

Hiltunens fräna gatbilar

Fuel

Nummer 3 2012

MAGAZINE

Pris: 79:- Nkr: 69:- Euro 8,90 Dkk 67:-



EDRS Nats Doomsday Impala NIXXON



NITROBIL FÖR SALTET

INTERPRESS 0205-03



7 388020 507901

RETURVECKA v 34

Jim Reid Jr:s stocker • LS Cobra

40 ÅR SENARE...

Kan Danny Thompson knäcka 500 Mph med M/T Streamlinern?

Text: Bo Bertilsson Foto: Bo Bertilsson, NHRA Museum



Mickey Thompson fick modellen av den då nya streamlinern när han var sängliggande med ett brutet ben. Det var innan bilen byggdes i slutet på 60-talet.

Mickey Thompson var nog kanske mest aktive hot roddern USA någonsin haft. Han var själv involverad i all typ av motorsport, innovatör och även som arrangör av tusentals tävlingar. Mickey blev mest berömd för sina rekordkörningar på Bonneville Salt Flats.

Han hade redan satt en hel del rekord men när han rullade ut

sin fyrmotoriga Challenger 1 streamliner år 1959 hände något. Det vilda bygget ledde till att han blev en rejält omskriven stjärna i motortidningarna och snabbt hamnade i nyheterna på TV. Mickey hade nämligen beslutat sig för att ta tillbaka ett hastighetsrekord till USA, efter att John Cobb från England hade kört 396 Mph. Mickeys "hembyggda" streamliner hade fyra stycken trimmade 414 ci Pontiac-motorer. Efter den första långa testen som pågick i veckor åkte Mickey ett par 360 mph repor i Challenger 1, han var då iklädd skinnkläder och hjälm. På den tiden fanns det inte några eldsäkra föraroveraller.

Året efter, 1960, kom Mickey tillbaka med sitt team och Challenger streamlinern på ett öppet släp bakom en Pontiac herrgårdsvagn. Nu var den ombyggd en del och motorerna hade 6-71 kompressorer, vilket gav Mickey en hel del hästkrafter extra. Nästa försök gav Mickey chansen att bli den som skulle knäcka 400 Mph (643 km/h), vilket han också lyckades med och gjorde det med 406,60 repa. Nu var han "the worlds fastest man on wheels".

Senare var Mickey involverad i att bygga revolutionerande Indy 500 bilar, dragracing bilar, off-road racers och skapade



Streamlinern var på plats hos Steve Davis redan år 2010.



CHALLENGER 2.5

Chip Foose hjälpte till att rita lite skisser på bilen

offroad stadion-racing. Han satte en otrolig mängd rekord i alla typer av racerbilar på bland annat Bonneville och dragstrips. I slutet av 60-talet beslutade han sig för att bygga ytterligare en streamliner, med en hel del nya teorier. Han hade Ford som sponsor och därför användes två stycken Ford SOHC hemimotorer, en framför och en bakom förarutrymmet. Bilen skulle också bli fyrhjuldriven precis som Challenger I, men betydligt smalare, inte mycket bredare än motorerna. Första testerna på Bonneville var 1968 med den nya och hela nio meter långa streamlinern. Efter ett par 360 Mph repor kom det dåliga vädret och SCTA stängde av banan. Senare det året drog Ford in sponsringen och Mickey "parkerade" bilen. Det blev inget mer kört och 20 år senare, 1988, blev Mickey Thompson och frugan Trudy tragiskt nog ihjälskjutna utanför sitt hus en tidig morgon av ett par lejda mördare. En av Mickeys tidigare affärskollegor blev långt senare dömd för dådet, faktiskt så sent som år 2007.

40+ år senare

Sonen Danny har varit lika aktiv racerförare som sin far och har nu dragit igång ett projekt att uppdatera Challenger II med dagens teknologi och försöka slutföra drömmen som hans far Mickey hade. Mickey hade tagit hjälp av en hel del kända bilbyggare när streamlinern byggdes, några av dem var "Lil' John" Buttera och Pat Foster. Båda blev stora namn med att bygga funny cars och dragsters, efter det att streamlinern var färdig. Idag finns streamlinern hos Steve Davis shop i Huntington Beach, där Danny och Steve nu uppdaterar den. Steve jobbade också ihop med Lil' John Buttera med att bygga alla de berömda funny cars han levererade på 70-talet, så cirkeln är sluten med streamlinern. Precis som sin far har Danny kört massor av olika typer av racerbilar. Han har kört off-road trucks, Sprint Cars, dragracing och satt massor av rekord på Bonneville med ett par Mustangar, precis som hans far gjorde. Danny jagar fortfarande sponsorer till streamlinern men jobbet med bilen fortsätter under tiden. Chassit får lite modifieringar men blir i princip som det byggdes, styrningen kommer att ändras, hela motorpaketet med växellådor byts ut och kommer att ge Danny nästan fyra gånger mer effekt. Det kommer också att ge honom en bättre möjlighet att sätta rekord.



Detta är ett av växellådshusen och ett testblock från BAE vilket gav Danny en chans att börja montera detaljerna i chassit för att göra fästen och kolla för frigång, bland annat.



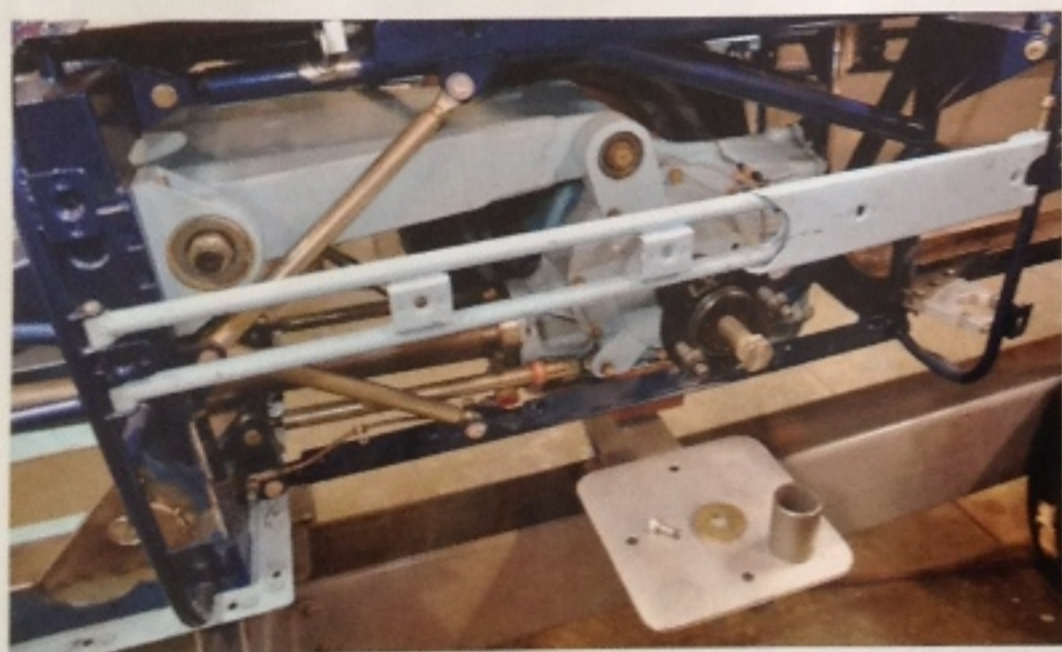
Insugskanalerna på de nya BAE topparna är ungefär två gånger två tum med mer gashastighet än de tidigare fuel-topparna. O-ringen runt insugskanalerna gör det enklare att skruva då man slipper packningar.



Steve Davis är plåtslagaren och chassiexperten som har byggt alla typer av racerbilar, från funny cars och sprint cars till Nascar-bilar och streamliners.



När fronten är helt klar kommer den att ha ett nytt scoop för luften till den främre motorn, utan att vara i vägen för Dannys siktfält. Danny tror att bilen kommer att väga mellan 2 500-2 600 kg, men vikt är inget problem på Bonneville.



Axlarna med styrningen tillverkades speciellt för bilen på 60-talet. De liknar stora Halibrand Quick Change hus och gör det möjligt att snabbt byta utväxling om det skulle behövas.



Hemi

Streamlinern var fortfarande väldigt välbehållen när Danny tog hand om den efter att föräldrarna gått bort. Han var också den ende i familjen som ville göra något med Mickeys alla bilar. Danny är även involverad i Mickey Thompson Tires, vilket är ett ganska stort företag som Mickey startade. Efter att streamlinern bara stått parkerad och visats på en del utställningar under de senaste 20 åren, tog Danny beslutet att försöka renovera och uppdatera den för att åter ta den i bruk.

För att få en perfekt motorkombination till bilen byggs det nu två stycken 500 ci Brad Anderson Hemimotorer med insprutning. För 50% nitroinblanding i metanoltankarna!

Detta beräknas ge Danny minst 2000 hästar per motor, även på den höga höjden som Bonneville ligger på. Motorn framtill sitter monterad "baklänges" för att driva framhjulen, men för att koppla ihop båda motorerna har man tillverkat en remdrivning till en backenhet, för att skicka kraften vidare till den bakre motorn. Danny berättar själv:

-Min farsa körde med två gaspedaler, men eftersom vi har bra mycket mer effekt vill vi inte att en motor ska dra iväg och varva mycket mer än den andra. Därför måste de synkroniseras.

I sprängkåporna kommer det att användas ATI kopplingar och bakom dem treväxlade B&J växellådor som växlas med tryckknappar i ratten. Hela kombinationen kommer att hjälpa Danny att accelerera snabbare och generera rejält med fart vid fjärde och femte "milen" där det räknas. Varje motor kommer att ha en stor mekanisk bränslepump i framkant och ett speciellt fäste för två stora MSD fördelare. Det kommer att ta en del

I sprängkåporna kommer Danny att använda Bob Brooks ATI kopplingar och på kåporna kommer de treväxlade B&J växellådorna att bultas.

År 2006 tog Danny sin fars -69 Mustang åter till Bonneville. En bil som Mickey satte 295 olika rekord med!



På fronten av varje motor monteras ett speciellt fäste för två stora MSD nitro racingfördelare och en mega bränslepump, som pumpar minst 30-40 gallon/min av den 50% nitro-metanol blandningen till insprutningen.

av förarutrymmet vid fötterna på Danny.

-Men det kan jag ta. Det är väl bara att böja lite extra på benen, säger han och garvar.

Han har som sagt redan kört en hel del rekordrepor på Bonneville men den senaste för två år sedan slutade inte riktigt som han hade tänkt sig. Det gick bra tills att han fått i högsta växeln i den Mustangen han körde och farten var hela 425 km/h när bilen tappade fästet, gick på tvären och började rulla. Sju varv blev den innan det tog slut. Danny klarade sig men Mustangen blev totalförstörd.

-Yeah, säkerheten i störtburen, sätet och bältena klarade mig den gången, säger Danny.

Rekordet

Det är några stycken av dem som jagar Land Speed Record (LSR) med kolvmotorer eller turbinmotor som har varit över 450 Mph, men därefter inte lyckats backa upp det. Rekordet är fortfarande 417 Mph, bara 10 miles snabbare än vad Mickey Thompson åkte med Challenger 1 redan år 1960! Med de moderna hästkrafter, bättre koppling-transmission och med hjälp av en dator i bilen har Danny alla möjligheter att knäcka det gällande rekordet. Kanske kan han till och knäcka nästa drömgräns som är 500 Mph (804 km/h)?

Uppdateringen har gett streamlinern det nya namnet "Challenger 2.5" och det ska bli väldigt intressant att följa Dannys kamp på saltet under den närmaste tiden.



Danny känner sig redan hemma i den trånga sittbrunnen, men det syns att han behöver lite mer utrymme i buren för hjälmen. "I'd like to run it tomorrow" säger han med ett leende.



En del av panelema på bilen har bytts ut och en del blir modifierade, för det krävs ett par nya scoops för att förse de stora 500 ci Brad Anderson nitromotorema med mycket luft.



Den främre klumpen är fullt avfjädrad. Originalstyrningen kommer att modifieras. Styrutslaget kommer att begränsas till enbart sex graders vinkel...

