

GnistGapet

nummer 1 2020



Medlemstidning för Lund Touring Team



Lars Tankar



Våren 2020 har ju inte blivit som man tänkt sig. Coronan har ju vänt upp och ner på det mesta. För klubbens del har vi blivit tvungna att ställa in kickoffen och utochköramötena så här långt.

Hur fortsättningen blir återstår att se. Vi får hoppas på en varm och solig sommar, så att vi kan träffas och fika på ett säkert sätt.

När det kommer till innehållet i vår klubbtidning, GnistGapet, så är det upp till oss medlemmar att bidra med detta. Alla bidrag, korta som långa, är välkomna. Ett bidrag till klubbtidningen skickas enklast och smidigast till: gnistgapet@ltt.nu

/Lars Nicklasson

LTT går på vatten och el

Hur många smartphonebatterier krävs det för att köra en färja mellan Helsingborg och Helsingör? Ja det var frågan vi ställde oss en söndag i oktober då LTT gjorde ett studiebesök på Auroa. Svaret är 1miljon dito.



Men låt oss ta dagen enligt dagordningen för studiebesöket. Vi började det hela med att borda Aurora från knutpunkten i Helsingborg, varefter vi bordade oss själva i matsalen för intagande av brunch. Denna varade så pass lagom länge att vi var tillbaka i Helsingborg när själva studiebesöksdelen av studiebesöket började.

Studiebesöket inleddes med historiken för färjetrafiken och hur och varför färjorna utrustades för batteridrift.

Varför, därför att reducera FORSEAs klimatavtryck. Ett kg uppeldad diesel ger ju cirka 4 kg koldioxid.

Hur, jo genom att serie-koppla typ 200 stycken 3.5 volts Li-jon batterier till en 700 volts batteristapel. Och sedan parallellkoppla ett stort antal, så att dessa tillsammans ger en laddningskapacitet av 3.5 MWh.

Som jämförelse så har en smartphone typiskt 3.5 Wh.

Så 1 miljon lurar blir det.



Då turn around tiden är 1 timme från första avgång från knutpunkten till nästa och överfartstiden H till H är 20 minuter,



har man 20 minuter sammanlagd tid till att ladda batterierna i hamnarna.

Här ser man skillnaden i in och utström vid laddning respektive drift för en Li-Jon stapel.



Då det går åt knappt 1MWh att köra fram och tillbaka, så behöver man trycka in 3MW under 20 minuter vid laddning.

För att hålla nere temperaturen till drygt 20 grader så krävs det vattenkylning. Så batteri-modulerna blir rejäla doningar.

Även DCDC-omvandlarna som skall transformera hamnarnas högspänning till de 700 V som batteristaplarna tål, tar sin plats.

För säkerhets skull har man placerat DCDC-omvandlarna respektive batteri-modulerna i separata containrar utomhus högst upp på översta däck.

Då är det ju mindre risk för att en batteribrand skulle sänka fartyget.



Studiebesöket rundades av med besök på bryggan respektive maskinrummet.



Klockan hade därefter blivit 5 och det var dags att ta tåget tillbaka till Lund.

/Lars Nicklasson

Thomas Hojar del 2

På det igen, denna gång får jag skylla på min äldste son så bestämde sig för att ta MC-körkort.

Givetvis behövdes ju det någon handledare. Sagt och gjort, 1 st Kawasaki ZR-7 inköptes av denna son. Först åkte vi tillsammans ut till en parkeringsplats för övning. Jag fick dock möjlighet att låna en Yamaha Fazer 600 så vi kunde ut och köra landsväg tills körkortet var fixat. Sen började springet hos Lillemans OCH till slut inköptes denna blåa Suzuki SV650S.



Denna hoj var väldigt rolig att köra med, lätt och smidig, perfekt återfallsknuttehoj. Med denna körde jag Knix och Steg1 på storbana med SMC, oerhört lärorikt.



Även son nummer 2 tog sedan MC-kort, det var roligt att köra tillsammans alla 3. Vi hade alla skaffat intercom så det var många roliga samtal under tiden.

När det sedan blev höst och den förestående vinterförvaringen närmade sig hos Lillemans, då råkade jag se denna Yamaha FZ1-S.

Oj, en provkörning senare var bytet gjort. Såg med spänning fram emot att möta våren med dubbel effekt.

Efter en försiktig start och ett verkstadsbesök pga fel på en tändkabel blev det mycket kört med denna projektil.

På hösten jag började att planera en resa ner i Europa följande sommar och insåg att det hade varit bättre med en nyare hoj, denna hade trots llt drygt 10 år på nacken.

Sagt och gjort.

Efter test av KTM Super Duke GT, diverse Yamaha-modeller, Kawasaki Z1000SX, Suzuki Vstrom, föll valet på Yamahas MT-10 Tourer Edition.

Första försiktiga varturen avverkades och 3 veckor senare var det dags för 100-mila service.

Milen rullade på, vi blev bättre och bättre kompisar och allt inför resan söderut var bokat.



Nu var det bara att se fram emot avfärden till Hamburg och biltåget, men själva resan får jag återkomma med i nästa Gnistgap.

/Thomas P



Biltåget den gång DB körde.

Smått och gott sen sist.

Som vanligt höll vi årsmöte första måndagen i november.

Denna gång passade SMC-Skåne på att marknadsföra sig. Men också lyssna in på vad vi LTTare hade på hjärtat.



Första måndagen i december håller vi öppet hus i klubbgaraget. Inne i garaget var det sig mer eller mindre likt.

Men utanför hade det hänt stora saker. Den gamla röda volvo som stått och samlat damm, var avlöst av en blå nyare dito som dammsamlare.



Lillemans mc bygger nytt.



Lillens bygger i dessa dagar en ny anläggning öster om autostradan. Detta 61 års sedan den mer blygsamma starten vid trädgårdsgatan på nöden i Lund.

För aktuell information om
Lund Touring Team, LTT
besök klubbens hemsida: litt.nu



PS

Vi hoppas få igång utochköramötena framåt sommaren.

DS