hinzu. Das war die Zeit, als bei der Tourist Trophy die Clubman Klasse eingeführt wurde, ein Rennen ausschließlich für Privatfahrer. Perrigo entsandte 1948 inoffiziell zwei Piloten mit 350er OHV Singles, um aus deren auf der Strecke gemachten Erkenntnissen ein käufliches, straßentaugliches Sportmodell zu entwickeln. Diese Bemühungen trugen bereits 1949 Früchte, als ein ZB 32 Modell Goldstar diese Clubman Klasse gewinnen konnte. Noch im Herbst desselben Jahres folgte die ZB 34. Eine echte 500er Goldstar.

Wer in den folgenden Jahren in dieser Clubman Klasse anzutreten beabsichtigte, musste eine solche Goldstar fahren, wollte er Erfolg haben. BSA stellte die idealen Werkzeuge für dieses Vorhaben zur Verfügung. Gebaut wurde in Small Heath nur die Basis, vollenden konnte der Käufer seine Maschine nach eigenen Vorstellungen, und mit einer reichen Auswahl an Zubehör, das BSA zur Verfügung stellte: vier verschiedene Nockenwellen, ebenso viele Kolben für jede Art von Kraftstoff, Renn-, Straßen- oder Geländegetriebe, unterschiedliche Auspuffanlagen oder Tanks, etc. etc. Dem Kunden blieben keine Wünsche offen, und jede Goldstar geriet zu einem individuellen Einzelstück, egal ob sie im Gelände, auf der Rennstrecke oder als Cafe Racer auf der Straße eingesetzt wurde.

Außer dem umfangreichen Zubehör hatten die BSA's gegenüber der Konkurrenz (hier gehört besonders die Norton Manx erwähnt) den Vorteil, wesentlich billiger in der Anschaffung und unkomplizierter in der Wartung zu sein. So konnte man mit einer Goldstar sogar im internationalen Renngeschehen erfolgreich mitmischen (zB. gelang es Johnny Draper 1955, Moto Cross Europameister zu werden), in der nationalen Clubman Meisterschaft waren die BSA Fahrer ohnehin unter sich. Nur einige wenige Motorräder anderer Marken verloren sich im Feld der Goldstars, die meist auch den Sieg unter sich ausmachten.

1957 wurde die Clubman Klasse eingestellt, das Einzylinder Programm bei BSA wurde gestrafft – die Aufmerksamkeit der Konstrukteure galt bereits den Zweizylindertwins, die in den 60er Jahren die „leading position“ übernehmen sollten. Dabei waren die „Goldies“ mit ihren über 30 PS / 7500 U/Min. (350er) bzw. über 40 bei 7000 U/Min. immerhin für knapp 170 bzw. über 180 Km/h gut! Bert Hopwood, der Entwicklungschef, wollte deshalb den Überseeabsatz ankurbeln, indem er 1954 die Amerikaner auf ihren ureigenen Terrain zu schlagen beabsichtigte: er sandte eine Abordnung nach Daytona, zum 200 Meilen Rennen auf dem ultraflachen Sandstrand, das bis dahin von den schweren Harleys und Indians dominiert wurde. Tatsächlich liefen auf den ersten fünf Plätzen ausschließlich Bi eS Ay's ein, allerdings waren die beiden ersten im Ziel auf A7 Zweizylindermodellen unterwegs gewesen. Erst als dritte kam eine Goldstar ein.

Zu Beginn der 60er Jahre war die Zeit für Einzylindermodelle am Ablaufen, die letzte Gold Star verließ 1963 das BSA Werk Small Heath.





Ortswechsel: wir besuchen Hubert Furtner in seiner Garage in der Nähe von Linz, wo sich ausschließlich britische und italienische Renn- und Sportpreziosen den immer knapper werdenden Platz teilen. Jede Maschine ist mit einer Plane abgedeckt, um die allesamt perfekt restaurierten Raritäten vor UV Licht zu schützen. Aber Hubert weiß genau, wo welcher seiner Schätze steht und findet auf Anhieb die Goldstar, um sie für eine Fotosession im Hof ins rechte Licht zu stellen. Während wir fotografieren, erzählt uns Hubert alles, was man über diese klassischste aller klassischen britischen OHV Singles wissen muss. Zum Beispiel, dass wir hier ein spätes Clubman Modell der DBD 34 – die gab es ab 1956 - vor uns haben, bei der die großzügige Zylinderverrippung bereits das Stoßstangengehäuse verdeckt. Die Tourenversion ließe sich anhand Faltenbälgen an der Telegabel, dem hohen Lenker, der breiteren Sitzbank, dem Standardgetriebe und den Armaturen leicht erkennen.

Aber auch die Clubmans unterschieden sich ab Fließband von unserem Fotomodell: Zum Standard gehören ein 1 ½“ Amal GP 1 Vergaser, das RR T2 Viergang-Renngetriebe, die „Clip-On“ Stummel lenker, hochverdichtete Kolben, Racing-Nockenwellen, nach hinten versetzte Fußrasten, der nach hinten zu schaltende Fußhebel und der formschöne Tank mit den verchromten Seitenflächen, der mit einer einzigen, unter einer Blende verborgenen Schraube arretiert wird. Die DBD 34 Clubman war die teuerste aller Goldies, aber auch die konnte man noch veredeln, und alle von BSA angebotenen Teile – bis auf den Alu-Renntank und die Höckersitzbank – finden wir auch an Huberts BSA: die 190mm Vollnabenbremsen (die erst ab 1961 Standard wurden), die Alu-Hochschulterfelgen, die Leichtmetall-Steuergehäuseabdeckung mit den die Linie des Zylinders fortführenden Kühlrippen, den Seitenständer und den linksseitig angebrachten Haltebügel.

Dass an Huberts DBD 34 der Amal Concentric Vergaser der Tourenausführung montiert ist und er uns den GP Vergaser komplett mit Bowdenzügen und Hebeln neben die Maschine zum ablichten ausbreitet hat einen Grund: Zum Rennfahren hat er nämlich genug andere heiße Eisen in seiner Sammlung, die Goldstar ist angemeldet und wird

von ihm auf der Straße bewegt. Wofür der Vergaser der Tourenausführung sich besser eignet. Diesen Tipp hat ihm Eddie Dow gegeben, nicht nur BSA Rennfahrer, Techniker und Historiker, sondern so etwas wie der Merlin unter den Goldstar-Druiden. Mit diesem Mischer leistet sie zwar nicht die 42 PS der mit offenem Megaphon ausgerüsteten Rennversion, aber sie benimmt sich manierlicher im Straßenverkehr.

Lange Jahre hat Hubert nach einer DBD 34 in der Clubman Version gesucht. Was angeboten wurde war entweder verschnittener Schrott oder preislich in völlig abgehobenen Sphären. Erst der Auftrag an einen britischen Händler – der ihm einen Gefallen schuldig war – von der Insel eine Goldstar anzuliefern, sobald er eine im gewünschten Zustand finden würde, führte zum Erfolg. Wenn auch anders als gedacht: gleich vier DBD's stellte der ihm vor Haus, mit dem Angebot, sich von jeder das zu nehmen was er für brauchbar hielt, die anderen wieder zu komplettieren und ihm drei zurückzugeben. Motor und Fahrwerk hat Hubert bei keiner der vier getrennt - die blieben im Zustand „Matching Numbers“. Aber sonst machte er vom Angebot freudig Gebrauch und schraubte bei jeder die Sahneteile herunter und vereinte sie zu der Goldstar, wie wir sie hier auf den Fotos zeigen können. Dass dazwischen eine aufwendige Totalrestauration inklusive Einbau einer neuen Kurbelwelle (die Schwachstelle der Clubman, sagt Hubert) liegt, versteht sich bei ihm von selbst.







