

Tidningens innehåll:

Vid styret	3
Hjulkryss	4
BSA 100 år – 2010	5
Hjulafton på Bonneville	6-9
Internationella BSA Rallyt 2010	10-11
Motormännens BSA M21	12-14
Den gamla BSA-återförsäljaren	16-27
Liten dagbok från 46:e Internationella BSA Rallyt 2009 i Holland	28-33
Nyheter från MHRF	34
Skåne Rundt 2009	35
Boktipset	36-39
Praktiskt om Framgaffeln	40-43
Klubbregalia	44
Säljes & Köpes	45
Klubbinfo – Styrelse & Lokalavdelningar	46-47
Träffkalender	47

Hjulafton på Bonneville

Sist vi var på Bonneilles saltöken med Bonneville Brenda en BSA Gold Star från 1955 var i augusti 2007 och kom därifrån med ett rekord på 91,851 mph (147,8 km/t). Delägaren Phil Anderson var förare och det var hans dröm att tävla i saltöken för att sätta ett 'land speed record', ett hastighetsrekord på land. (Se omslagsbilden – Tad Meadows med Bonneville Brenda).

Vi har sedan dess haft planer att återvända till Bonneville och El Mirage under 2008 för att höja vårt hastighetsrekord. Men Phil var för sjuk för att återvända i augusti 2008 och förlorade till slut sin kamp mot cancer i november 2008. Vårt rekord på El Mirage höll sig men på Bonneville hade det slagits av en BMW.

På våren 2009 bestämde vi att köra BUB Speed Trials som är enbart för motorcyklar. I förberedelserna bytte jag Clubman-kammarna mot andra eftermarknadskammar, såg över däcken, tog hjälp av Ed LaCruz på Dyna Reno för råd om alla justeringar och anställde en ny förare – Tad Meadows.

Efter att ha gjort allt detta tog vi vår maskin till vår topphemliga testbana (en övergiven landningsbana) för att påbörja finjusteringarna. Vi hade kört på ett 320 huvudmunstycke vilket ledde till påpekande från Tad vid första rundan om att maskinen missade på högvarv, något vi alltid hade brottas med. Ed läste av tändstiftet och föreslog att vi skulle gå till ett mindre munstycke. Missarna minskade och när vi kommit ned i ett 280 huvudmunstycke blev det ett stort leende. Misständningar på högvarv var nu helt borta och maskinen drog fortfarande när vi var tvungna att slå av efter ¾ mile på vår testbana. Efter våra goda resultat gick vi upp en kugg på motordrevet för att se om vi kunde öka hastigheten. Den rundan kom vi upp i 97 mph (156 km/t) enligt vår GPS, var nöjda med dagen och riktade in oss på färden till Wendover och 'The Salt' – (Bonneville Salt Flats i Utah).

För att hedra Phil och med stöd av hans fru, Joanne Anderson och familj, bildade vi vårt team som bestod av Joanne, dottern Pat, svågern Moe, barnbarnet Seth, familjevänner Mary Ann, jag själv och min fru Patti, vår son Tad och flickvännen Michelle, kusinen Terry (var villig att dra släpkärran och köra sin pickup på saltet), vännerna Mike och Dave som tillsammans var teamet – Ace British Racing (ABR).

Av Jerry Meadows,
(översättning Johan Johansson).
Foto: Meadows.



Jerry och Tad med sin BSA 500 cc Gold Star 1955.

Vi gjorde T-shirts och förberedde oss för att hålla Phil's dröm levande.

Vi lastade alla verktygslådor, reservdelar, Gold Star, Honda depåhög, mat, dryck och människor i en tre-bils karavan som lämnade Reno kl 04.00 på morgonen den 28 augusti. Vi kom fram till 'The Salt' kl 11.30 och lastade av vår Gold Star och fortsatte fram till registreringen och maskinundersökningen. Den enda haken var att det kommit en ny regel som krävde att bränsleledningarna skulle vara brandsäkra. För detta sprang vi snabbt över till mataffären och köpte aluminiumfolie som vi virade in bränsleledningarna med och säkrade med låstråd. Detta accepterades så vi kunde fylla upp tanken med det godkända bränslet, försegla tanken, ställa i ordning vår depå och åka till hotellet för en morgontidigt förarmöte dagen därpå kl 06.00.

Förarmötet kl 06.00 avhölls kl 08.00. Iväg till försträckan och 'Bergs-banan'. Vår första körning var kl 10.52 och med en massa strul, vår förare startade på fel växel men lyckades hacka iväg. Det ordnade upp sig innan tidtagningen mellan miles 2 och 3 (1,6 till 3.2 km) och slutade med 94,318 mph (151,79 km/t) vid luftdensiteten 6299 ft. Han körde direkt till reservoarerna och väntade på sin tur för återfärden, vetandes att han kunde köra fortare än så. Man släppte iväg en grupp för returfärd och vi åkte tillbaka början av 'Bergs-banan'. Med hojen i rätt växel och med ett rappt ljud, startade Tad kl 12.19. Över radiosystemet kunde vi höra att has-

tigheten nu var 102,268 mph (164,58 km/t) (luftdensiteten var 6675 ft) och vårt team exploderade av glädje. Tillbaka vid reservoarerna förseglades motorn av inspektörerna så att vi kunde köra mer vid efterföljande försök. Efter ett telefonsamtal med Tad, Ed LaCruz och mig själv bestämde vi att minska en kugg på motordrevet för nästa dags körning. 45 minuter senare var detta fixat, lunch hade ätits, vi hade stirrat på exotiska maskiner och teamet var på väg tillbaka till hotellet och poolen.

På måndag morgon hade luttrycket stigit så vi gick upp i huvudmunstycke till 290, startade maskinen och Tad körde bort till försträckan där han flaggade igenom till den Internationella kort-banan. Där väntade vi på vår start och så andra deltagare och 'cigararer' köra på den långa banan. Vårt försök startade kl 09.06 och fick en hastighet på 103,8 mph (167,05 km/t) (luftdensitet 5768 ft). Vi mötte en mycket uppspelt Tad vid reservoaren och väntade på att få köra returfärden. Tillbaka till banans början där vi satte oss för att se våra två medtävlare bara för att se dem stänga av i sista minuten medan vi fick vänta på fler tillbaka körningar. Över en timme senare var det vår tur i motvind kl 11.32 som vi körde i 103,115 mph (165,95 km/t) (luftdensitet 6105 ft).

Tillbaka vid reservoaren bestämde vi att vara nöjda med medelhastigheten på 103,4575 mph (166,499 km/t) gick vi vidare med att plocka ner motorn för kontroll av cylindervolymen. 50 minuter senare var den uppmätt till 500,001 cc och godkänd att vara inom specifikationerna för 500 cc klassen. Vi noterade att speakern bekräftade att saltet reducerar toppfart med ca 10% jämfört med en hård yta. Denna gång hade vi inga mekaniska problem och var nöjda med vad vi hade åstadkommit.

Vi packade ihop vår depå och hade en händelsefri återresa till Reno. Tad och Michelle belönade sig själva med att stanna till i Winnemucca för att hämta upp en 8 månaders gammal chokladfärgad labrador. Nu sitter vi hemma och väntar på att tävlingsveckan skall sluta på torsdagen och att resultaten skall publiceras.

Till slut – resultaten publicerades den 19:e och AMA-rekordet som hör till Bonneville Brenda och Tad Meadows för 500 PPV på 103,457 mph (163,49 km/t). Nu måste vi bestämma oss om vi vill delta i världsfinalen i oktober för att återta SCTA-rekordet.

The End.

BSA slår fortfarande rekord på Bonneville

Text: Rickard Nebrer,

Foto: Sommers & Sommers

BUB Speed Trials körs veckan efter Bonneville Speed Week som är den största årliga och mest berömda tävlingen i grenen. Från Rickard Nebrer kommer följande rapport.

Bilderna är från Bonneville nu i aug 2009 där Team Sommers & Sommers (Craig Sommers och hans son Max Sommers) slog det gällande rekordet som hölls av en Aermacchi.

Motorcykeln är en BSA B25 från 1971. Original ram, dubbla tändstift och Mukuni förgasare. Resultaten blev 92,6 mph (149 km/t) som bäst över den 3 miles (4,828 km) långa mätsräckan.

Max Sommers på Bonneville Speed Week 2009.



fortsättning nästa sida



I Team sommers & Sommers depå.

Team Sommers & Sommers BSA B25.



Länkar

BUB Motorcycle Speed Trials (Endast MC) – AMA Racing <http://www.speedtrialsbybub.com/>

Amerikansk site för Land Speed Record <http://landracing.com/>

Southern Californian Timing Association – Bonneville Speedweek (Bil MC mm) <http://www.scta-bni.org/>

Svensk site för Land Speed Record ! <http://www.landracing.se/>

Lite kring klassindelningen för motorcyklar

Det finns många och detaljerade regler för dem som deltar i tävlingarna / rekordförsöken men för oss som bara drömmer räcker det långt med att förstå klassindelningen vilken vi skall förklara härunder. Nedanstående är ett ur BUB:s reglemente 2009 och kan i sin helhet hämtas från deras hemsida (se länkar).

Motorcyklarna delas in i klasser enligt följande: Cylindervolym, Ramklass, Motorklass.

Cylindervolym

Cylindervolymen är maximerad i följande klasser, om motorn är över klassgränsen så sätts den i närmast högre klass. Dock kan inte tex en 645 cc motor klassas in i 750 cc utan den tillhör givetvis 650 cc klassen.

Klasser: 50, 100, 125, 175, 250, 350, 500, 650, 750, 1000, 1350, 1650, 2000 och 3000 cc.

Ramklass

P – Standard (Production)

M – Modifierad

MPS – Modifierad Partiell Strömlinjeform

A – Specialbygge

APS – Specialbygge Partiell Strömlinjeform

S – Strömlinjeformad

SC – Sidovagn

SCS – Sidovagn Strömlinjeformad

Motorklass

P – Standard (Production)

PP – Standard Stötstångs

PV – Standard Vintage (Tillv före 1956)

PB – Standard Kompressormatad

PG – Stötstångs bensin (Gasoline)

PF – Stötstångs annat bränsle (Fuel)

PBG – Stötstångs, Kompressormatad, bensin

PBF – Stötstångs, Kompressormatad, annat bränsle

VG – Vintage Bensin

VF – Vintage, annat bränsle

VBG – Vingtag, kompressormatad, bensin

VBF – Vintage, kompressormatad, annat bränsle

AG – Modifierad, bensin

AF – Modifuerad, annat bränsle

BG – Kompressormatad, bensin

BF – Kompressormatad, annat bränsle

UG – Obegränsad, bensin

UF – Obegränsad, annat bränsle

D – Diesel

DB – Diesel Kompressormatad

W – Elektrisk

Anmärkningar:

Vintage är fordon tillverkat före 1956. Som kompressormatning klassas mekaniskt driven kompressor eller avgasdriven turbo. Bränsle indelas i två kasser, Gasoline (Bensin) som köps på tävlingsplatsen av godkänd leverantör och fylls på förseglad bensintank, Fuel (annat bränsle) här godkänns 2009 följande bränslen: Akohol, Nitrogen, Nitrometan, Vätgas, Diesel och Bensin som inte köpts på plats av godkänd leverantör.

Några BSA Rekord från Bonneville

I listan härunder ser du, Klass, Team, MC, mån/år, hastighet (mph)

SC-VF Wheel Tramps BSA 1948 BSA 8/06 83.148
SC-VG Wheel Tramps BSA 1948 BSA 8/06 81.582

350 cc

APS-VF Bill Jenkins BSA ' 01 97.511

APS-VG Jenkins/Herrmann BSA ' 01 81.903

A-VF Jenkins - Herrman BSA 8/04 105.454

MPS-VF Jenkins-Shogun BSA 8/04 108.213

MPS-VG Bill Jenkins BSA 8/04 82.445

650 cc

APS-PF Ivan W. Thelin BSA 8/07 101.641

APS-PG Ivan W. Thelin BSA 8/07 102.795

750 cc

APS-VF Terry Lewis BSA ' 02 123.654

A-VF Terry Lewis BSA ' 02 121.341

MPS-VF T. Lewis BSA ' 99 128.417

MPS-VG Terry Lewis BSA ' 99 126.489

M-VF Terry Lewis BSA ' 00 122.853

500 cc

MPS-VBG Wheel Tramps BSA BSA 8/07 66.593

M-VBF Matthew Shuss BSA 8/05 59.763

M-VBG Matthew Shuss BSA 8/05 58.151

P-PV Bonneville Brenda BSA 8/07 91.851

BSA Bladet 2009 / Johan Johansson