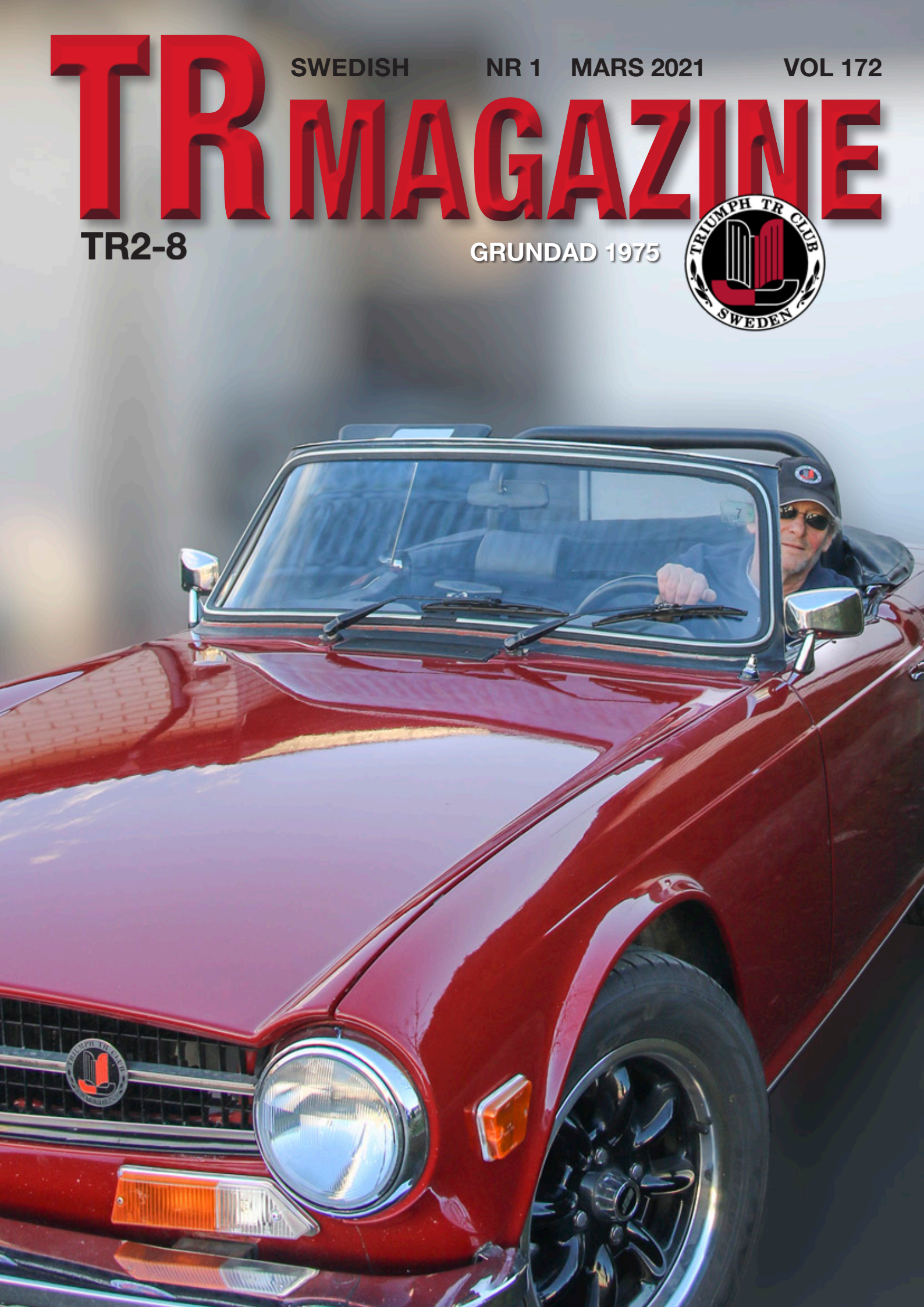
SWEDISH NR 1 MARS 2021 VOL 172

TR MAGAZINE

TR2-8

GRUNDAD 1975



Triumph TR Club Sweden grundades 1975 och är öppen för alla som är intresserade av eller ägare till TR-modeller från TR2 till TR8. Det är inget krav att äga en TR-bil.

Ordinarie medlemsavgift är 450 kr och familjemedlemsskap 50 kr. Familjemedlem är en stöd- och supportermedlem som delar och stärker TR-bilintresset inom familjen. Familjemedlem har ingen rösträtt och delar klubbtidning och andra utskick med den ordinarie medlemmen.

För medlemmar med adress utanför Sverige är medlemsavgiften 500 kr. Medlem blir man genom att betala in 450 kr respektive 50 kr till plusgiro 27 79 35-3 ”Triumph TR Club Sweden”. Triumph TR Club Sweden är medlem i Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF.

Klubbadress
Triumph TR Club Sweden
Hjortronvägen 6, 589 61 Sturefors
Internet: www.triumphtr.com E-post: info@triumphtr.com

TR International inquiries
Triumph TR Club Sweden
Hjortronvägen 6, S-589 61 Sturefors, Sweden
E-mail: nylen@telia.com phone 0046 705 28 78 81

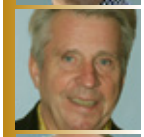
Styrelse fr.o.m. 2021-01-01



Ordförande Jan Sjögren
Författarvägen 15, 167 71 Bromma
070-519 02 84 jan.sjogren@ericsson.com



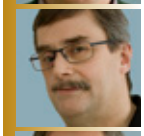
Vice ordförande Torbjörn Zettergren
Älgstigen 3, 167 66 Bromma
070-968 16 12 torbjorn.zettergren@vasakronan.se



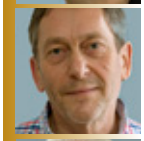
Sekreterare Bengt Arvidsson
Tortuna Vändle 18, 725 96 Västerås
072-731 87 37 bengt@silvertess.se



Kassör Håkan Jonhed
Hjortronvägen 6, 589 61 Sturefors
0724-41 26 26 hakan.jonhed@gmail.com



Ledamot Bengt-Inge Larsson
Nyponvägen 6B, 533 72 Lundsbrunn
072-531 61 81 tr6@hartorken.se



Ledamot Sten Lennbro
Bragegatan 7, 274 31 Skurup
0766-27 71 35 sten.lennbro@gmail.com



Ledamot Hans Hägglund
Augustivägen 27, 451 63 Uddevalla
0702-42 52 88 hans.hagglund@veidekke.se



Suppleant Marcus Larsson
Porsvägen 2, 589 61 Sturefors
076-622 55 05 mackanpost@gmail.com

Distrikt

Syd Skåne, Blekinge	Sten Lennbro Bragegatan 7, 274 31 Skurup 0766-27 71 35 sten.lennbro@gmail.com
Väst Halland, Göteborg, Bohuslän, Dalsland, Västergötland	Göran Andersson Ögärdesvägen 34, 436 40 Askim 0708-20 20 19 catharina.goran@tele2.se
Öst Småland, Öland, Gotland, Östergötland, Närke, Södermanland	Vakant
Mitt Stockholm, Uppland, Västmanland	Torbjörn Zettergren Älgstigen 3, 167 66 Bromma 0709-68 16 12 torbjorn.zettergren@vasakronan.se
Norr Värmland, Dalarna, Gästrikland, Norrland	Jan Dahlin Norra Gimonäsvägen 44, 907 38 Umeå 073-835 80 09 jan.dahlin@norrstaden.se
Utlands-koordinator	Bengt Nylén Blåtistelvägen 11, 239 41 Falsterbo 0705-28 78 81 nylen@telia.com

TR Teknikpool

TR2, 3, 3A Gunnar Johansson, Klägghult 8
512 61 Kalv, 0325-66 04 62, gunnarjo@netatonce.net

TR4, 4A Mikael Nilsson, Sorteraregatan 4
260 51 Ekeby, 0734-265 555
j.mikael.nilsson@gmail.com

TR250, 5PI Anders Glingesten, Kindagatan 26
582 47 Linköping, 070-493 43 38, 013140855@telia.com

TR6, 6PI Roger Nygren, Kimstadsvägen 83
610 20 Kimstad, 0705-91 31 96, s.roger.nygren@telia.com

TR7, 8 Lars-Olov Björnhov, Tvärskiftesvägen 6
239 42 Falsterbo, 0702-19 08 41, bjornhov@gmail.com

TR Breakdownsservice Sweden

UMEÅ Björn Sandström
Bölevägen 17B, 904 31 Umeå, 070-520 90 12
bjorn.mofab@bredband.net

SÄFFLE Lars Brändström, Jupitergatan 48
661 33 Säffle, 070-326 01 11, brasse007@gmail.com

STOCKHOLM Göran Wennergrund,
Ekedalsvägen 24B, 177 59 Järfälla, 08-580 191 19
070-345 43 45. fam.wennergrund@gmail.com

FALSTERBO Bengt Nylén
Blåtistelvägen 11, 239 41 Falsterbo, 0705-28 78 81
nylen@telia.com

TR Breakdownservice är till för dig som får problem med din TR när du befinner dig långt från din hemort. Ska du resa ut i Europa, hör av dig till **Bengt Nylén**, för mer information.

Webmaster

Katharina Bäcklin Arvidsson, Tortuna Vändle 18,
725 96 Västerås, 072-450 85 99, kbacklin@hotmail.com

Registerhållare/Adressändring

Bengt-Inge Larsson, Nyponvägen 6B,
522 72 Lundsbrunn
072-531 61 81, tr6@hartorken.se

Kodord för Tekniska artiklar på hemsidan: TRskruvare

Hemsida: www.triumphtr.com
Facebook: Triumph TR Club Sweden
Instagram: trmagazine_sweden

TR MAGAZINE
TR2-8 GRUNDAD 1975



Hej!

När jag skriver detta så har snödroppar, krokusar och vintergäck tittat upp i rabatterna hemma. Då kommer känslan av att ”nu vill vi ha VÅR”! Även om det har kommit ett litet köldbakslag så vet man att nu är det nära.

För att vara riktigt redo så har jag bytt bromscylindrar bak då jag upptäckte att den ena hade börjat läcka med en stor blöt fläck på garagegolvet som följd. Vidare är oljan bytt och övriga serviceåtgärder gjorda. Vi har ju en oftast alldeles för kort säsong framför oss och med ett stort uppdämt behov sen förra året så vill man inte missa någon körning.

Det vi också saknar är alla sociala kontakter med däcksparkning, glada samtal, kul turer och kulturella intryck. Vi får verkligen hoppas att vaccineringen kommer igång rejält och den har positiv och avsedd effekt. Vi planerar för fullt att förhoppningsvis kunna genomföra årets träffar, men självklart följer vi noga Folkhälsomyndighetens riktlinjer. Se till att anmäla er nu så vi vet för planering. Anmälningarna är inte bindande före sista anmälningsdagen. Mer info om vi måste ställa in kommer i nästa nummer. Vidare är vi ca 10 bilar som åker från Sverige till England i september på europaträff och det finns några platser kvar. Engelsmännen har förlängt anmälningstiden så vi hoppas vi blir fler (se längre fram i detta nummer).

Sist vill jag bara meddela att vår styrelsemedlem, Magnus Larsson, gick bort i december efter en längre tids sjukdom.

Nu skall i alla fall jag ut och sopa undan gruset utanför på gatan!

Jan

I DETTA NUMMER:

- Nya medlemmar 4
- Ny styrelsemedlem 5
- The British Invasion 6
- Toyota växellåda i en Triumph TR? ... 12
- HVDA Transmission Converters .. 16
- Motorrumsfläkt TR2 17
- TR Profiler: Sten Lennbro 18
- Leverantörer av reservdelar 26
- Välja fälgar till TR2-TR6 27
- Utflyktstips: Göteborg 28
- Bak/bromsljus med Matjessill! ... 30
- MHRF’s Årsmöte 2020 31
- Renoveringsutmaningar 32
- Vad vill du ha i tanken?? 34
- Teknik: Bromsservo i TR2 36
- Renovering av SU-förgasare 38
- Ny TR-klubb i Tjeckien 39
- Nordisk träff 40
- Events 41
- Köp & Sälj 42
- Sommarträffen 44
- Redaktionens spalt 47
- Klubbshop 48

Försäkringskommitté (MHRF)
Försäkringsansvarig och besiktningsman. Godkänner att försäkring kan tecknas för TR-klubbens räkning.
Sven Erik Jeppsson, Uranstigen 1 587 29 Linköping, 0709-98 44 60, g34@hotmail.se

Triumph TR Club Sweden är ansluten till MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

Besiktningsmän
Jhonny Meldgård, Lerbodatorp Hagen, 665 93 Kil 0554-204 06, meldgaard.martinsson@live.se
Morgan Hultgren, Däckvägen 2, 443 61 Stenkullen 0302-232 36, sportscars@bennetsimport.se
Mikael Nilsson, Sorteraregatan 4, 260 51 Ekeby 0734-265 555, j.mikael.nilsson@gmail.com
Olof Stark, Bagargränd 4, 128 67 Sköndal, 0706-88 35 59, olofstark@icloud.com
Bengt Nylén, Blåtistelvägen 11, 239 41 Falsterbo, 0705-28 78 81, nylen@telia.com

Omslagsbild
Sten Lennbro´s Triumph TR6 PI 1973
Foto: © Bengt Nylén

HJÄRTLIGT VÄLKOMNA TILL TR-KLUBBEN
hälsar vi våra nytillkomna medlemmar!

Vi hoppas att ni ska få både nytta och glädje av medlemsskapet och ser fram emot att snart få träffa er på våra olika arrangemang.

1551	Mikael Eriksson	Norredalsvägen 71	231 92 TRELLEBORG	1960 TR3A
1552	Claes Isaksson	Nils Kaggs gata 45C	254 54 HELSINGBORG	1975 TR6
1553	Lars Martinsson	Hantverkarebacken 2	692 71 KUMLA	

Medlemsregister

Vårt medlemsregister och matrikel är i första hand till för dig. Meningen är att du, likaväl som andra medlemmar, i vår matrikel lätt ska kunna finna information av intresse och då också kunna kontakta en medlem själv eller själv bli kontaktad av samma anledning.

- Har du flyttat, köpt/sålt eller aldrig registrerat din bil?
- Har din bil relevanta data?
- **Har du anmält/ändrat din epostadress?**
- Har du frågor?

Kontakta registerhållaren

Bengt-Inge Larsson
Nyponvägen 6B
533 72 Lundsbrunn
072-531 61 81 tr6@hartorken.se

Supporter/Familjemedlem

Anmäl din make/make eller sambo som familjemedlem!
Sätt in 50 kr på plusgiro 27 79 35-3
”Triumph TR Club Sweden”.
Ange alltid ditt medlemsnummer och namn och givetvis namnet på den nya familjemedlemmen.







Ny styrelsemedlem

Hej TR Vänner

Jag är Marcus Larsson och tillhör väl i detta sammanhang den yngre generationen som ännu inte fyllt 50 år. Bor i villa med garage i Sturefors utanför Linköping och arbetar inom VVS branschen som egenföretagare.

Motorintresset har funnits hela livet, Kan delvis bero på att jag är uppväxt med Triumph TR 6 och deltog på många träffar i TR klubben redan som liten grabb. Senare i tonåren byggde jag med några kompisar en motorbana här i Sturefors och körde där nästan varje dag, fast det var ju med modellbilar förstås. Äntligen kan man säga så köpte jag 2015 egen TR 6 av 75 års modell.

En hel del renoverande blev det innan den var körklar. Jag gillar att både skruva och köra som tur är. Sedan 2019 är jag också ansvarig för regaliaförsäljningen i klubben och klivet in i styrelsen känns spännande. Som ny styrelsemedlem hoppas jag att bidra med lite nya idéer i takt med sjunkande medelålder. Nu ser jag fram mot våren och att få ta ut bilen för säsongen.

Vi ses på träffarna framöver!

Marcus

TR4 60 år 2021. Det skall vi fira!



ROLAND KREUTZ TR4A . FOTO: JOAKIM CRUUS



Triumphs uppgång och fall

USA-marknaden

Del 1 av en spännande serie som belyser Triumphs ef

Exportera eller dö gällde för alla brittiska bolag efter andra världskriget så också för Triumph. Standard-Triumph Motor Co som startades av John Black 1945 hade köpt konkursboet "Triumph Motorcompany" året innan. Då utvecklades Roadstern 1800 med teknik från Standard 14 HP. Blickarna var tidigt riktade mot USA som hade både marknaden och pengarna men exporten gick trögt. Bergerac däremot, gjorde bra reklam för roadstern, men det var ju långt senare.

Efter kriget tog många yankees med sig MG TB och TC hem till USA. De hade upptäckt den fantastiska känslan av att köra små enkla sportbilar. Det fenomenet var det första embryot till det stora intresset för engelska bilar och det som blev ett unikt koncept "British sportcars". Jaguar, MG, Austin Healey var tillsammans med Triumph själva kärnan i begreppet öppen sportbil.

TR2 satte fart på efterfrågan

Med TR2:s lansering började Triumph 1953 planera för exporten till USA. De första kontoren öppnades i Kalifornien.1954 blev Alan Bethell chef. Han hade börjat som lärling hos Standard Motor Co redanpå -30-talet. Han startade senare också Triumphs verksamhet i västra USA.

Då samarbetade Triumph och Alan Bethells med Cal Sales, ägt av av Dorothy Dean och hennes far Arthur Anderson. Bolaget investerade stora summor i marknadsföringen av Triumph.det gick dock trögt i början - 1954 registrerades bara 972 Triumph totalt i hela USA.

1955 gick det mycket bättre och året efter tog försäljningen ordentlig fart och Alan blev chef för Triumphs operativa verksamhet i hela USA med säte i New York. Toppnoteringen kom 1958 med över 17000 reg. Samma år började Michael Cook (författare till Triumph Cars in America) på huvudkontoret i New York.

Öster om Mississippi var Southeastern Motors agenter. Southeastern men redan1957 hade man försvunnit och ersatts av sex nya oberoende distributörer. I början av 1957 startade Genser-Forman som distributör i New York City med staterna NY, Pennsylvania och New Jersey.

Av Bror Hultgren och skriven för Triumph Club of Sweden. Bearbetad av Bengt Arvidsson

h Invasion som betydde allt

terkrigshistoria I USA

Sportbilsandan styr

Under hela 50-talet genomsyrades Triumphorganisationen av en sportbilsanda, i själva verket var hela industrin med importerade bilar likadan. Man sysslade med försäljning av det man gillade helt enkelt. Körde för nöjes skull på helger, besökte bilevenemang och racingtävlingar och njöt av ”livet på fyra hjul”.

De flesta europeiska bilmärken hade sina huvudkontor och bilhallar i NYC. Nära Triumph på Broadway fanns Fiat, Borgward, Renault, Goggomobil och andra. New York borna besökte bilhallarna i stora skaror. På Manhattan fanns också

BMC med MG, Austin Healey, Morris och Austin liksom Jaguar och Rootes Group med Hillman, Sunbeam, Singer och Humber.

De europeiska bilarna var mycket konkurrenskraftiga. Den brittiska bilindustrin stärkte dessutom sitt inflytande genom sammanslutningen BAMA (British Automobile Manufakturers Association), en dotterorganisation till SMMT (Society of Motor Manufakturers and Traders).

Varje år arrangerade BAMA bl. a testkörningar för motorpressen, som fick köra allt mellan Bentley och Triumph. Alla BAMA:s medlemmar delade på kostnader och utrustade bilar för provkörning. Ett annat evenemang var British Inter-Marque Trophy Day med manöverprov och slalomkörning, där lokala sportbilsklubbar inbjöds att delta.



1958 knöt Triumph i USA TSOA (Triumph Sports Owners Association) till sig. TSOA grundades av Standard Triumph i England 1955. Syftet var att fungera som ett organ för fakta

och tekniska angelägenheter kring TR-bilar för deras ägare. Man tillhandahöll bl.a. teknisk hjälp åt de som ville tävla med sina TR. TSOA grundades med avsikten att särskilja den sportiga TR från övriga Triumphbilar och medlemskapet var kostnadsfritt. TR-ägarna fick ”TSOA-handbok” med specifikationer, informationsblad med mekaniska ändringar och regelbundna nyhetsblad med ett nummer i månaden, innehållande tips om åtgärder för förbättrade vägegenskaper, prestanda och klubbnyheter - inte bara produktannonser.

Över hela USA startades många TR-klubbar under femtiotalet. De flesta TR ägare i USA använde sina bilar till vardags “för att de var så trevliga att köra”.

1958 fanns c:a 700 återförsäljare av Triumph I USA. Samarbetet i BAMA bidrog mycket till märkets popularitet. Då var TR den bäst säljande importerade sportbilen i USA, “Rule Britania”.



Amerikansk marknadsföring

Trots att ca 30 % av alla TR såldes i Kalifornien sjönk försäljningen under vintern och återförsäljarna ville ha mer modeller med det ikonförklarade namnet Triumph på. De flesta bilhandlare hade flera agenturer och sålde de ”heta” modellerna och Triumph´s varumärke blev allt varmare.

Standard Triumph svarade genom att uppdatera det man hade. Triumph Ten Sedan och Station Vagon lyxades till med vevbara fönster, värmepaket, vinylsäten, tvåfärgslack m.m. och fick ett emblem som det stod ”Triumph 10” på. En annonskampanj utnämnde den till familjebil, men lockade ändå inte köpare trots namnet Triumph TR10.

”TR10” var den sista Standarden på amerikanska marknaden. Den fyllde ut mellan TR bilarna tills “Herald” började lanseras i USA.

På kontoret i the Big Apple bokade man platser till “Europarallyt” för amerikaner som ville komma till England och kombinera köpet av sin nya TR3A med en trevlig karavankörning genom Europa innan man tog med sig bilen hem till USA. En allmän fundering var om Triumph bjöd på resan eller bilen men Europatouren var förstås populär.

I slutet av 50-talet kände amerikanen till att det fanns företeelser som Europeiska sportbilar och ekonomiska ”sedaner”. “Alla” utländska bilar var Austin eller VW och varje tvåsitsig bil var synonymt med MG. Importörerna fick jobba hårt för synas. Både vanliga och ovanliga metoder användes.

Tryckta annonser i tidningar var förstås vanligast, man använde sig av radio och i bland TV. Bilshowerna

Vid bilutställningarna förpassades importmärken till ytterkanter, passager och källarplan, de inhemska tillverkarna fick de största och bästa platserna. Trotts detta kunde ofta Europeiska märken registrera fler besökare än USA-tillverkarnas montrar.

Däremot gynnades importörena på NYC:s internationella bilsalong och britterna, vilka sponsrat evenemanget sedan starten, fick bästa utrymmet på 2:a våningen. Just där rulltrapporna nerifrån ingången till stora hallen slutade. Här fanns alla engelska bilar. Besökare valde p.g.a. denna utformning av lokaliteterna att ta rulltrapporna direkt till 2:a våningen, till de amerikanska utställarnas stora grämelse. Triumphs tema 1959 var ”Any Time is Triumph Time” med ett TR3-chassi i centrum av ett enormt solur.

Triumph´s försäljning under 1958 överträffade allt annat och mottot inför nästa år var ”Låt oss göra 1959 till Triumphs bästa hittills!”

Kundundersökningar visade att köparen av en sportbil var en man, universitetsutbildad, gift och hade ett vanligtvis välbetalt arbete som specialist inom något område. Hans intressen var breda, men sport och aktuella evenemang utgjorde en stor del. Man parallellkörde detta resultat med resultatet av mediaundersökningen och fick ut en lista på lämpliga tidningar och tidskrifter att annonsera i.

Begreppet livsstil var ännu inte uppfunnet, men man hade bra kläm på vem TR-köparen var, vad han läste och när han läste. Annonserna för TR bilarna hade rubriker som

”Svårslagen hardtop”, ”Ny glädje efter 50” och t.ex. ”Se vad 100 hästar kan göra.”

Kreativiteten på huvudkontoret speglade kundernas attityd och var därför hög när det gällde annonser om TR3A, TR4-4A och Spitfire, och ganska andefattig för bilar man inte trodde på som 2000 och Herald. För att komma i TV på ett billigt sätt blev återförsäljarna föregångare genom att erbjuda sina Triumph som priser i TV-sända tävlingar.

Första felbeslutet?

Efter att TR3A lanserats 1958 hade Standard Triumph fullt upp att sälja. Huvuduppgiften i USA var att förse marknaden med TR3A. Nya distributörer tillkom och ville ha bilar att fördela. TR ledde ”sportbilsligan” före MG och det blev klart att Triumph arbetade med en efterföljare till TR3A. Inga orosmoln syntes på den amerikanska Triumphhimlen slutet av femtiotalet.

Ändå var 1959 ett ödesmättat år. VD Alick Dick i England sålde av tillverkningen av Ferguson-traktorn. De som USA la märke till det fann det intressant då det sågs som en möjlighet att få in pengar för utveckling av nya modeller. Bilar, och inte traktorer, var ju bolagets framtid. Att uteblivna intäkter av traktorförsäljningen skulle bli början på Standard Triumphs:s problem var det ingen som tänkte på.

Tävlingsandan både på banan och i marknaden

-59 tänkte ingen på framtida katastrofer. Det var snarare så att man gladdes åt de täta framgångarna i europeiska rallyn. TR-bilar vann ofta sin klass, tog lagpriset och hamnade regelbundet bland de 10 bästa totalt. Med detta i ryggen anmälde Triumph officiellt fyra bilar till första “American International Rally”, en amerikansk version av det berömda Alpinrallyt. Med start från åtta platser inklusive Mexico och Canada möttes alla i Las Vegas.

Förare och co-drivers var halvproffs med det kända nyhetsankaret och sportbilsentusiasten på CBS, Walter Cronkite, som dragplåster. En annan kändis, som kört TR i flera europeiska rallyn, var Bob Halmi,TV- och filmproducent. Tredje TR bilen kördes av två damer, Denise McCluggage och Eleanor Halmi, båda med erfarenhet av rally.

Två TR nådde Las Vegas. Först av dessa var bilen med McCluggage/Halmi som vann pris för bästa startande från New York. De kom också trea i klassen 1600-2000 cc och sjua totalt. Självklart vann McCluggage/Halmi också Ladies Prize.

När -59 gick mot sitt slut visade siffrorna att TR3 hade sålt bättre än MG under årets första sex månader och således var bäst i USA. Triumphs tävlingsanda gällde lika mycket på försäljningsplanet som inom rally och racing. Kampen mellan de båda märkena om kunderna var alltid intensiv. Triumph sålde bättre än MG, när det gällde alla modeller. MG-folket särskiljde alltid sportbilarna från övriga modeller. Det racet vann för det mesta MG. Rivaliteten var djupt rotad och fortsatte under lång tid då både MG och Triumph fanns under British Leylands paraply.

Pressen testkör

BAMA arrangerade många aktiviter för att stödja försäljningen av brittiska bilar i USA. Man var unika i bemärkelsen att företräda hela bilindustrin inför marknaden. BAMA hade god överblick över pressen och lyckades företräda alla tillverkare utan att något märke blev förbigånget.

Man såg till att brittiska bilar uppmärksammades vid alla upptänkliga evenemang med brittisk anknytning som t.ex. drottning Elisabeths USA-besök och Prince Charles besök på Chicagos internationella handelsmässa. På den sist-nämnda hade BAMA åtta bilmärken, inklusive Triumph, i sina pampiga visningsmontrar.

BAMA arrangerade, British Press Trials i Connecticut, Toronto och på olika banor i Californien. Testkörningarna gick alltid utmärkt och problem var sällsynta. Senare övergick man till lågbudgetprojekt som British Inter-Marque Trophy Day, en rallycrossliknande tävling på stora parkeringsplatser. Lokala sportbilsklubbar och gäster som antogs vara presumtiva köpare inbjöds med motorjournalister, reportrar och skribenter. Det var roligt men hade inte mycket gemensamt med riktiga tävlingar. Man jobbade hårt för att få de mest inflytelserika bil- och affärsjournalisterna som Walter Cronkite att medverka.



Trophy Day arrangemangen följde samma mönster

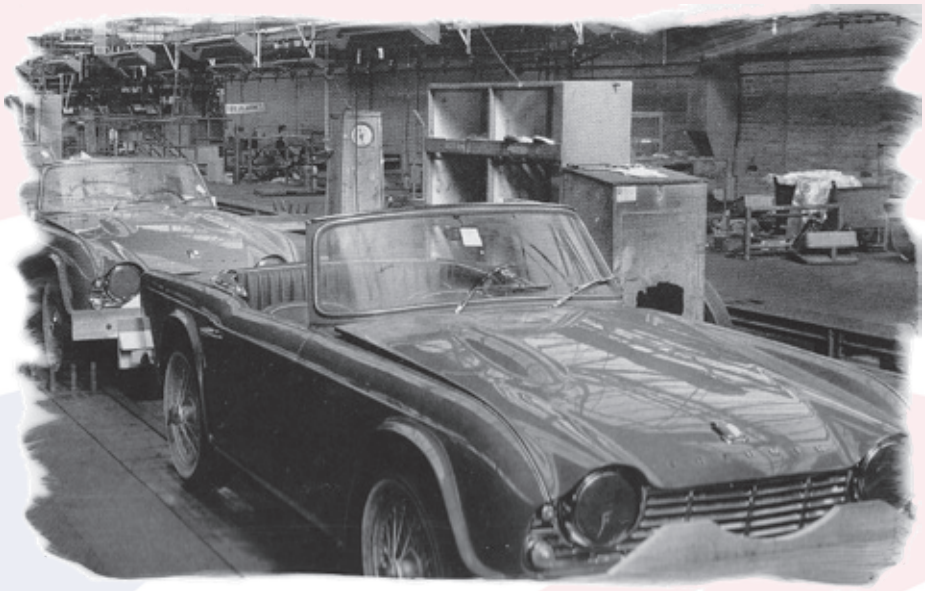
Förarmötet var kl. 09.00 för genomgång av tävlingsregler. Ingen omkörning i kurvor, inte köra fortare än 70 mph (115 km/t) på rakorna, lyd alla flaggsignaler. Sedan startade rusningen till bilarna. Varje tillverkare hade sitt område i depån och alla bilnycklar hölls i säkert förvar av resp. märkes-representant. För att få köra gick föraren först till en stor anslagstavla som innehöll pass till varje tillgänglig bil. Efter detta fortsatte han till märkesrepresentanten för att få bilnyck-

lar. Han fick också bilens växlingslägen, särdrag och köregenskaper förklarade med förmaningar om att vara försiktig.

Runt banan skötte medlemmar ur SCCA (Sports Car Club of America) flaggsignaleringen. Ju längre dagen gick desto mer viftande blev det. Sportbilarna var först ut för sitt heat och därefter var det saktmodiga journalisternas tur i de långsammare vardagsbilarna. De mest försiktiga transporterades med värdighet genom S-kurvorna av chaufförer i majestätiska Rolls Royce. Faktum var att Rolls representanter inte vågade riskera att en Rolls Royce ”rollade”.

Från kl. 9 till lunch var aktiviteten synnerligen livlig. Fortkörning på bana är tröttande och snart nog var kön lång till den uppdukade buffén under ett stort tält. BAMA var mycket försiktig med alkohol men av sociala skäl var det omöjligt att inte bjuda på åtminstone en drink före maten. Alla som skulle köra efter lunch fick endast en öl till maten. Ville man ha mer fråntogs man körrättigheten innan de serverades. Under eftermiddagen tunnades skribenternas skara ut allt eftersom man hade blivit färdig med de mer intressanta bilarna. Då blev det tid över för tillverkarnas egen personal att köra varandras bilar. Det var roligt och man fick användbar information om konkurrenternas fordon på ett mycket praktiskt sätt.

Slitage och skador på bilarna var något man räknade med och byte av bromsbelägg och backar ingick i kostnadskalkylen. Nya framdäck behövdes allt som oftast. Man var klart medveten om att många av pressens representanter hade tung gasfot.



The sixties börjar med Herald och slutar med British Leyland

Herald blev Michael Cooks första erfarenhet av att pressreleasa en helt ny modell. Den kom ju först 1960 till USA. Alick Dick hade använt ”fergusonpengarna” till att utveckla Herald, fortsätta konstruktionen av 2000 och till slutspurten av TR4. Standard Triumph hade nu en mycket ansträngd ekonomi.

Michael Cook var involverad dels i kontakterna med PR folket angående lansering och marknadföring. Dels ingick han i ”Herald Build team” - en 4-mannagrupp som på scen skulle sätta ihop en Herald. Detta skulle bli USA-pressens första kontakt med Herald. Scenmonteringen av Herald gjorde succcé och visades på nio ytterligare distributörmöten i USA. Som en Grande Finale i TV under NBC:s ”Today Show”.

Presentationen av Herald blev framgångsrik och pressen applåderade häftigt. Man lovordade köregenskaper och väghållning och ansåg prestandan ”klämmig” trots stigningar om flera tusen fot på bergsvägarna.

I New York förberedes för Heralds debut på International Automobile Show. Där lanserades också planen för the Triumph Rally of Europe i maj,veckotouren för de Yankees som köper Triumph i England. På BAMA:s utställning I British Exhibition, den prestigefyllda handelsmässan, skulle VD Alick Dick och styrelseordföranden Lord Tedder medverka med djärva framtidsplanerplaner.

Sen tog pengarna definitivt slut

1959 hade 23000 Triumph sålts där TR3A stod för merparten. Det skulle dröja 15 år innan den siffran kunde matchas. Sextiotalet inleddes för första gången med vikande siffror som pekade mot ett årsresultat på c:a 18000 bilar. Heralds mottagande på marknaden blev en besvikelse försäljningsmässigt. Den tog inte folks fantasi på samma sätt som VW-baggen. De nya amerikanska kompaktbilarna Ford Falcon, Chevrolet Corvair och Plymouths Valiant konkurrerade ut Herald. Dessutom dalade intresset för sport- och importbilar I USA.

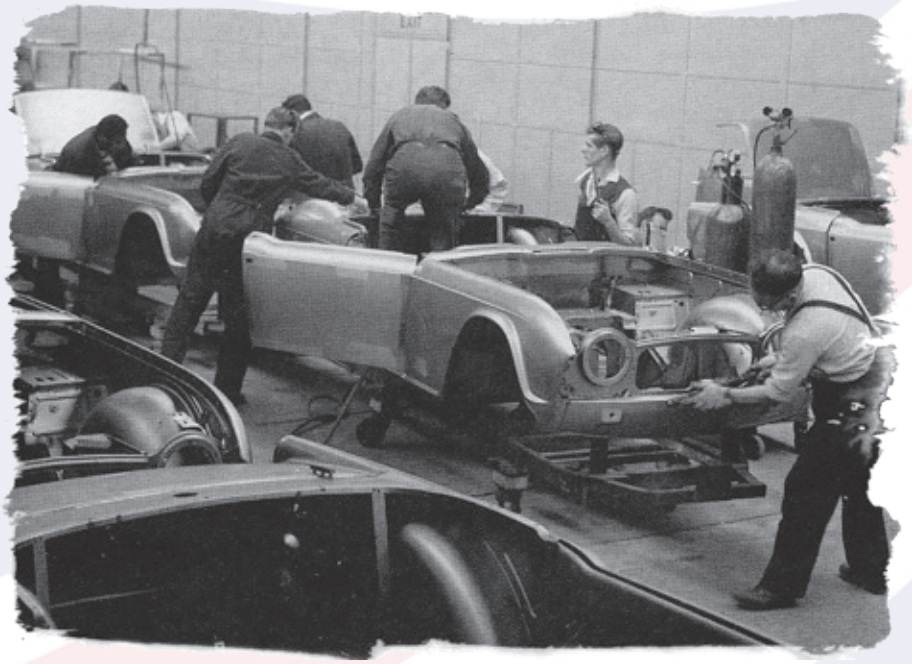
Om intresset 1960 var svalt I USA, var det katastrof i England. Triumphs försäljning minskade med 50 procent. De sista pengarna från traktoraffären hade spenderats på köp av underleverantörer och den nya 5 våningar höga sammansättningsanläggningen i Canley.

Leyland Motor Company tar över det sjunkade skeppet

Alick Dick letade febrilt efter en samarbetspartner eller en köpare, men det var snarare Leyland som hittade Standard Triumph än tvärtom. koncernen ville expandera till mer än bussar och lastbilar och fann Triumph, som varande minst av de sex stora oberoende biltillverkarna lämpligast att köpa. I april 1960 var affären klar.

I USA märktes förvånansvärt lite av detta. Triumphs ekonomiska situation var inget samtalsämne på amerikakontoren även om man så klart kände till samgåendet. Det var långt från England till Broadway. Trots att försäljningen av TR3 A gick strålande och var mycket lönsam kände man sig I USA ganska isolerade. Direktiv från nya ägaren var det ont om i början.

Sen hände något, efter sommaren 1960 minskande försäljningen drastiskt och framtiden kändes osäker. Cal Sales, den dominerande återförsäljaren ville sluta eller bli uppköpt. Detta satte igång en dominoeffekt och flertalet distributörer ville sluta med Triumph. På nio månader hade Allan Bethell och Triumph Amerika tagit över allt, bilar, reservdelar, verkstadsutrustning, lokaler, inredningar, glas och porslin - you



name it! Sedan startades omedelbart Standard-Triumph Southeast and Western Zones, samt Southwest- och Central- Zones. Några enskilda bilförsäljare i Chicago, Hawai och Alaska valde dock att fortsätta oberoende.

I slutet av året var försäljningen fortfarande på nedgång och ingen vågade spekulera i när det skulle vända. Alla var bekymrade över det allvarliga läget men hade svårt att tro annat än att det var tillfälligt. Bl.a. var man upplivad av fabrikens framgångar i rally och satsningen på racing. Inte minst gällde det ”sabrinamotorn” i TRS-bilarna på LeMans. Karossformen på TRS-bilarna gav en vink om utseendet på uppföljaren till TR3 A. Sådant ingav visst hopp om framtiden även i USA.

Ska TR4 rädda Triumph

Trots vikande försäljning under 1960 avancerade Triumph från 8:e till 6.e plats i ligan av mest sålda importmärken. Marknaden var emellertid pressad och 1961 såg ut att bli ett tufft år.

Fackföreningarna kände jobben hotas i den inhemska bilbranschen och ville få bort importbilarna från USA. Politiker startade kampanjen ”Buy American”, som fanns som dekaler och i tidningar överallt.

Triumph sänkte priserna med 18 procent på sedanerna och 10 procent på coupéerna. ”Herald Convertible” och TR3 A sålde för bra för att rabatteras. Man drog ner på TV-reklam men ökade istället med slagkraftiga posters, kampanjblad och man gjorde kopior på kända konstnärers teckningar av TR3 A i tunga tidskrifter som Sports Illustrated och Time Magazine. De vackra bilderna gavs till alla som provkörde en Triumph.

Lite medvind kom från nyheten att en Herald totalsegrat i holländska Tulpanrallyt. TRS-teamet var åter på LeMans och vann lagpriset och en TRS kom på 9:e plats totalt. Man påpekade att alla tre bilarna kom i mål bland de 22 av 55 startande som fullföljde. TRS var bästa Britiska bil på Le Mans 1961.

Det uppstod rykten om produktion av anpassade TRS-bilar med Sabrinamotorer som efterföljare till TR3 A men I september offentliggjordes lanseringen av TR4 och ryktet om TRS självdog.

Under juni -61 låg Triumph 3:a i ligan över bäst säljande importmärken. Det säger mer om att de andra sålde sämre, då bara1185 Triumphbilar såldes under en månad som gjord för öppna bilar.

Bristen på intresse för att köpa bilarna i England samt budgetproblem ledde till att två planerade europarallyn för kunder fick inställas. Man höll i alla fall toppkvalité på service. New York kontorets personal reste oupphörligen runt i landet för att hjälpa upp försäljningen och längtan till och förväntningarna på nya TR4 var stor.

Den var baserad på TR3 A men anpassad för amerikanernas krav på bättre komfort och uppgraderad på många punkter, med en helt ny kaross av Michelotti såg den ut som en äkta sportbil. Man visste att MGB inte skulle lanseras förrän 1962 och man tillfredsställde de få amerikaner som ville ha klassiskt stuk på Triumph genom TR3 B, som fick TR4:as motor och helsynkade växellåda.

Första veckan i oktober skulle första visningen ske och TR4 var den viktigaste produktlanseringen i Triumphs historia.

Leyland Motor Company kopplar greppet

När förberedelserna började i augusti 1961 hade Leyland tagit komandot. 16 personer i den amerikanska organisationens ledning, inklusive Alan Bethell, hade fått lämna företaget. I England skulle nästan 300 chefer på olika nivåer få lämna Triumph innan årsskiftet, inklusive Alick Dick.

Ny chef på Broadway blev Martin Tustin som jobbat hos Triumph sedan 1956. Michael Cook fick ansvar för all annonsering och PR i USA och Canada. Han blev chockad över ”utnämningen” och när han hämtat sig efter några veckor fick han börja agera som vore han direktör även om titeln på visitkortet var ”annonser och PR” utan ordet ”manager”.

Leylands övertagande av Triumph tonades ner I USA och orsakade inga svallvågor. Rykten gick i USA att Triumph som eget märke skulle läggas ner och Leylands ordförande Sir Henry Spurrier fick i ”Triumph Dealer News” ta död på alla rykten. Han gjorde det genom att försäkra Triumphs fortsatta existens och utveckling som eget bilmärke inom koncernen med garanterade leveranser och stöd för USA-marknaden.

Återförsäljarna lovades omedelbar leverans av litteratur och försäljningsattiraljer till nya TR4 som nu hade visats i alla biltidningar. Alla löften infriades och panikläget i september hade på ett par månader ändrats totalt.

TR4 blev en succé direkt I USA. Triumphs nya organisation fungerade. Sextiotalets tuffa inledning såg mindre dyster ut vid årsskiftet 61/62 och alla hoppades på en ljus framtid. *The British Invasion rolled on!* ■

To be continued...

Gamla sanningar håller än, lika aktuellt med 5 växlar i dag som 2004

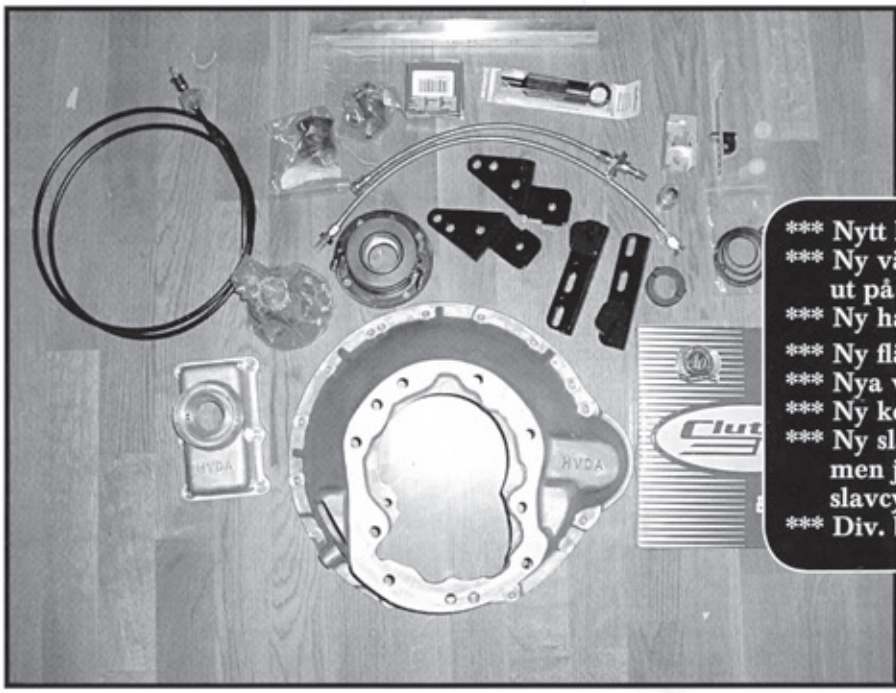
En Toyota växellåda i en Triumph TR?

Min bil är en TR3A från 1958 som har ett förflutet som banbil i SSK serien på –70 talet. Den är idag i ett "Fast Road" utförande med trimmad motor och diverse modifieringar. Då motorn förra vintern ändå var ur bilen för ännu en renovering, så fanns tankarna om att montera en 5-växlad låda.

Ulf Mattsson - Svanesund

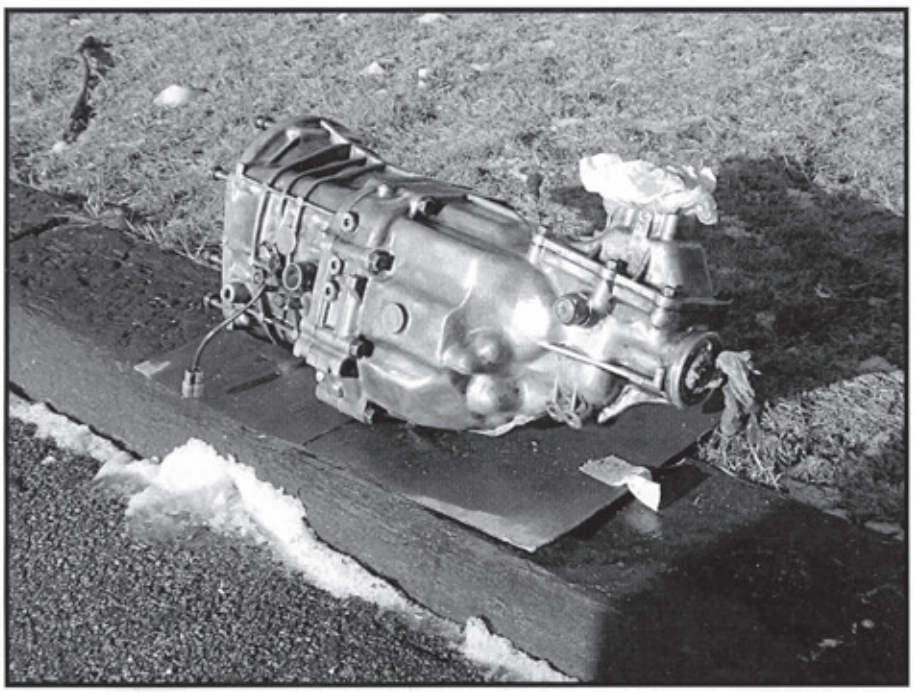
Jag tänkte att den högre effekten gjorde att original växellåda kanske inte skulle palla och samtidigt så var jag inte så förtjust i att köra med överväxel.

Jag hade läst att det fanns ett antal företag som levererar satser, som konverterar en Toyota 5-vxl låda till att passa på en Triumph. Efter ett antal kontakter med olika företag i både USA och Australien, så fick jag kontakt med Herman van Der Acker som har ett litet företag i USA som heter HVDA.



Här ser du alla delar som tillhör konverteringssatsen

Teknik-tips Teknik-tips



Lådan hemtransporterad och placerad utomhus för rengöring

Han tillverkar en sats som gör att man kan montera en Toyota Supra eller Celica låda mot en Triumph 2- 6 motor. Herman är mycket hjälpsam och berättade vilka lådor som kunde vara aktuella. Det är i princip alla Toyota Supra och Celica 1982 – 1985 som är bakhjulsdrivna, men även pick-up1984 – 1996 fungerar.

Toyota lådan är en aluminium låda som väger ca 35 kg, och finns i 4 st olika utförande. (W55, 57, 59, 59). För att få reda på vilken låda det är, så måste man titta på en skylt i motorutrymmet eller på vänster dörrstolpe. En Suptra låda används för ett stort antal olika modifieringar och är god för 300+ hästkrafter, alltså mer än vad en TR någonsin kan producera.

Att hitta en låda är inte så svårt och ett bra forum är

http://www.bildelsbasen.se/

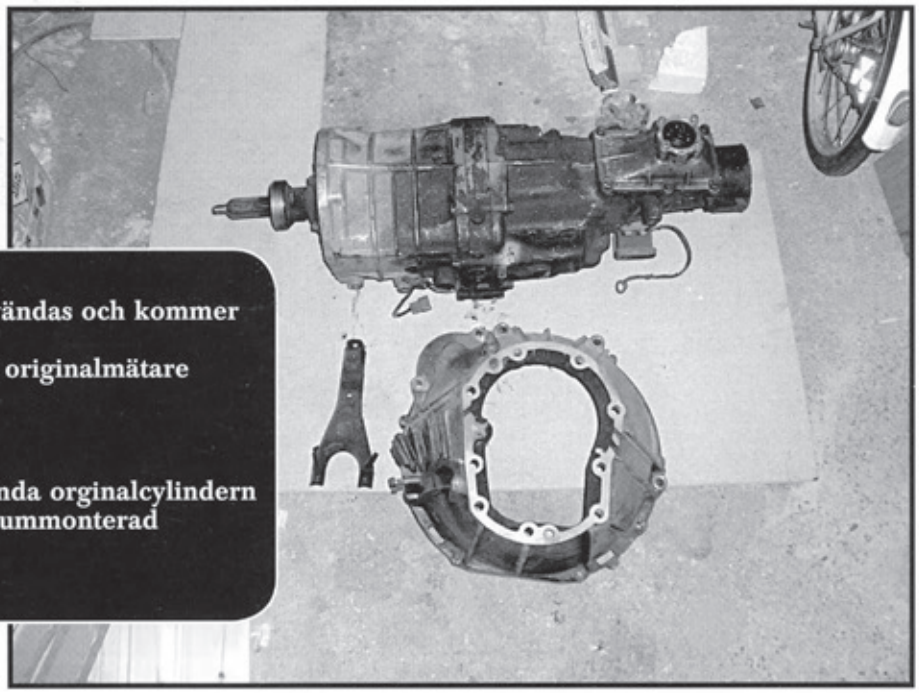
Artikeln publicerad första gången i TR Magazine nr 4, 2004

Jag hittade en låda från en Supra 1984 års modell med 2,8 l motor, i närheten där jag bor som kostade 1500:-.

Satsen beställdes och inkluderar följande komponenter:

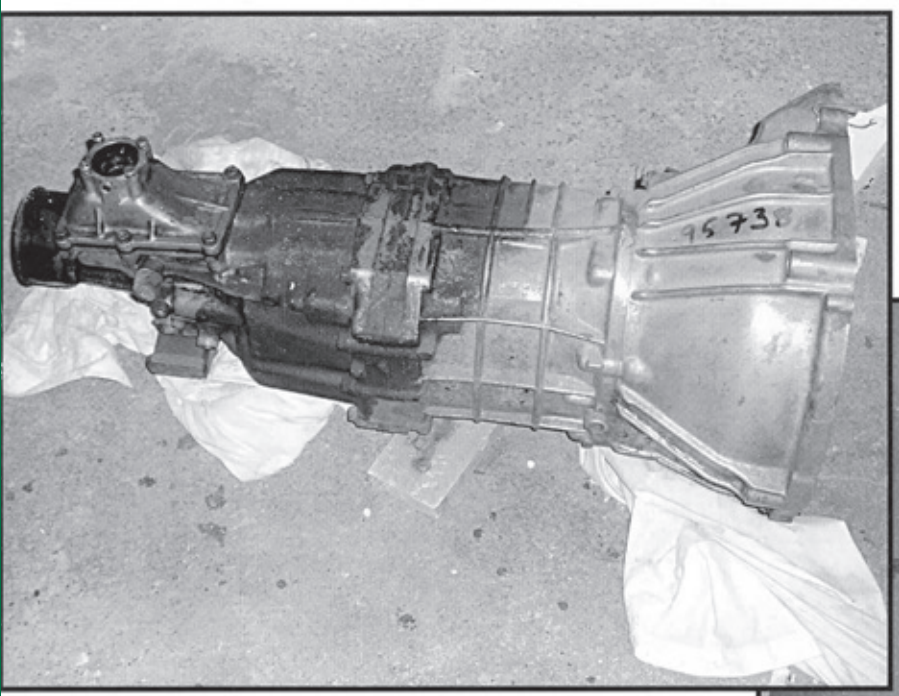
kopplingshus
xelspaksadapter så att originalspak kan användas och kommer samma ställe som originalet.
stighetsmätarwire och fästen som passar till originalmätare
ins för kardanaxeln
växellådsfästen
pplingslamell
vcylinder till kopplingen. (Det går att använda orginalcylindern ag beställde till en sats där man får en centrummonterad linder som trycker direkt på tryckplattan)
ussningar skruvar, slangar mm.

Priset är USD 1.435,00 vilket inkluderar transport, (Ca SEK 10.700:-) Det blev ca 800 kr i tull och moms. + växellåda för 1.500:- Totalt SEK 13.000:-

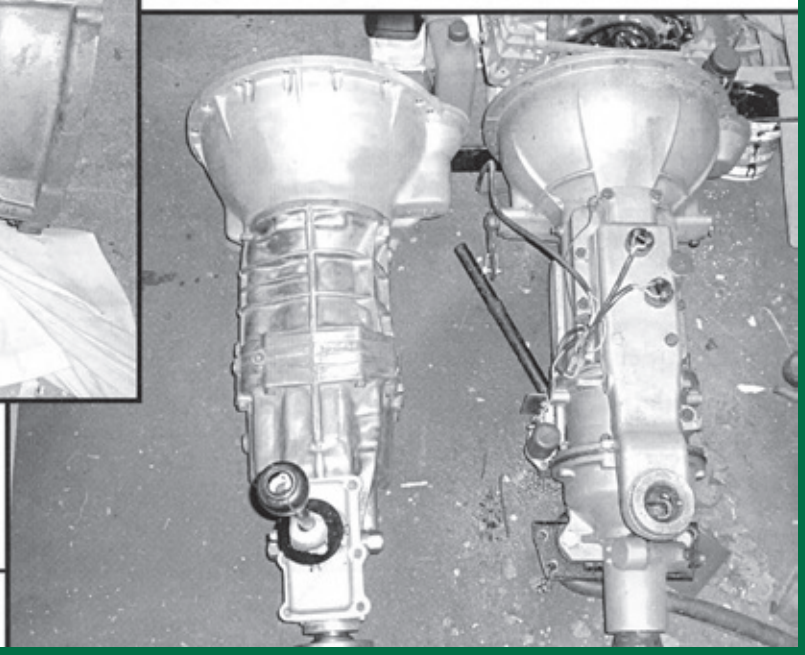


Nejdå, inte blir det väl några delar över?

Teknik-tips Teknik-tips



Montering av satsen är enkel och är gjord på några kvällar. Glöm inte att läsa manualen noggrant så det inte blir som jag, när allt var monterat så fanns det två bitar kvar. Efter kontakt med Herman så skulle den ena sitta som bussning på ingående axeln och den andra var en reserv. Så det var bara ta ut lådan igen och på med bussningen.



Ovan ser du hur en orginal Toyota växellåda ser ut och till höger ser du den färdiga växellådan intill orginalet

En sammanställning av olika lådtyper samt dess utväxling

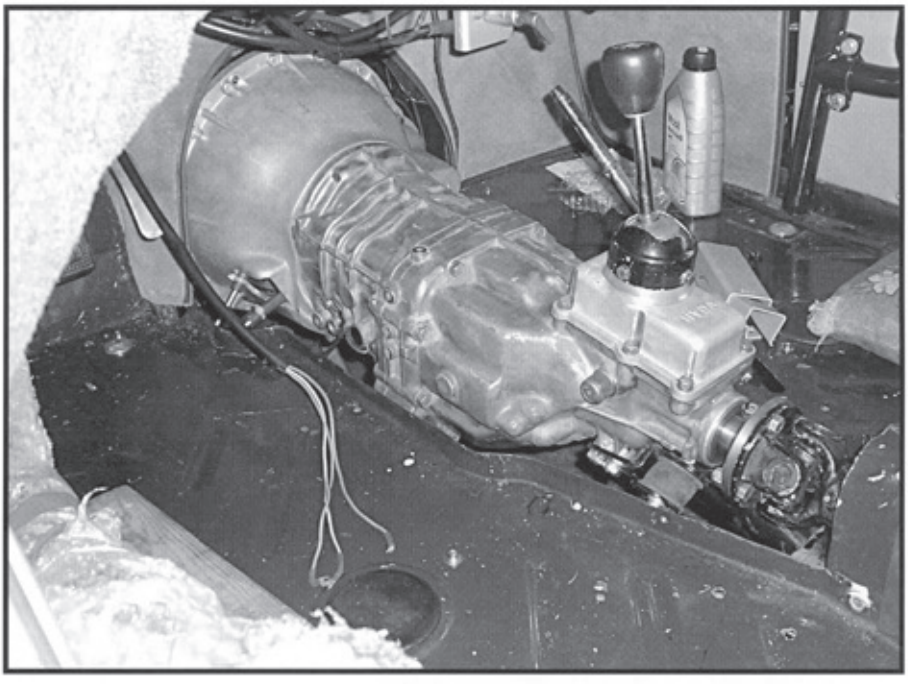
TRIUMPH Växel	TR 2-6	1982-1985 CELICA			1984-1996 PICKUP TRUCK	
Ettan	*3.380:1*	*3.285:1*	*3.166:1*	*3.285:1*	*3.950:1*	*3.830:1*
Tvåan	*2.000:1*	*2.041:1*	*1.904:1*	*1.984:1*	*2.140:1*	*2.060:1*
Trean	*1.325:1*	*1.322:1*	*1.310:1*	*1.275:1*	*1.380:1*	*1.430:1*
Fyran	*1.000:1*	*1.028:1*	*0.969:1*	*1.000:1*	*1.000:1*	*1.000:1*
Femman	---	*0.820:1*	*0.815:1*	*0.783:1*	*0.810:1*	*0.840:1*
Back	*4.280:1*	*3.153:1*	*3.250:1*	*3.786:1*	*4.368:1*	*4.368:1*

Teknik-tips Teknik-tips

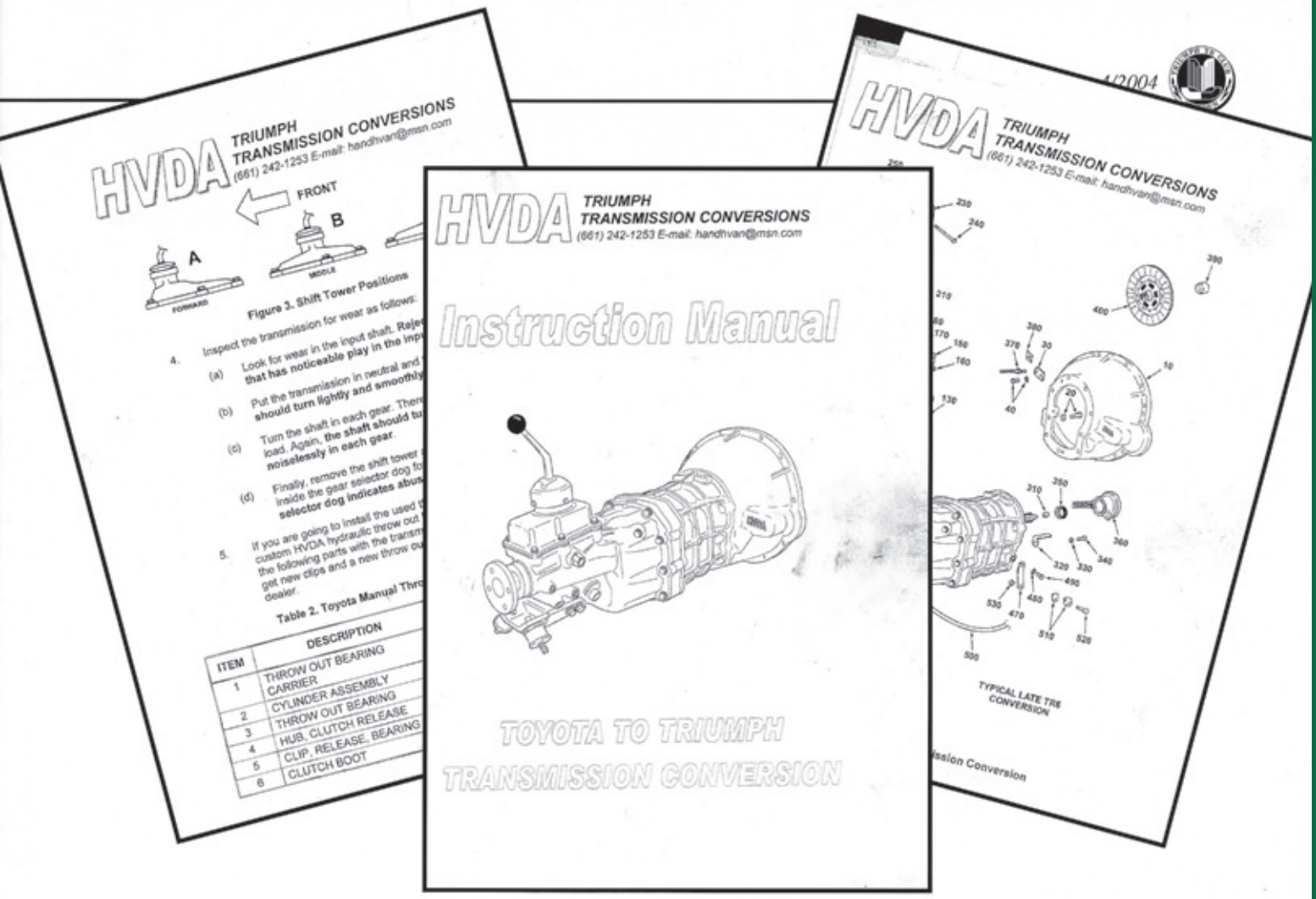
Kopplingen var heller inga problem men man får montera ett stopp för pedalen, då slaglängden på slavcylindern är mycket kortare än originalet. Jag bytte dock huvudcylindern till en med mindre diameter och fick då ett lite längre slag på pedalen.

Vad får man då i jämförelse med en originallåda: Först av allt så är ju tillgången på Toyotalådor mycket större än på original overdrivelådor. Delar till dessa börjar bli dyra och tillgången är begränsad. Toyotalådan är mycket lättare att växla och dessutom tystare. Den läcker inte heller olja på min garageuppfart och att den sedan är ca 10 kg lättare är också ett plus.

Herman Van der Acker kan nås på . ***http://www.blindmoosefab.com/hvda.htm***



Den nya växellådan monterad och nästan klar i bilen



Teknik-tips Teknik-tips



Den färdiga bilen tillsammans med dottern

Om HVDA Transmission Conversions



Herman van den Akker föddes i Holland. Han flyttade efter att han gift sig med Helena till Toronto i Kanada. Efter tre år i Toronto gick flyttlasset till Kalifornien. Han började sin yrkeskarriär med att konstruera och tillverka verktyg. Han specialiserade sig på precisionsdelar. Herman hade hela livet en passion för att förbättra och utveckla maskiner och verktyg. Hans stora erfarenhet gjorde att han hade de nödvändiga färdigheterna för att genomföra de förbättringar han kunde tänka sig. Herman öppnade en egen maskinverkstad, specialiserad på precisionsdelar.

På helgerna restaurerade Herman sin dotters TR3B och sin egen TR-250. Båda dessa bilar ramlyftes och genomgick en ”bolt and nut” renovering. Hans renovering av båda bilarna var en återspegling av Hermans kärlek för att alltid göra saker på bästa sätt och inte lämna något åt slumpen. Han hann även med att bygga en segelbåt på sin ”bakgård”, en 32 ft Westsail. Familjen Akker seglade med båten under 10 års tid men sålde den sedan då hans fru Helena ofta blev sjösjuk. Därefter blev det sportbilar till 100 %.

När han gick i pension utformade han en verkstad/garage för att kunna utveckla sina konstruktioner av drivlinor, differentialer, overdrives och drivaxlar anpassade till Triumph bilar. Han konstruerade och tillverkade alla nödvändiga verktyg, inklusive en dynamisk testarmatur för transmission. Detta skapade möjlighet för Herman att testa prestanda, hållbarhet m.m.

Herman var desillusionerad över möjligheten att skaffa reservdelar till Triumph´s drivlina (växellådor, overdrives m.m,) liksom med de relativt sett höga kostnaderna när de väl hittades. Han designade därför en konverteringssats med en Toyota 5-växlad låda till Triumph-bilarna (TR2-6). Han tillbringade ca 2 år med att utveckla konverteringssatsen. Tanken var att använda konverteringssatsen till sina egna bilar och eventuellt till några nära vänners bilar. Men ganska snart fick Herman så många förfrågningar att han beslutade att starta Herman HVDA Transmission Conversions för att erbjuda konverteringssatsen till Triumphägare över hela världen.

I en artikel från 2014 i Classic Motorsports beskrivs hur man kan konvertera sin TR till en bil med 5-växlad låda. Se länken:
https://classicmotorsports.com/articles/adding-five-speeds-our-triumph-hvda-kit/

Många TR ägare kompletterar sina original växellådor med en overdrive. En 5-växlad låda konverterad med HVDA är ett mycket bra alternativ. En av fördelarna med Toyotas växellåda är bl.a. det lägre varvtalet. Ett lägre varvtal är ju att föredra, speciellt i farter över 90 m/tim.

I en jämförelse i den nämnda artikeln anges följande värden för en 4-växlad Triumph-låda (utan overdrive) och en 5-växlad Toyota-låda (HVDA). Under provturen var bilen utrustad med Vredestein Classic däck 185R15.

Mph/hastighet	Triumph 4 vxl Rpm/varvtal	Toyota HVDA Rpm /varvtal
50	2 500	2 000
55	2 800	2 250
60	3 000	2 350
65	3 250	2 500
70	3 500	2 800
75	3 800	3 000
80	4 000	3 200

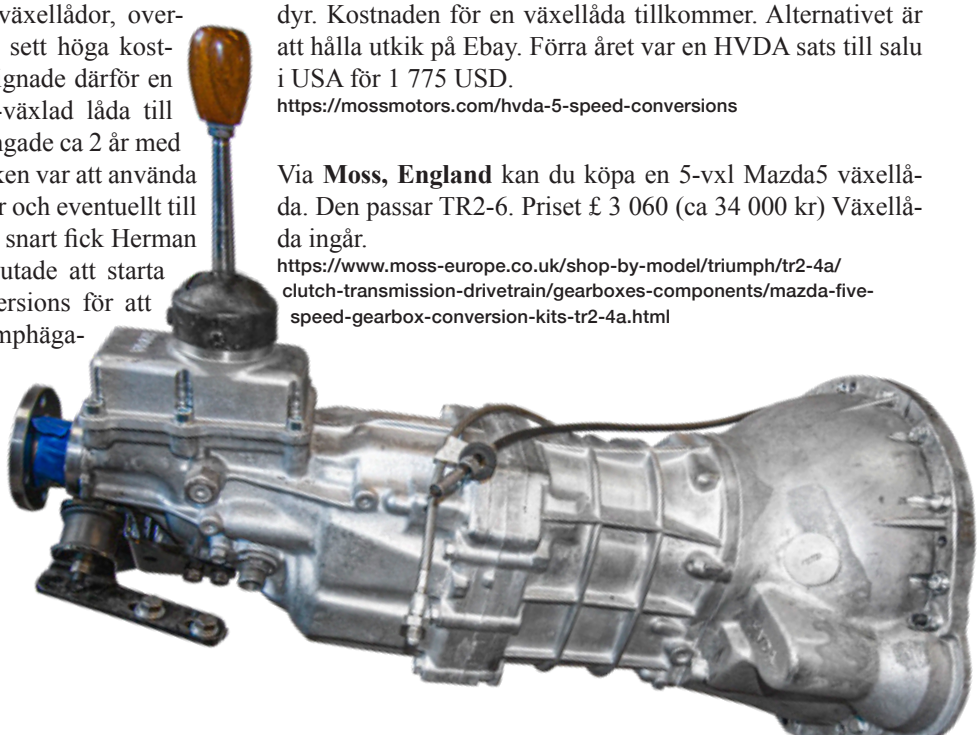
Herman van den Akker avled dec 2017. Hans företag HVDA Transmission Conversions är numera nedlagt, dock fortsätter Moss i USA att sälja denna produkt.

Priser HVDA/Toyota eller Mazda

Priset för konverteringssatsen från HVDA för ca 20 år sedan var 1 435 USD (inkl frakt), se Ulf Matssons artikel ovan. (ca 11 800 dagens kurs, penningvärdet ej uppräknat). Kostnaden för en växellåda tillkommer.

Idag kan du köpa konverteringssatsen via **Moss, USA**. Priset 1 999 USD + frakt. (ca 16 400 kr) Frakten är troligtvis dyr. Kostnaden för en växellåda tillkommer. Alternativet är att hålla utkik på Ebay. Förra året var en HVDA sats till salu i USA för 1 775 USD.
https://mossmotors.com/hvda-5-speed-conversions

Via **Moss, England** kan du köpa en 5-vxl Mazda5 växellåda. Den passar TR2-6. Priset £ 3 060 (ca 34 000 kr) Växellåda ingår.
https://www.moss-europe.co.uk/shop-by-model/triumph/tr2-4a/clutch-transmission-drivetrain/gearboxes-components/mazda-five-speed-gearbox-conversion-kits-tr2-4a.html



TEXT OCH FOTO: INGE JONSSON

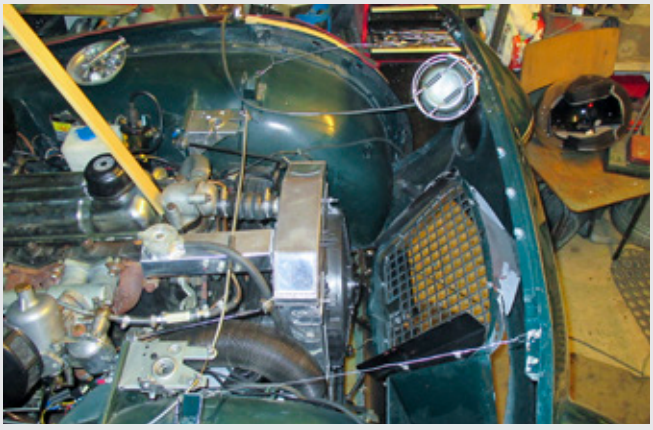
Motorrumsfläkt TR2

TR2:an har ju en ganska blygsam grill och inte mycket avluftning i huven, den fyrbladiga fläkten gör inte mycket väsen av sig heller, så ett vanligt problem i stadstrafik och annan krypkörning när det är riktigt varmt ute är överhettning och/eller att det blir för varmt åt förgasarna.

Originalkylaren förbättrar inte läget genom att ha ett antal kanaler i kylaren kapade för att ge passage för startveven.

Jag hade tidigare skaffat elfläkt för att avhjälpa det akuta, senare skaffade jag en kylare utan hål för veven, det blev i aluminium från Kina som faktiskt blev billigare än ny standardkylare. Jag passade då på att även sätta in en motorrumsfläkt (samma som man använder i båtar) efter att ha läst om folk som tyckt sig få bra resultat med lite extra, ja faktiskt ganska mycket luft från den lilla kanalfläkten, under huven.





Attwood Turbo 3000

Den fläkt jag köpte heter Attwood Turbo 3000 och gick på 350 kr inkl. frakten, den ger ett flöde på 3 m³ i minuten, namnet 3000 är nog från flödet i liter/minut. Luften trycks vi slangen och släpps framför förgasarna.

Passade på vid kylarbytet

Problemet brukar vara var man ska placera fläkten med fronten monterad, och den som demonterat och monterat fronten på en TR2/3 vet vilket jobb det är, så jag passade på när fronten ändå var av för kylarbytet.

Jag satte fast fläkten med en klämma mot innerskärmen bredvid kylaren och drog upp en 75 mm ventilationsslang bredvid. En extra strömbrytare inne i kupén sköter om att starta fläkten. ■



TR4 har under sina 60 år varit med om mycket, bl a medverkat i spionromaner!

Hans Hatwigs bok har
ISBN nr 978-91-87581-01-4



TR Profiler:
Sten Lennbro

Sten Lennbro:

Om den har dubbla utblås därbak...

Text: Bengt Arvidsson
Foto: Bengt Nylén m fl

– Då köper jag den!

säger Sten när han och jobbarkompisen Lars är på väg till Lerum för att titta på en TR 6 våren 2005.

På Coronasäkert avstånd mellan Skurup och Västerås har jag och Sten en trevlig förmiddag och pratar teknik och sportbilar med telefonens hjälp.

På den tiden bodde jag ensam i Malmö och barnen hade flyttat ut så jag tänkte att man kan vara värd att ha något kul att leka med. Först var jag inne rätt mycket på BMW åt M3 hållet men i Malmö är det gott om just BMW så jag skrinlade det.

Sen fick jag en uppenbarelse säger Sten –JAG SKALL HA EN TR 6 . Efter att funderat och kollat lite vidare så bestämde jag mig för en bil med insprutning och overdrive, men också med nackstöd för jag blev påkörd en gång och fick lite whiplash känning, ett klokt beslut får man nog säga.

Inspirationen kom nog från en modell på en TR 4 jag hade som grabb, den låg väl där och bearbetade mitt undermedvetna. En annan inspiration var Richard Mårtensson, en kompis som i ungdomens vår hade en TR6 PI. Det var förvisso innan vi lärde känna varandra men han visade bilder och pratade mycket om sin TR 6. Nu har han för sex –sju år sedan lyckats att köpa tillbaka bilen.

Min kompis Jan Nilsson följde med runt och tittade på bilar, han sa att – ”du skall köpa en bil som är så klar som möjligt för du kan aldrig få ekonomi i att köpa delar och göra allt jobb själv”

Den första TR 6 som jag provade var i Småland och en ganska kuslig upplevelse. Killen som hade bilen körde den först själv tills den blev varm som han sa. Så parkerade han bilen fortfarande i gång i en nerförsbacke vid en sjö och sa att nu får du ta över. Jag blev lite skärrad, en bil med ny koppling som man inte visste hur den fungerade, tänk om man körde bilen rakt ner i sjön. Men den bilen blev det inte säger Sten.

Så fick jag nys om en TR 6 till salu i Stockholm, det var en bil med tre Webrar. Det visade sig att Morgan på Bennets Motor hade gjort en hel del jobb på den bilen så i stället för att åka ända till Stockholm så ringde jag Morgan. Han pratade på i telefon om allt runt bilen och när vi lagt på så surrade det i huvudet på mig och vad var det han sa egentligen. Jag fick ingen ordning på det utan var tvungen att ringa honom dagen därpå igen. Då sa Morgan att det var en kille här inne

och köpte ny generator till sin TR 6 och han skall sälja den, det är en PI med overdrive och nackstöd. Bilen fanns i Lerum utanför Göteborg, det är den jag har idag avslutar Sten inköpsrundan.

Har du renoverat bilen nåt undrar man…

Den var parkerad i en garagelänga med nät emellan platserna och en morgon låg det en massa skumgummibitar på golvmattorna. – NEJ tänkte jag, inte möss. Men det visade sig bara vara stoppningen i stolarna som torkat så bland det första jag gjorde var att renovera dom. I Skurup fanns en sadelmakare jag kände som jag lämnade stolarna till och samtidigt hade jag köpt ny klädsel i läder.

I Genarp, en bit från Malmö ligger TG motor som är en duktig motortrimmare och har en rullande landsväg, dit åkte jag för att få bilen bromsad. Då hade den 68 kW på bakhjulen eller cirka 107 HK i motorn.

Sen fick jag ganska stora problem med insprutningen och min bil som är en -73:a med 125 hästars-motorn. Jag hade via min verkstad kontakt med Prestige Development i England och han rekommenderade att sätta in en Kent Cam TH5, snarlik den för TR6 med 150 hästarsmotorn. Han ordnade sen fram en mätfördelare till den vassare Kent kammen.

För några år sedan fick jag för mig att byta avgassystemet och då visade det sig att packningen mellan motorn och grenröret var inte uppborrat lika som toppen var så avgaserna hade ett extra hinder på vägen ut.

Ett annat problem jag upptäckte förra vintern var att det kom in olja i kylvattnet så då fick jag riva toppen igen. Den lämnades för kontroll till Tord på TG-motor. Det visade sig att ventilfjädrarna bottnade och hade skadat lyftare och kammen. Nu sitter det också en specialtillverkad kam från TG´s motor som ger lite extra driv. Standard kammarna säger TG lite nedlåtande är konstruerade med räknesticka.

Nu efter alla justeringar har jag 93 kW på bakhjulen vilket blir nästan 150 HK på motorn. Det passar bra till en kille som gillar snabba bilar och dokumenterar farten på bild.

Sten och Cecilia med Honda men utan TR 6



Var började motorintresset då….

När jag var 13 år hade vi bekanta med en grabb i min ålder och föräldrarna tyckte att vi skulle ha varsin moppe att köra med på deras gård utanför Malmö. Då köpte vi en gammal Husqvarna och min far skickade efter en manual om hur man trimmade mopedmotorer. Han borrade ut pluggen i cylindern och jackade kolven, för jag skulle ju inte bli efter tyckte han säger Sten och skrattar gott vid minnet.

Sen när jag fyllde 15 år blev det förstås en ”laglig” moppe i form av en Mustang med Zundappmotor. Det var förvisso en ”gubbamodell” säger Sten på sin skorrande skånska men jag modifierade den så till slut blev den ganska tuff med ny sadel och nytt styre.

En kompis och jag bestämde att vi skulle lacka mopparna blå-flakade så han skulle fixa sprayburkar. När han kom tillbaka var det med lila färg för dom blå var slut sa han så mopparna blev lila.

Jag modifierade den också fortsätter Sten med mer avancerade trimningsvarianter som man försökte lura polisen med. Då hade jag tagit över trimningen från pappa.

Man kunde ju korta kolven runt om i stället för att jacka då syntes det inte om polisen skruvade isär motorn. Hemma hade jag lite meckverkstad för både min och kompisars mopeder.

Det var lite learning by doing och finns bara intresset och lite teknisk begåvning är det mesta möjligt säger Sten. Just den tekniska ådran kommer nog från pappa som hade många motorcyklar i sin ungdom, engelska förstås i form av det allra äldsta märket Matchless.

Körde du också motorcykel frågar jag? – Nää, säger Sten, bara Cecilias Honda 650 cc som hon hade när vi träffades.

Det är mycket motor för Sten som rör sig i kretsarna kring många nätverk för bilar och motor. Här i Skurup finns det många veteranbilar och även nyare sport- och lite udda bilar, säger Sten som också har kvar moppekompisarna.

Självklart körkort vid 18

Jag gick på ”Teknis” teletekninsk linje och där var en bilskolelärare som höll lite lektioner och om vi gick i hans bilskola så skulle vi få teoriutbildningen gratis. Det gjorde jag och det gick inte många veckor från 18-årsdagen till körkortet var i hamn. Då, på den tiden var det ju nästan som en tävling vem som kunde ha körkortet först.

Bilskolan hade bara VW bubblor som trafikbilar så kanske inspirerade det mig till första VW´n, men det var väl priset också tänker Sten högt och minns den ljusblåa -61:an utan bränslemätare men med reservtank precis som på mopparna.

Mer VW och ännu mer skruvande

När jag blev lite bättre stadd i kassa så köpte jag en -68:a VW. I Malmö fanns på den tiden en firma som köpte begagnade VW motorer i Tyskland. Dom hade ett lager på ”backarna” i Malmö eller Kirsebergstaden för oss upplän-

ningar. Där köpte jag en VW bussmotor som ju var lite vassare och gick mycket bättre. Min var ju en ”1300” från början och bussmotorn var på 1600cc så det var stor skillnad.

Men mycket vill ha mer så motorn åkte ut igen för att trimmas. På Comfort racing i Malmö fanns en vassare kam att sukta efter. Problemet var att dom sålda bara till firmor, inga privatpersoner. Min far jobbade på en firma som sålde lastbils o busstillbehör, han skrev en rekvisition på inköp av en kam. Killen på Comfort Racing morrade lite först för han hade aldrig hört talas om den firman med det tyska namnet.. Sen fick jag tag i dubbelportsförgasare som också skruvades dit.

– Men du Sten undrar jag, från att kolvtrimma en moppemotor till att byta kam och förgasare på en VW- det är väl en ganska lång väg?

– Njaa, säger Sten och drar ut på svaret, att ta ut en VW-motor är egentligen ganska enkelt. Man behöver bara en 13”-, en 17” nyckel och en skruvmejsel säger Sten. Mitt rekord låg på en timme från att bilen var körbar till att motorn låg på marken sidan om den. Sten tillhörde på den tiden utemeckarna där motorbyte och annat gjordes ute för pappas garage var fullt så uppfarten blev verkstad, inget man vill göra i dag i vuxen ålder.

Sportbilsintresset då?

Jag har alltid varit intresserad av snabba bilar och fina bilar men det har ju också varit familjeekonomin och tiden som gjort att det intresset fått stå tillbaka men nu har jag tagit revansch.

Under moppetiden var vi fyra grabbar som åkte på mopedsemester från Malmö till Mantorp för att titta på formel 2 racing. Det var 1971 då Ronnie Peterson vann i sin Marsch. En liten utflykt på över 40 mil. Två övernattningar i tält på vägen dit och en tältnatt på vägen hem. Snacka om sportvagns- och racingintresse hos några unga moppegrabbar som dessutom åkte med en begränsad budget, en kille fick punktering och det blev ett stort hål i den gemensamma kassan.

Svagströmare med datakarriär…

Jag jobbade på Televerket och 1981 såg jag en annons att man sökte en serviceingenjör till Datasaab Sverige. Jobbet var i deras bankverksamhet och handlade om Minuten automaterna, så jag åkte runt och gjorde service, underhåll och installerade uppdateringar. Vi hade också lite hand om butiksdata och ansvarig för det var en kille i Västerås med det passande namnet Gör-han Ström säger Sten och visar prov på den träffande Skånska humorn

Sedan kom ju PC och med den utvecklingen. Jag jobbade med butiksdata och hade bl a Systembolaget och Åhlens som kunder. Det verkar vara ett intressant jobb Sten hade med Minuten automater och Systembolaget som kunder.

Med Datasaab som grund är det lätt att gissa vilka tjänstebilar som stod till buds, om det varit någon 99 Turbo framgår inte men i så fall hade det kunnat gå fort till nästa Systembolag i södra Sverige där Sten jobbade.

Systembolaget hade ett OS2-system (snarlikt DOS) som var från IBM och där utvecklade jag en teknik att ganska enkelt kopiera över data och laga systemet fast det egentligen inte gick sa finnarna som ägde systemet. Det visar på Stens tekniska ådra och då förstår man hans kunskaper om Lucas insprutningssystem.
En skolkompis från Teknis jobbade på Tetrapak och skulle med några andra anställda starta upp en konsultverksamhet. Då blev jag tillfrågad eftersom jag kunde en del om datorer. Jag var inhouse-tekniker och byggde upp en liten serverhall. IBM köpte firman och jag hamnade i Danmark efter flera turer. Danmark är ju nästan Skånskt eller är det kanske tvärtom hur som helst passar det en Skåne-kille som numera bara pendlar till garaget.

Motorintresset förde oss samman

Det var på en fest här i Skurup hos en gemensam bekant. Cecilia och jag började prata om allt möjligt och hon berättade om sin Honda 650 cc. Jag föreslog att vi skulle träffas ute i Lödde, som är motorträffar vid VikingaTider, och på den vägen är det som man brukar säga. Cecilias Honda är den enda motorcykeln jag har kört faktiskt.

Vår första touring tillsammans var Öresund runt och när vi kom hem över bron så började min motor att gå varm, det visade sig att en frostplugg ramlat ur. Efter en hel del möda och besvär kunde vi baxa in bilen i min mors garage och ta oss hem. När Bengt Nylen fick reda på den lilla incidenten var hans kommentar att ”Jaa där rök den kvinnan” fast där fick han fel minsann säger Sten och skrattar gott åt den historien.

Flitig på touring och träffar

Vi är fyra stycken kompisar här som umgås en del jag med TR 6, en MG och två stycken Austin Healey, vi har bl a varit i England tillsammans Roland, Christian, Janne och jag. Första resan skulle vi bara åka runt och titta lite på de riktiga sportbilarnas moderland. Men jag behövde också renovera lite delar till Lucas insprutningssystemet så vi åkte till Prestige Development i Wrexham utanför Birmingham. Han hade sin verkstad hemma i ett utbyggt garage. Det var en riktig uppfinnarjocke säger Sten. Han hade en TR 3 i kanonskick och hade modifierat styrningen i den med en egen konstruktion. En annan känd engelsk firma kopierade idén och sålde som sin egen, så kan det gå för kreativa konstruktörer.

Vi var ju runt till en del firmor och handlade delar på bla Midlands Sports & Classics. Då såg han att det var både MG. Austin Healy och Triumph i gänget, varpå han lite förvånat tittade på oss och sa, är ni i samma gäng och pratar ni verkligen med varann. I dag är det väl så att alla Brittiska

Koncentrerad TR 6 driver





Jag gillar snabba bilar, säger Sten

sportbilsmärken tas i famn och märkeskriget från sextiotalet är glömt.

Sten gick med i TR klubben samtidigt med bilköpet i juni 2005. Jag ringde dock dåvarande ordföraren Bengt Nylen innan och fick lite tips inför köpet. Fast jag var inte med på sommarträffen det året men väl på Öresund runt som var ursprunget till den numera Nordiska Träffen

Jag hängde på träffarna och lärde känna fler och fler i klubben och då blev man ju också lite engagerad i arrangörskapet. Vi var ett gäng som åkte på Euromeet till Holland 2006. Vi var 4 bilar som körde tillsammans till Amsterdam med Attnarsson i täten som hittade jättefina vägar utan GPS och jag vet inte hur dom lyckades med det säger datakillen...

Likaså var vi med i Norge 2013 och Frankrike 2017.

Sen kom ju UBCC här i Skåne och där har jag varit med och ordnat en del träffar, men också andra träffar. Tyvärr har det inte varit så många TR deltagare så till slut tappar men lite av geisten säger Sten och ropar en uppmaning till oss klubbmedlemmar att vara lite mer aktiva och delta i träffar lokalt.

Nästa generation

– Ja, jag har ju tre tjejer men ingen är väl så där jätteintresserad. Yngsta dottern, Emilia, var med på en hel del träffar i början och lärde känna några i TR klubben. Nu bor hon i Stockholm och har ingen bil alls.

Däremot näst- nästa generation visar stort intresse kolla bara in bilderna. Deras namn på TR6-an är 'Brum-Brum-bilen', kan det ha något ljuddämparen att göra? Vi får be Sten att fortsatt odla sportvagnsådran hos barnbarnen.

Till slut blev det en BMW i alla fall i form av en Z4

Vi hade då bara en bruksbil och Cecilia marknadsförde att vi kanske behövde två bilar när jag skulle gå i pension så det triggade ju mig lite grand säger Sten.

Det var så att sista veckan jag jobbade så i en pustpaus gick jag in på blocket och hittade en Z4 i Växjö. När jag kom hem på måndagskvällen frågade jag Cecilia om hon ville följa med och titta på BMW´n. hon blev förstås överraskad men följde ändå med och det blev till slut affär.

Då visade sig att båda bröderna Brändström, Leif Leander, Fabbe och hör och häpna även Gunnar Johansson har Z4 från BMW i garaget. Så vi är ett gäng TR drivers som också har en liten Tysk ådra. Men det kan ju faktiskt vara så att det engelska blodet svallar för fortsatt utveckling av TR bilar, för BMW äger ju varumärket Triumph genom BMC. Så lite TR arv är det ändå i das Deutsche Z4.

Ny TR 6 på ingång

Första året efter pensionen hade jag min första TR att jobba med men sen när den var klar kändes det som att man behövde nåt att göra.

Killen som hade den gröna TR sexan innan mig hade kontakt med Bengt Nylen och jag har också träffat honom några gånger. Ola var tidigare med i klubben och på en del träffar lokalt. TR sexan importerade han från USA som en förgasarmodell 2006. Sen hittade han en insprutningsmotor till den.

Det visade sig dock att bilen var krockskadad så han fick plocka ner den helt och bl a rikta ramen på den. Han blev tyvärr sjuk och tappade all kraft så blev han tvungen att sälja. Ola ringde Bengt Nylen och hörde sig för om det fanns nån

som ville köpa bilen i befintligt skick, den gick alltså inte att köra och renoveringen var inte klar.

Bengt ringde mig och undrade om jag kände någon intresserad köpare. Efter att funderat en stund tänkte jag att, ”ja..., man kanske skulle ha ett projekt att skruva på.”

Det lät också som om det inte var så mycket kvar att göra fast det visade sig ju inte vara riktigt så, för en hel del jobb återstod. Precis som i de flesta fall är det mer jobb än man från början tror avslutar Sten storyn om den nya TR sexan som förvandlats från en Yankee med Strombergförgasare till en spänstig engelsman med Lucas mekaniska bränsleinsprutning som också frälst Formel 1 världen under sextio- och sjuttiotalet. Nu står den bara och väntar på att bli registreringsbesiktad.

Skall du behålla bilen då undrar jag och Sten svarar lite hemlighetsfullt, ….nej jag vill ju inte ha två likadana bilar men man vet ju aldrig och både Ronnie och Emerson hade ju flera likadana bilar att köra när det begav sig.

Med på ett hörn i det mesta

En ungdomskompis från moppegänget, Stefan, hade tidigare en TR 6 som han gjorde jättefin men sen tröttnade han på den och sålde. Genom åren har han haft en hel del motorcyklar men så blev han mer eller mindre tvungen att skaffa sig nåt att pilla med säger Sten.

Jag fick nys om en TR 4 till salu i Göteborgstrakten där det verkar som alla Skånepågar hämtar hem sina TR bilar. Det var Rolf Håkansson som haft bilen i över 40 år som nu på ålderns höst ville sälja. Vi åkte dit och tittade med påkopplad bilkärra så det blev förstås affär.

När vi åkte därifrån så stod Rolf på backen utanför huset och följde sin kära TR 4 med blicken så långt han kunde, det är tufft att ta adjö av sin gamla TR.

Och så hamnade du i styrelsen också säger jag. Jaa den historien vet jag faktiskt inte hur det gick till säger Sten och skrattar.

– Va visste du inte om att du blev vald till styrelseledamot undrar jag. -Jo det förstås, jag måste ju ha blivit tillfrågad säger Sten lite ödmjukt, det var i alla fall 2014

Sen packade du ju klubbtidningarna i flera år, hur kom det sig? Det var faktiskt Cecilia som tog initiativet och tyckte att vi skulle ha nåt att göra och det blev det verkligen.

Först skulle vi få adressetiketter på fil som skulle printas från dåvarande matrikelhållaren Sune och gjorde man fel där fick man på fingrarna av Sune.

Sen kom tryckeriet och levererade en hel pall med tidningar och det var att stoppa ner varje tidning i kuvert och klistra på en etikett. Det blev många turer till posten för det var ju många kilon det handlade om

Vi höll på från 2014 till 2019. Till slut började vi fullt förståeligt tröttna lite grand och försökte hitta en väg ut för det var ju så att man var tvungen att vara hemma. Då när vi började se pensioneringen komma så kanske man vile vara mer fri också. Då hittade jag en lösning med tryckeriet som plastar och skickar tidningarna direkt till oss medlemmar och jag kan fokusera på annat säger Sten.

Sten har också ett finger med i tillsättandet av Mats ”Wolw” Jönsson som ny layoutare efter P-A och Kerstin. Du vet efter styrelsemötet där P-A annonserade sin avgång var jag lite dyster men när jag och Stefan mekade med hans TR4 tipsade Stefan mig om Mats och det blev ju väldigt bra säger Sten som kanske inte skriker högst men som gör så många nyttiga saker för vår kära TR klubb. Vi hoppas att få se mycket av Cecilia och Sten till sommaren i nån av de kära TR sexorna. ■

Vi hjälper morfar och servar bilen





Familjebilen



En ung Sten Lennbro vid den hottade baggen



Moppegänget skruvar



Första pärlan

3 herrar felsöker Stens TR 6 i Frankrike





Triumph TR6 PI 1973
Sten Lennbro
Foto: ©Mats ”Wolw”





Leverantörer av reservdelar

Text: Jan Sjögren

Våra svenska leverantörer har ju lagt ner en efter en så vi har ju fått vänja oss vid att beställa från UK. Vi har nu sen årsskiftet fått en ny situation beträffande leverantörer av reservdelar då UK lämnade EU. Det innebär ju att det kan läggas tull på gods som tas från UK och dessutom tar det längre tid att få hit det än det gjorde innan.

När du handlar för under 1600 kr behöver du inte betala tull. Jag har dock upptäckt att transportföretagen tar betalt för något de kallar ”Importdeklarationsavgift”. På en vara jag köpte från Moss i januari för 253 kr utan moms blev det moms på 63 kr och en importdeklarationsavgift på 120 kr!!

Jag har nu kollat vad som gäller betr importavgifter. Importdeklarationsavgiften är 120kr för privatpersoner. Den är 295 kr för företag och om tullavgiften överskrider 10000 kr blir den 3% av värdet.

Över 1600 kr är tullen 5% vilket inte jättehögt så det är möjligt att leverantörerna i UK kan matcha de som är utanför EU i alla fall. Det är värt att kolla priserna noga åtminstone vid större inköp. Inköp av mindre poster från UK blir ju däremot dyrt eftersom det läggs på 120 kr i importdeklarationsavgiften. Det finns stora leverantörer av delar till våra Triumph-bilar även inom EU både i Tyskland och i Nederländerna. Det finns mycket TR-bilar i Tyskland och likaså i Nederländerna vilket ju styrt var de stora leverantörerna finns.

Här nedan några av de större leverantörerna inom EU. Jag har haft mailkontakt med de som är utlandskoordinatorer för sina klubbar i Tyskland och Nederländerna och de rekommenderar alla nedanstående. Varför just i Tyskland och Nederländerna? Jo, det är dessa två länder utanför EU och USA som importerade flest Triumph TR-bilar vilket gör att det sen länge funnits bra leverantörer där Var och en bör dock jmf priserna själv. Kanske är det fortfarande billigare från UK även med 5% påslag?

Det finns faktiskt en svensk firma också som samarbetar med Angloparts. Angloparts har representanter i ett 10-tal länder. De heter Arese Parts AB och är stationerade i Svalöv. Jag har dock inte koll på hur lagerhållningen är. Jag tror de tar hem prylar efter hand från Angloparts lager i Holland. ■

Tyskland

Bastuck
Har webshop och hemsida på engelska.
https://www.bastuck.de/gb/

Limora
Har webshop och hemsida på engelska.
Samma firma som SC-parts i UK.
https://www.limora.com/

Oldtimer Veteranshop
De har sin webshop via ebay.de som endast är på Tyska. Har ett ganska komplett sortiment.
https://ssl.oldtimer-shop.de/

Nederländerna

Imparts
Har webshop och hemsida på engelska.
https://webshop.imparts.nl/

Marco de Knikker
Har ingen webshop men använder Moss artikelnummer.
https://www.british-cars.nl/en/

Sverige

Arese Parts AB
Telephone: +46 (0)708150193
E-mail: per@arese.se, www.arese.se

TEXT: BENGT NYLÉN

Välja fälgar till TR2-TR6, offset

Funderar du på at sätta dit nya fälgar på din TR-bil? Då finns det lite att fundera på. Samtliga TR2-TR6 levererades med 15” hjul med fälgbredden varierade. Vid leverans hade TR2:an 4” fälgar som på de senare årgångarna ökades till 4,5”. Sen ökades fälgbredden efterhand som nya modeller kom ut och TR6 försågs med 5,5” fälgar.

Fälgbredd

Idag rekommenderas 5,5” på TR2-TR 5 medan rekommendation till TR6 är 5,5” eller 6” av bla Revington TR. På originalfälgarna hade man ju smalare däck än vad vi tycker att vi vill ha idag. Med lite bredare däck får man ju bättre grepp men samtidigt blir bilen tyngre att styra än vad den var med orginalfälgen och ett smalt däck.

På TR5 satt som exempel 5” fälgar med däck typ 165-15 med 80-profil. Med ett sådant däck på bilen behövs ingen rattservo vilket ju inte heller monterades.

Vanligast idag är nog att man monterar däck av dimension 195/65-15 vilket har lägre profil men ungefär samma omkrets men då behövs det helt plötsligt en ”man” för att vrida runt ratten speciellt vid fickparkeringar.

Offset

Vad är offset? Offset kallas också ET-värde och är det värde i mm som fälgens mittpunkt är förskjuten sidledes.

Är det Zero-Offset så ligger lika stor del av fälgen innanför fästpunkten som utanför. Är det positiv offset, vilket vi oftast talar om, så ligger mer av fälgen innanför än utåt. ET-värdet mätts i mm. Till våra bilar rekommenderar Revington TR följande:

	TR2-5	TR6	TR6
Fälgbredd (tum)	5,5	5,5	6
Positiv offset (mm)	15	7	7

Dessa värden verkar stämma även med andra experters förslag. Med ett högre värde så blir bilen ”smalspårigare”.

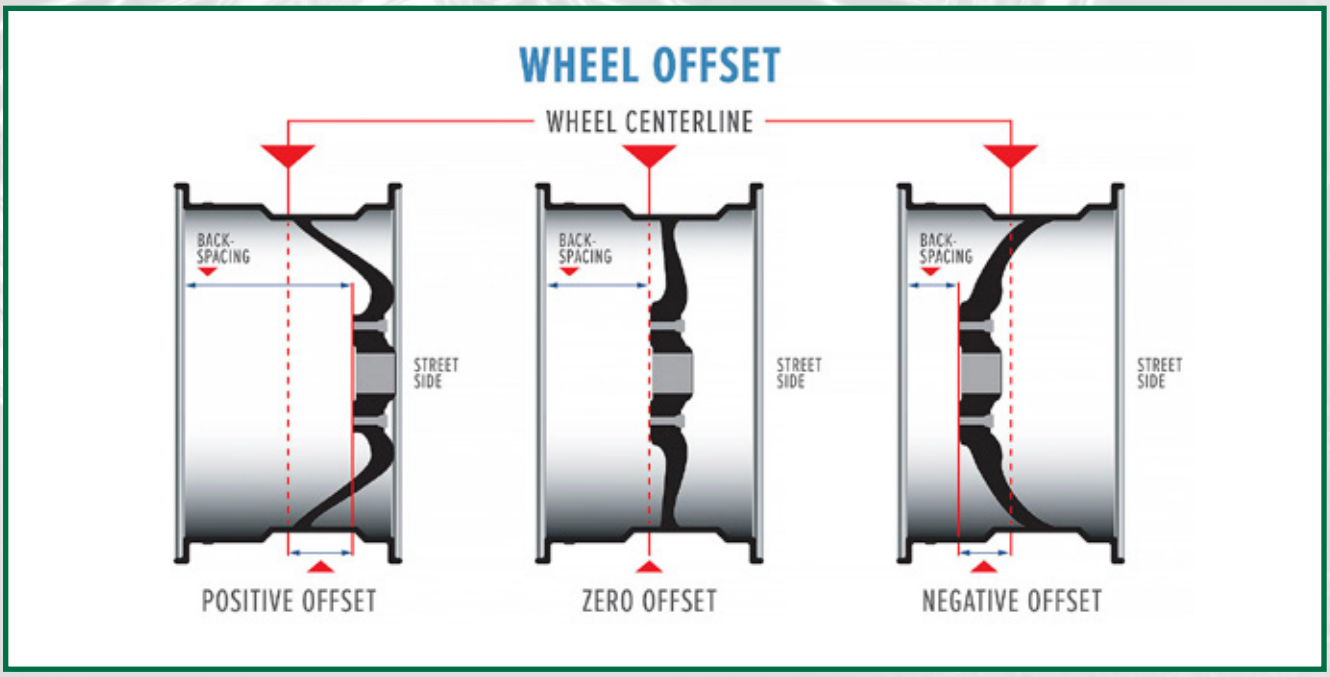
Vanliga problem med för mycket offset (positiv)

- Stor risk att fälgen tar i delar av karossen eller fjädring/ stötdämpare
- Risk att fälgen tar i skivbromsarna
- Gör bilen ostabil

Vanliga problem med för lite positiv offset eller för mycket negativ offset.

- Extra påfrestning på hela hjulupphängningen
- Dålig väghållning.

Varför det rekommenderas mindre offset på de tidigare modellerna beror ju på att dessa hade som original smalare fälgar/däck och genom ha ett något högre offset så blir de ju lite smalspårigare. ■



Medlemmarnas utflyktstips

Göteborg



Text och bilder: Göran Andersson

Runt Göteborg finns bara tre väderstreck som man kan välja med bil, här kommer några förslag

Vid en kortare körning blir det ofta att vi väljer en tur i östlig riktning. Då vi bor söder om Göteborg blir väg 158 Nya Säröleden en naturlig utgångspunkt. I Lindome svänger vi vänster efter samhället och sen höger mot Greggered. Vi kommer till Hällesåker där vi svänger vänster mot Inseros och Hällingsjö. I Hällingsjö kan man äta Sveriges godaste mjukglass (tycker vi och kioskägaren). Är vi kaffesugna är Blommigt och Prickigt på vägen mot Skene, (väg 156) ett bra alternativ, lättare rätter och servering på utomhusaltan alternativt på gräsmattan. Vi kan där välja att köra tillbaka till Hällingsjö och svänga vänster mot Ubbhult som nämns i Kung Valdemars jordebok redan i början på 1200-talet. Man kör då uppe på en ås kallad Ubbhultsdrumlinen och landskapet visar tydligt på arvet från äldre tider. Sjögården som ligger i norra delen av Ubbhult är en mångfacetterad och välbevarad gård som visar på flera lager i traktens historia. Det äldsta manhusets stomme har daterats dendrokronologiskt till 1695 och är alltså sannolikt uppfört redan i slutet av 1600-talet eller i början på 1700-talet.

Hjälmeskulla Handelsträdgård

Vi kör vidare och eventuellt blir det ett besök på Hjälmeskulla handelsträdgård som har ett mycket bra sortiment och som ligger strax innan Kungsbacka. Vi väljer gamla E6 i Kungsbacka och svänger vänster i Lindome mot Billdal och väg 158.

Känner vi att vi har mer tid så väljer vi istället att köra mot Sätila efter besöket på Blommigt och Prickigt och längs norra sidan av Lygnern mot Fjärås och sen via Kungsbacka och väg 158 hem.

Vägvalen från början till slutet innehåller till största delen kurviga TRvägar.

Heldag = riktning söderut

När vi väljer att ha en heldag i bilen väljer vi riktning söder ut. På våren är Åkulla bokskogar i Halland ett måste och ett bra mål för dagen brukar vara Öströö fårfarm en bit från Tvååker. Vi väljer väg 158 och svänger av mot Lindome och kör sen gamla E6 mot Anneberg där vi svänger av mot Älvsåker. Vid Älvsåker kyrka svänger vi höger och passerar på en liten väg flera hästgårdar. Vi kör sen tvärsöver i fyrvägskorsningen och passerar Gåsevadholm slott (uppförd i slutet av 1700-talet med anor från 1300-talet) på väg mot Fjärås. Gällinge är nästa val och därefter Veddige. Välj väg 41 mot Varberg och sväng av vänster vi Östra Derome mot Valinge. Efter Valinge sväng vänster och efter någon kilometer sväng vänster mot Rolfstorp där ni väljer höger mot Grimetons kyrkby och sedan Spannarp. Innan Spannarps kyrka väljer ni vänster mot Dagsås där ni väljer vänster i korsningen. Öströö fårfarm ligger då på höger sida där fika, goda rätter mm serveras. Allt som har med får kan inhandlas samt mycket mer av goda naturprodukter. På hemvägen kör vi tillbaka till Spannarp och Himle. Vi väljer vägen mot Varberg och gör ett stopp på Spiseriet som rekommenderas. På skylten, som står på höger sida av vägen, står det Johnssons gård.
Hemvägen går via gamla E6 förbi Varberg och Kungsbacka.

Som kort fikatur söderut är också Tjolöholm slott ett bra







tips, vi kör naturligtvis gamla E6 och inte motorvägen. Medhavd fikakorg i slottsparken alternativt kaffe med dopp som finns att köpa.

Väljer vi att köra en kortare tur norrut blir det norrleden till Säve och sen Kornhalls färja. Fortsätter mot Kärna, Tjuvkil och stannar vid brofästet till Instön där en restaurang/cafe ligger med vattenutsikt som kan avnjutas under tiden man intar valda alternativ.

Finns därefter tid fortsätter vi mot Marstrand och parkerar på Koön och tar personfärjan till Marstrand där dagen lätt försvinner med fästningsbesök, bad och förfriskningar. ■





Bättre bak/broms-ljus på TR6 med Matjessill!

Text och bilder:
Lars Brändström

Ja, vad är nu detta undrar vän av ordning.



Det började med att vid jultid kom det regn och regn, och sedan kom det regn efter det. Vad skulle man hitta på att greja med? Kanske passa på att rengöra baklamporna på TR6:an. Frugan gjorde Jansons Frestelse och jag gjorde rent glasen på baklamporna. När jag skruvade av glasen, så såg jag att reflektorerna för bak/bromsljusen som troligtvis varit kromade ej hade någon krom kvar. Det var mer en grå/brun plastreflektor. Inte konstigt att det var dåligt ljus.

Nu när jag hade rena glas skulle det inte bli mycket bättre ljus med dom reflektorerna. Skulle behöva fixa detta på någotvis. Hmmm, matjessill. Eller snarare insidan av locket till förpackningen, de är ju som krom.

Skulle man kunna göra något med locket?

Klippte ut fyra bitar som skulle passa i reflektorn, men hur skulle de fästas? Ja, man är ju inte en åsna, så lite Karlssons klister fixade det. Sedan kunde vi festa med lite Janson och njuta av våra hantverk. Har sedan haft krom i tanken och upptäkt att insidan av chipspåsar och diskmakinspåsar också har krom som man skulle kunna använda. Ja, detta var mitt lilla jultips om någon har dåliga bakljus. Så nästa gång ni ser en blå TR6 som försvinner med bra bakljus så kan det vara vi som är ute och gasar.

Vid tagentbordet Lars Brändström

Klädesholmens Matjessill kan rekommenderas





MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

MHRFs årsmöte 2020
Årets avhölls digitalt på så sätt att ett antal platser tjänade som länkar och kopplades ihop via nätet. Omröstningarna skedde på varje plats som sedan sammanställdes på MHRFs kontor. Av förståeliga skäl var deltagandet ganska lågt med 42 förbundsmedlemmar av totalt 180. Allt p.g.a den efterhängsna pandemin. Mötet avlöpte dock bra och protokollet kan du läsa på MHRFs hemsida.

Det är mer ”off the record” man kan skönja viss oro…
I punkten 2 nedan kan du läsa om en av förbundets hjärtefrågor ”*Bevarande och användande av…”*

I det betänkande som nu ligger från myndigheterna sida har man strukit ordet användande vilket ju i högsta grad är oroande. MHRF arbetar självklart för att vi i fortsättningen också skall kunna köra med våra bilar och jag återkommer i frågan hur vi i TR klubben kan bidra och påverka beslutsfattare och myndigheter
Bengt Arvidsson

Fem utmaningar för det rullande kulturarvet MHRFs myndighetsråd har tagit fram fem

Ställningstaganden i frågor som förbundet betraktar som särskilt viktiga att driva när det gäller bevarandet och användandet av det rullande kulturarvet i Sverige. Sedan starten 1969 har Motorhistoriska Riksförbundet verkat för att förbättra förutsättningarna för bevarandet och användandet av det rullande kulturarvet. Till det rullande kulturarvet räknas fordon som är 30 år och äldre. Under årens lopp har MHRFs arbete burit frukt, bland annat genom undantag från kontrollbesiktning och fordonsskatt för historiska fordon. För att nämna några exempel.

Stora utmaningar finns fortfarande för den fordonshistoriska rörelsen.
– Vårt myndighetsråd har tagit fram fem ställningstaganden i frågor som MHRF just nu betraktar som särskilt viktiga att driva när det gäller bevarandet och användandet av det rullande kulturarvet i Sverige, förklarar förbundsordförande Kurt Sjöberg som själv ingår i Myndighetsrådet.

1. **Framtida fossilfria flytande bränslen för gårdagens fordon Historiska fordon**
   ska vid bränsleomställningen fortsatt kunna brukas utan, eller med endast smärre, tekniska förändringar.
2. **Bevarande och användande av det rullande kulturarvet**
   När myndigheter fattar beslut som rör historiska fordon ska bevarandet och användningen av dessa beaktas.

3. **Ursprungskontroll. Ansökan om ursprungskontroll för historiska fordon**
   En ansökan om ursprungskontroll för historiska fordon där registreringshandling eller tullhandling saknas ska godkännas om fordonet, komplett, helt eller delvis demonterat, funnits i Sverige i minst 20 år.

4. **Gränsöverskridande transporter. Export och import av historiska fordon och fordon av intresse för samlare samt delar till sådana fordon**
   Export och import av historiska fordon, fordon av intresse för samlare och delar till dessa oavsett skick och funktion, ska ej omfattas av EUs avfalls- och transportregler.

5. **Registrering och teknisk identifiering**
   Vid registreringsbesiktning ska ett historiskt fordon vars identitetsmärkning är skadat eller saknas godkännas om fordonet ändå säkert kan identifieras. Kraven på historiska fordons utrustning och beskaffenhet ska vid registreringsbesiktning vara de som gällde vid tillverkningstillfället och styras av rätt tillämpad ursprungskategori.

   Mer om Myndighetsrådet finns att läsa här: mhrf.se/myndighetsrådet.
   Jan Tägt
   generalsekreterare MHRF

TEXT OCH FOTO: ANDERS ”TIBBE” TIBBLIN

Utmaningar vid renovering

Renoveringen av min Triumph TR8 - 1981 (original) som givit mig en hel del utmaningar är nu i det närmaste fullbordad. Dock är motorn, Rover 3.5L V8 som är helrenoverad, ej ännu helt klar för uppstart.

Vid isärtagning av motorn, visade de sig att främre packboxen vid vevaxeln hade gjort ett stort sår i axelytan på svängningsdämparen/remskivan. För att åtgärda och motverka framtida oljeläckage hittade jag ett bra alternativ till att byta hela enheten.

Alternativet heter ”Speedi-Sleeve” - slithylsa som pressas på befintlig axel och ger en ny plan tätyta för packboxen. Denna slithylsa marknadförs av Sverull och går att beställa via deras hemsida. Ett stort antal hylsor med olika mått finns. Komplett lista finns att ladda ner på Sverull`s hemsida, www.sverull.se (sök på Slithylsa och ladda hem produktkatalog).

Slutpris i detta fall med frakt blev 681:-.



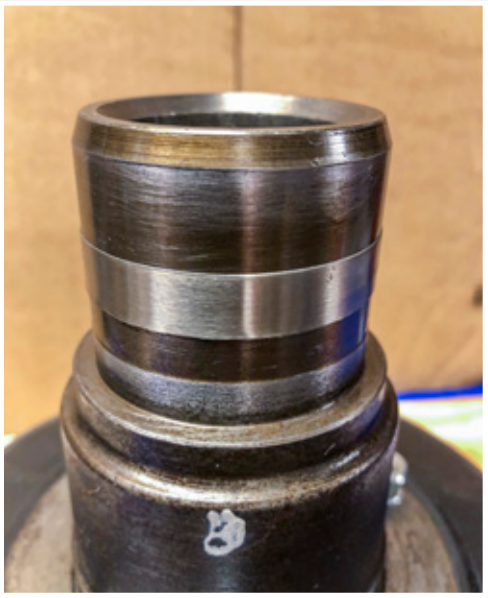
Axel med skada



Speedi–Sleeve med monteringshylsa (ingår)



Färdigmonterad Slithylsa



Slutresultat

The UK European TR Meeting 2021
10-17 september






Nästa år är det dags med ett Europamöte i England. Förra gången då detta skedde var 2010. Då var vi 12 bilar från Sverige. Det är en weekendträff från fredag till måndag på hotell i Coventry. För de som vill vara kvar i veckan efter förflyttar man sig till ett

Mht oklarheten kring när alla skall bli vaccinerade så har anmälningstiden som tidigare var senast 1/3 förlängts till 1/5. Då även betalning betalning skall ske. Tom 1/3 har vi 10 anmälda från vår klubb och 141 ekipage totalt anmälda till träffen. Vill du också åka, kontakta Bengt Nylén.

Med förbehåll för COVID-19 restriktioner

W

Sta
Gra

Pro
Fre
mell

Lörd
Efter frukost en tur genom Cotswolds byar. Besök på Blenheim Palace house och trädgård med lunch. (Här föddes Churchill 1874). En vacker tur tillbaka till hotellet.Gala Dinner med underhållning. Vi kommer att fira att TR Register fyller 50 år så hela festen kommer att gå 70-talsstil. Ett "Beatles-band" kommer att stå för underhållningen. Gästerna bör helst vara klädda i något från 60-70-talet.

Söndag
Efter frukost kör vi en vacker tur genom Warwickshire och Leicestershire. Här parkerar vi nära monumentet som rests för Standard Triumph. Därefter ett besök på National Motorcycle Museum med lunch. Lunch på [illegible]

[illegible] enskilt. Kostnaden för turveckan inkluderar övernattning och frukost på Hotell Commendore och middag på hotell Metropole. Avslut efter frukost på fredagen den 17 september. Llandrindod Wells ligger i mitten av Wales vilket gör att det är lätt att nå många intressanta platser som tex: Snowdania National Park, Brecon Bacons National Park,Pembrokeshire coast,Cambrian coast. Dessutom finns här många slott, veteranjärnvägar med ånglok, kolgruvor och museer, vattenfall osv.

Priser:

Weekend 10-13 september

Enkelrum	SEK 8700 (£700)
Dubbelrum två personer	SEK 12800 (£1030)

Ovanstående gäller övernattning samt alla måltider inkl dryck och entréavgifter. Även vin och öl ingår, dock i begränsade mängder.

Turer i Wales 13-17 september

Enkelrum	SEK 5600 (£450)
Dubbelrum för två personer	SEK 8400 (£675)

Ovanstående gäller för övernattning och frukost samt middag inkl dryck.

Hemsidor samt info:

Chesford Grange Hotel https://www.chesfordgrange.com/
Commendore hotel https://www.hotelcommodore.co.uk/index.php/en/
Metropole Hotel https://www.metropole.co.uk/
OBS! Här äts middagarna i turveckan.
Intresserad? Kontakta Bengt Nylén för en fylligare presentation.
Anmärkning: Registreringsdokumentet hämtas på vår hemsida alt. så skicka ett e-mail till Bengt Nylén så får ni den per mail: nylen@telia.com

Registeringen stänger 1 mars då även betalning skall ske. Intresserade bör hör av sig till Bengt Nylén innan så att vi redan den 15 februari kan meddela arrangörerna hur många vi tror kommer från Sverige.

Vad vill du ha i tanken??

Våra bilar är ju inte byggda för att köra på etanol. När de var nya rekommenderas 100 oktanig bensin vilket ju var vanligt då. Utan etanol naturligtvis. Den tiden är förbi och vi måste försöka klara oss ändå. PI-bilarna med relativ hög kompression mådde rätt bra av 100 oktan.

Hittills har det endast varit max 5% inblandning av etanol i bensinen, sk E5, men from 1 augusti så kommer det att vara 5,1-10% etanol i den 95-oktaniga bensinen. Det är ett EU-krav som ju tillkommit av miljö/klimatskäl. Jag har skrivit till tre bolag i Sverige som distribuerar bensin. OKQ8, Preem och Circle K. De svarade exakt likadant beträffande ovanstående. Samtliga svarar dock att de kommer att fortsätta med en inblandning på max 5% etanol i sin 98-oktaniga bensin. Det finns ju tyvärr inte 98 oktan på varje bensinstation men antalet kanske tom kan öka. Finland införde E10 i 95 oktanig bensin för något år. Då ökade andelen såld 98 oktan.

En intressant info har jag fått från Circle K. De påstår att deras 98 oktaniga bensin oftast bara innehåller 2-3% etanol. Så det får bli Circle K 98 oktan för min del åtminstone efter 1 augusti.

Racing Fuels

Det finns ju en möjlighet till om man vill ha bra soppa men lite besvärligt. I Norrköping finns det en Gulf-station som säljer Racing Fuels. Bensinen är på 102 oktan och utan etanol!! Den kostar 30kr/litern men det kanske det kan vara värt om man har vägarna förbi. Tyvärr hinner tanken bli nästa tom innan jag kommer hem till Falsterbo! I Tyskland finns det faktiskt ganska många bensinstationer som säljer bensin med 102 oktan.

Bengt Nylén



milesPLUS 98

Användning
milesPLUS 98 är vår bästa bensin som vi rekommenderar till alla typer av bensinmotorer, 4-takt och 2-taktsmotorer.
Rekommenderas särskilt till prestandabilar/motorer som kräver 98 oktanig bensin men också till motorer där 95 oktanig bensin föreskrivs.
Motorer äldre än 1986 kan ha ”mjuka” ventilsäten och behöver ett ventilsmörjande bly-ersättningsmedel för att skydda ventilsätena mot slitage, vilket kan tillsättas vid tankning.

Fördelar
För att motorn skall prestera så bra som möjligt är det av största vikt att alla motordelar är så rena som möjligt. milesPLUS 98 har en kraftigt renande verkan som startar direkt efter första tankningen.
En ren motor kan utnyttja energin i bensinen mer optimalt genom en effektivare förbränning och milesPLUS 98 håller inte bara rent i bränslesystemet utan också inne i motorn.
På insugsventilens ovansida byggs det ganska lätt upp avlagringar som motverkar inflödet av bränsle-luftblandning till motorn. Additivet tvättar bort dessa avlagringar och motverkar att nya bildas.
Den höga mängden korrosionsskydd som finns i milesPLUS 98 gör den extra bra till nya och äldre fordon som används sällan med långa uppehåll. Korrosionsskyddet fungerar som en metallpassivator som håller rent och motverkar uppkomsten av beläggningar ex i förgasare och insprutningsmunstycken vilket medför lätt start och bättre motorfunktion. Denna process pågår hela tiden även när man inte använder fordonet.

Egenskaper
milesPLUS 98 är en premiumbensin som innehåller extra hög mängd multifunktionellt additiv som håller rent och sänker friktionsförlusterna i motorn. Kan innehålla etanol upp till 5% men vanligast är 2-3%. Blandningens ångtryck varierar säsongsvis för att få en anpassning så att motorn startar lätt i det rådande temperaturförhållandet, vinter såväl som sommar.
milesPLUS 98 innehåller extra mycket multifunktionellt additiv som motverkar korrosion, beläggningar och avlagringar i bränslesystem och motorns insprutningssystem samt på ventilerna.
Utöver de starkt renhållande egenskaperna finns det också en friktionsmodifierare i additivet som följer med bränslet in i motorn och framförallt i kontakten mellan cylinder-kolv-kolvringar sänker friktionsförlusterna. Tillsammans ger det en bränslebesparing med upp till 2,7% i jämförelse med bensin som endast innehåller en standard additivering för renhållning.
Uppfyller kraven enligt standard SS-EN 228

Circle K Sverige AB – 118 88 Stockholm – Telefon +46 8 4296000 – www.circlek.se – Org nr:556000-6834

TEXT OCH FOTO: INGE JONSSON

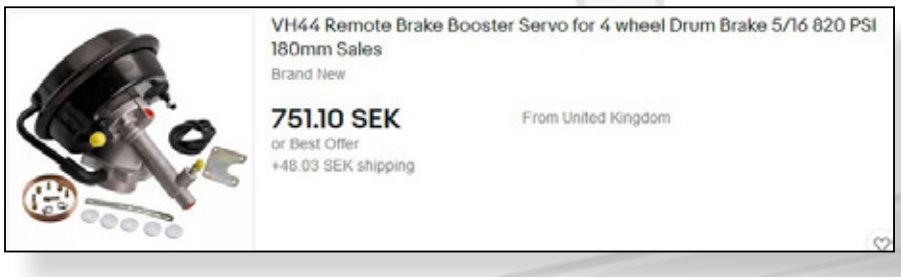
Bromsservo i TR2

Jag vet inte om det var pga att man blir klenare med åren eller om det bara berodde på mekarlust, men förra året bestämde jag mig för att montera ett bromsservo i TR2:an. Trumbromsar får ju hejd på bilen så småningom, men omvärlden med skivbromsar har en tendens att stanna snabbare.

Ett sätt är ju att konvertera med skivbromsar från en TR3 t.ex., men bromservo verkade vara en billigare och enklare väg. Skulle sen någon purist i framtiden vilja återgå till standard är det enkelt att plocka bort servot.

Jag hade fördelen av att ha installerat ett servo i min MG Midget MK3, men det följde med ”byggsatsen” jag hade som utgångspunkt för Midgeten, så nu blev det till att ”googla” efter tips på placering av servot och var man kunde få tag på själva servot.

Servot kan man köpa från Moss och Rimmers för ca 1200 (Kina kopia) eller Lockheed för dubbla pengen. För den som vågar handla på eBay kan man få servot för under 800 kr inklusive frakten. Leta efter ”Remote Brake Servo” som jag gjorde.



Sagt och gjort, nu gällde det att hitta en plats under huven också. Alla bildsökningar jag gjorde och det verkliga utrymmet under huven visade på att vänster sida gäller. Nästa beslut blir att välja om själva vaccumdosan ska vända framåt eller bakåt och ska servot sitta uppe på hyllan nära broms- och kopplingscylindern eller längre fram bakom innerskärmen.

I mitt fall blev det uppe på hyllan med vaccumdosan framåt, dels pga att jag har tändspole, tändförstärkare och vindrutespolartank placerade bakom innerskärmen, dels pga att det blir väldigt kort rördragning mellan servo och huvudcylinder och därmed också enkelt att återställa om det inte blev lyckat resultat med att installera servo.

För en högerstyrd bil kanske valet blivit annorlunda.

Nu till en av de modifieringar som behövs, först ett vaccumuttag på insuget. Mycket jobb för litet resultat, jag var tvungen att ta bort förgasarna och hela insuget för att komma åt att borra och gänga en anslutning för en slangnippel *(Bild 1-3)*.

Som nästa steg gjorde jag en kartongmodell av ett stag att fästa servot i, sen gjorde jag 3 nitmutterfästen i karossen och svetsade ihop lite platt- och vinkeljärn och skruvade dit servot, det kan också enligt instruktion monteras lite lutande. För att få helt stabilt montage bestämde jag mig för att göra ytterligare ett fäste för servot under hydrauldelen *(Bild 4-6)*.

Nästa steg var att göra nya bromsledningar runt servot och koppla en vaccumslang till nippeln på insuget *(Bild 7)*.

Problem med luftningen

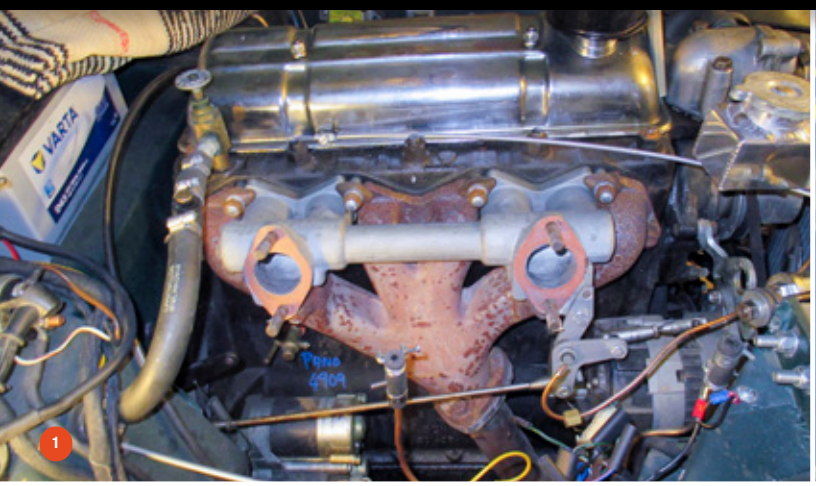
Sedan tog luftning vid och det gick inte alls bra, nipplarna vid servot läckte hur hårt jag än drog åt dem, tills jag upptäckte att de inte bottnade pga att gängan gick hela vägen ut på nippeln vilket gjorde att när gängan i godset tog slut så hade nippeln inte tryckt röret mot konan i botten på godset, enkla lösningen blev att slipa bort några gängvarv i änden på nippeln. Det kanske var priset för att köpa billigt, vem vet? *(Bild 8)*.

Eftersom jag valde att placera vaccumdosan framåt och monterad på hyllan, medförde det att jag var tvungen att flytta bakre fästet för stången som håller huven öppen en decimeter åt sidan så stången går fri från vaccumdosan när huven är stängd *(Bild 9)*.

Varje gång jag behöver fixa ett bromsrör är jag jätteglad att jag satsade på ett riktigt bra verktyg att pressa konor med, inte billigt men ångrar bara att jag inte skaffade det tidigare.

Utfallet?

Erfarenheter då, jodå, nu nyper bromsarna till bra men på ett annat sätt än förut, tidigare hade jag vad man skulle kunna kalla jämn progressiv verkan, medan med servot händer inget först och sen kommer allt på en gång. Jag kan jämföra med Midgeten som har ett likadant servo, där bromsverkan är mer ”modererad” alltså tar ungefär som på en modern bil. Jag misstänker att skillnaden beror på att Midgeten har skivbromsar fram och skivbromsar ligger ju an lite hela tiden mot skivan medan TR2:an med trummor runt om har ett litet spel mellan trumma och backar som måste tas upp först innan servot kan hjälpa till. Men, det är ju min teori. ■



1


2

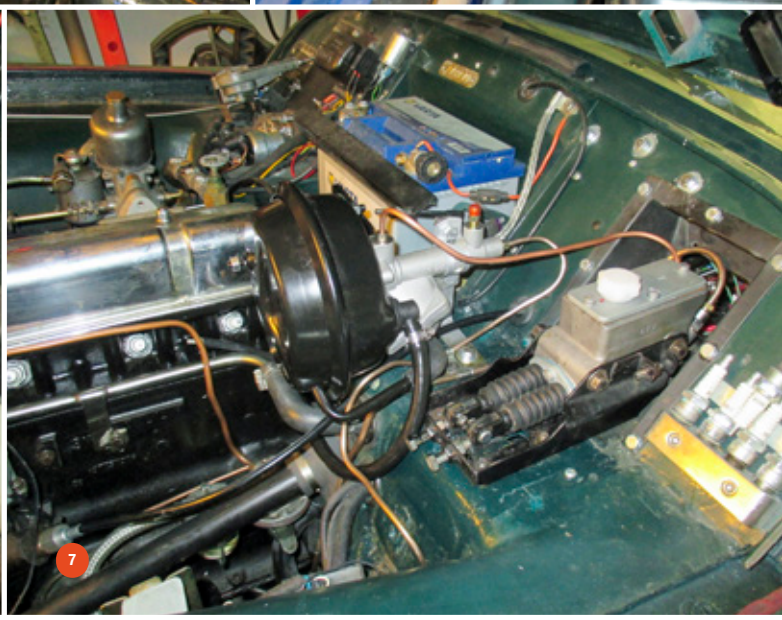

3



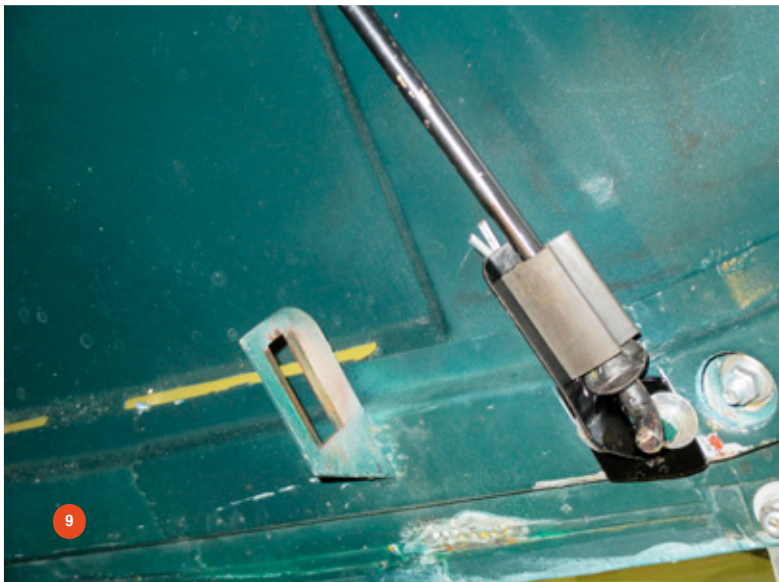
4


5


6


7


8


9

Tips

TEXT OCH FOTO: BO STRANDER

Renovering av S.U förgasare

Jag har blivit med renoveringsobjekt, eller rättare sagt ett totalt ombyggnadsprojekt, nämligen en Jagga MkV från 1950. Bilen har stått i 30 år på loftet i en lada där det på undervåningen varit kossor fram till för något 10 tal år sedan.

Då förstår många av oss att fyndskicket inte var på ”Gno lite med Autosol” stadiet... . Allt, då menar jag allt behöver avrostas, blästras, syrabehandlas eller slängas. Det blir mycket att göra, mycket att renovera och många delar som skall nytillverkas.

Så när jag kom till de båda S.U förgasarna, av typen H4 med elektriskt styrd startförgasare, så stod jag inför valet att skaffa alla delar och själv göra renoveringen, vilket även innebar att brotscha upp och sätta in nya axelbussningar till gasspjället, renovera gängor på småskruv m.m. eller att låta proffsen ta hand om det hela.



Renovering hos Burlen Ltd

Jag valde att skicka allt ihop till renovering hos Burlen Ltd i England. Igår fick jag efter ca 4 månaders väntan tillbaka förgasarna och jag trodde inte mina ögon när jag packade upp dom. Först trodde jag att dom helt sonika bytt ut mina gamla slitna till ett par nya men när man granskar dom noggrant så syns det att det är mina gamla som är renoverade till superskick! Klockorna högglanspolerade, kropparna finblästrade, alla gamla skruvar ersatta med nya, helt ny el till startförgasaren och mycket mer. Dessutom är mina gamla bränslerör mellan förgasarna polerade, riktade och blankzinkade. Allt snyggt förpackat i svetsade plastpåsar och dessutom en stor påse med delarna som dom skrotat.

Kalibrerade och klara

Som avslutning på arbetet provar man förgasarna i en speciell utrustning som simulerar användning i bil vilket innebär att förgasarna är kalibrerade och justerade.

Burlen Ltd renoverar inte bara S.U förgasare utan även Zenith, Stromberg, Solex och Amal och olika bränslepumpar.

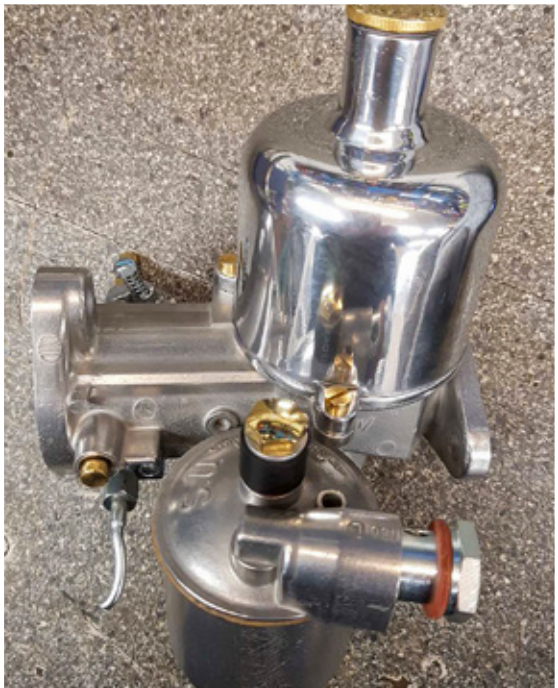
Vad kostar då en sådan här renovering? Allt som allt inklusive returfrakt betalade jag knappt 12 000 svenska kronor.

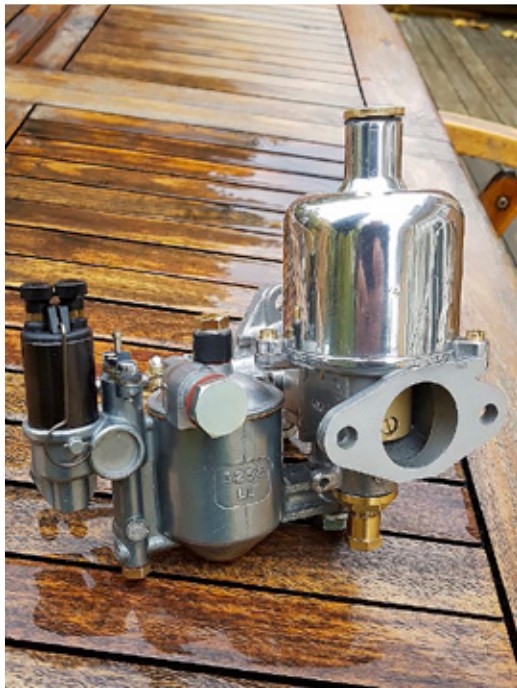
Visst kan det vara både roligt och intressant att renovera ett par förgasare....om man har tid... men jag tror att resultatet blir klart bättre än om jag hade gjort jobbet själv.

Karossen kvar

Nu återstår det ”bara” att bygga en snygg kaross runt chassit och dom vackra förgasarna. Corona restriktionerna gör det tack och lov fullt legitimt att tillbringa många, långa timmar i social karantän så nu blir det garaget en tid framöver. ■









The TR Register Czech Republic

Vi har fått in en ny klubb i vårt nätverk för TR-klubbar i Europa. The TR Register Czech Republic. Här nedan en översättning av den presentation klubben gjort av sig själva.

The TR Register Czech Republic grundades den 6 december 2007 på Restaurang U Piseckë brány i Prag. Vid detta historiska tillfälle deltog Robert Pese (TR4), Arnost Sadilek (TR7), Jan Dvorák (TR3A), Jakub Krulis (TR6) och Jirí Brádka (TR2).

Vi bestämde att vi i första läget skulle starta en klubb som en informell förening med de som gillade bilar typ Triumph TR2-TR8. Vi hade inga pretentioner om hur bilarna skulle se ut för att få vara med. De får vara nära originalutförande, modifierade, skinande blanka eller bara just körbara. Vi vet alla hur mycket det kostar i tid och pengar med denna hobby. Det är upp till var och en att bestämma vilken nivå som passar.

Vi bestämde också att vi inte skulle registrera vår klubb någonstans (Veteran club, ACR, FIVA osv). Våra medlemmar betalar ingen medlemsavgift vilket gör att vi inte behöver försvara vår aktiviteter (eller inaktivitet) för någon. Våra medlemmar är ofta medlemmar i andra veteranklubbar också där de kan få hjälp med vad större klubbar kan tillgodose. Naturligtvis vill vi dock så långt vi kan hjälpa våra medlemmar med råd om var man köper reservdelar, teknikhjälp osv.

Flera av oss är även medlemmar i TR Register UK. TR Register UK blev faktiskt förvånade över hur många TR-bilar det finns i Czech Republic.

Varje år så organiserar vi turer inte bara i hemlandet. Turernas inriktning är mest för upplevelse samt för att möta andra TR-människor.

Jirí Brádka, President:
Om jag fattat det rätt så finns är de ca 40-50 medlemmar i klubben. De kommer 8 bilar till The European TR Meeting i UK i september och kommer att presentera sig själv i oktober då vi har ett sk Coordinators Meeting för alla klubbarna i Stockholm.

Bengt Nylén



Med förbehåll för COVID-19 restriktioner

NORDISK TRÄFF 2021

Lundsbrunns Resort & Spa, 2-4 juli



Välkomna till 2021 års Nordiska TR-träff i Skaraborg. Vi har bokat på Lundsbrunns Resort & Spa (tidigare Kurorten), där vi kommer att bo. På lördagen blir det en rundtur med både naturupplevelser, kultur och shopping. På söndagen finns möjlighet till en kortare rundtur med natur, kultur och motor för de som har möjlighet. (http://www.lundsbrunn.se. Lat N 58° 28' 18" Lon E 13° 27' 04").

Program

Fredag: Incheckning från 15:00
19:00 Buffé med varmrätt.
Under kvällen genomgång av lördagens aktiviteter.

Lördag: 09:00 Start Rally.
19:30 Samling till middag.

Söndag: 10:00 Extrasvängen.

Kostnader / logi, 3 rätters-middag alt buffe, frukost

Logi i dubbelrum twin bed:	1.180 kr /person/natt
Logi i dubbelrum grand lit (140cm säng):	940 kr /person/natt
Logi i enkelrum:	1.380 kr /person/natt

Bokning hotell:
Boendet bokas på egen hand via tel. 0511-57190 eller e-post bokning@lundsbrunn.se
Uppge kod Triumph. Vi har bokat 35 dubbelrum samt 15 enkelrum.

Anm. / deltagaravgift / person:
Fredag-söndag 250 kr
Inkluderar lunch och förmiddagsfika på lördagen. Meddela om ni vill ha kött eller fisk till lunch i anmälan. Meddela även eventuella allergier mm.

Avgiften sätts in på PG 27 79 35-3 "Triumph TR Club Sweden" senast 15/5.
Ange att det gäller nordisk TR-träff samt namn på deltagarna.
Skicka följande uppgifter till Bengt-Inge Larsson 072-531 61 81, e-mail: tr6@hartorken.se Registerings-nummer, bilmodell, mobilnummer, namn på förare & ev. co-driver.

Välkomna, önskar Fabbe & Bengt-Inge

Events - adresser till hemsidorna hittar du på triumphtr.com

SVERIGE

Sommarträffen 2021
6-8 aug 2021, Triumph TR Club Sweden

Hallstahammar. I år träffas vi i det vackra Bergslagen närmare bestämt i Hallstahammar på klassiska Bruks-hotellet, byggt efter kriget av ”Bulten” och Hallstahammar AB men nu alldeles nyrenoverat med nytt namn, Åsby Hotell och konferens.

Sofiero Classic 2021
13 juni 2021

Sofiero utanför Helsingborg. Välkommen till ett annorlunda Sofiero! En slottspark som förvandlats till en utställning av klassiska motorfordon från förr och nu. En underbar plats att ha en bilträff på!

Nordisk träff 2021
2-4 juli 2021, Triumph TR Club Sweden

Lundsbrunns Resort & Spa, Skaraborg. Klubben bjuder in medlemmarna i Sverige, Norge och Danmark till gemensam träff.

Sportvagnsmeeting på Knutstorp 2021
2-4 juli 2021

Sportvagnsmeeting på Knutstorp. TR-klubben är på plats med representanter i klubbtältet i övre depån. Vi bjuder på fika. Kom gärna dit och umgås!

British Motor Meet i Hjo
6-8 aug 2021

British Motor Meet i Hjo. Mer info på hemsidan!

Tjolöholm Classic Motor
5 september 2021

Tjolöholm. Årets största motorshow på Västkusten. Fantastiska utställarfordon, KAK Racing, Show, Helikopter-flygning, Flygförevisning med SK 61, Ansikts-målning och hoppborgar för de små, våfflor, korv, mm.

INTERNATIONELLT

Techno Classica
7-11 april 2021

Essen Tyskland. Internationell utställning med vintagebilar, klassiska och historiska bilar, prestige- och sportfordon. Motorcyklar, delar mm.

Donington Historic Festival
1-2 maj 2021

Donington England. En av de större tävlingarna med utställning och race med historiska och klassiska bilar.

London Classic Car Show
25-27 juni 2021

Syon Park Brentford England. Här hittar du branschens bästa bilklubbar, försäljare och biltillverkare som ställer ut.

Goodwood Festival of Speed
8-11 juli 2021

Goodwood Estate, England. Här kommer du riktigt nära bilarna, motorcyklarna och förarna som gjort dem kända.

Silverstone Classic
30 juli-1 aug 2021

Silverstone England. En weekend för hela familjen där bilar och racing är i fokus. Över 100 bilklubbar och med cirka 10000 bilar deltar under helgen.

Inter-Club Triumph Weekend
13-15 aug 2021

Three Counties Showground. Malvern, Worchestershire England. En weekend med TR Register tillsammans med Triumph Sport Six Club. Den absolut största samlingen av TR-bilar i världen.

Goodwood Revival
17-19 sept 2021

Goodwood Estate England. Upplev ett tidstypiskt evenemang med racing från förr både vid och runt den historiska racingbanan.

European TR Meeting 2021
10-17 sept 2021, Triumph TR Club Sweden

UK European TR Meeting. England. Warwick area. Weekendträff 10-13 september. Extra tur I Wales 13-17 september.

European TR Meeting 2022
7-11 sept 2022

Sverige, Hotell Riviera Strand, Båstad Weekendträff 9-11 september. Superweekend 7-11 september. Mer information närmare eventdatumet.

European TR Meeting 2023
9-18 sep 2023

Schweiz. Weekendträff 9-11 september. Extra tur 11-18 september. Mer information närmare eventdatumet.

European TR Meeting 2024
2024

Belgien. Mer information närmare eventdatumet.

KÖP & SÄLJ

Bilar köpes

En rostfri TR6
i fint bruksskick, med inte allt för mycket behov av större reparationer sökes.
Keith Lothian, Stockholm
keith.lothian@xyleminc.com 070-528 69 41.

TR5
Triumph TR5 köpes.
Johan Strömstedt
johan.stromstedt@comhem.se
070-820 29 06

TR4 eller TR4A
En rostfri bil i fint skick. Gärna med Surrey top.
Sten Håkansson, Göteborg
sten.hakansson@comhem.se
0738-13 89 64

TR6
Triumph TR6 köpes. Även bil i behov av reparation kan vara intressant.
Nicklas Örnberg
hot.mejl@hotmail.com
0761-28 49 26

Delar köpes

Originalkyl med "fillerneck" och navkapslar till TR4 1962-1963 (LHD) köpes
Johan Åsberg
joberg_se@yahoo.se

Mohairtak till TR6 köpes
Sören Olsson
sorenolsson@telia.com
070-554 16 16

Delar till TR6 – 1973
Tonneau-skydd , LHD för nackstöd till TR6, 1973 köpes.
Bengt Sedell
bengt.sedell@telia.com
070-640 27 11

Delar till TR7 köpes
Söker kofångare fram och bak till europamodell. Sprint motor, gärna så komplett som möjligt. Samt andra bra delar till TR7.
Magnus Fällmar
magnus.fallmar@gmail.com

Delar till TR3 köpes
TR-delar köpes. Bakaxel TR3 Girling oavsett skick.
Hans-Göran Melander
hans.goran.melander@telia.com
070-697 97 97

Plåtskärmar till TR6 köpes
TR6 plåtskärmar i hyfsat skick köpes, samtliga av intresse.**Ogge**
oddgeir.kvamme@gmail.com
073 32 29 960.

Plåtdelar till TR3A köpes
Skärmar och andra plåtdelar till TR3A köpes.
Ulf Mattsson
0708-59 22 01
ulf.mattsson@telia.com

Plåtfälgar eller andra fälgar till TR6 köpes,
även lösa däck.
Nicklas
0761-28 49 26
hot.mejl@hotmail.com

Topplock till wetliner-motorn (4 cyl) köpes
Det skall vara ett highport-topplock.
Jonas Ek
0708-362699
jonas.bc.ek@hotmail.se

Ryggstödsspak TR6
TR6. Spaken som fäller ryggstödet på förarsätet till TR6 1974 års modell.
Olle Ryd
0708-226852
ollegt6@hotmail.com

Stötfångare mm till TR7/8
TR7/8. Stötfångare fram samt bak, även delar till dito av intresse.
Bo Johansson
0708-847 777
borace@telia.com

Stenskottskydd
Stenskottskydd (2 st) i bra skick till Lucas extraljus (150mm). **Bertil Larsen**
0705-659 596
bertil.larsen@gmail.com

Motor eller short block TR6-74
Jeg skal bruge en god brugt motor eller en short block til en TR6 US model fra 1974. Min bil har chassis CF5178U og motor CC55-348 E. Er ikke klar over om denne motor er orginal, men har 3 revner i blokken. Har søsterklub i Sverige … måske en motor til fair pris til salg?
Henrik Jacobsen (Danmark)
hj@jacobsenbiler.dk
0045-38 34 40 00.

Eventuella bilder och i vissa fall ytterligare information hittar du på hemsidan: http://triumphtr.com/kopsalj/.
Använd gärna QR-koden som tar dig direkt till Köp & Sälj-sidan!

Delar säljes

Växellåda och demonterad overdrive säljes
Förra sommaren köpte jag en TR4A IRS 1965. Bilen var mycket fint karossrenoverad och ett superbt skick. Men den hade original växellådan utan overdrive. Förra säsongen körde jag med bilen som den var, bl a till klassiska bilmötet i Hjo (bor i Lund). Allt fungerade utmärkt. Jag fick en demonterad overdrive enhet till bilen. I vintras bytte jag ut lådan till en komplett enhet med overdrive från TR-Shop i London.
Jag säljer alltså en felfri original låda + demonterad overdrive enhet till högstbjudande.
Peter Bäckström
peter@sundrive.se
0705-76 50 58

Delar till TR2/TR3 säljes
Motorblock inklusive vevaxel, vevstakar, växellåda TR3 utan overdrive, kylare original longneck, bensintank original, bakaxel Girling utan drivaxlar och bromsar, lucka till reservhjul TR2 TR3, kylare original longneck, bensintank original, (kylare och bensintank är renoveringsobjekt, övrigt i närmast perfekt skick.)
Sven Mohlin
sven.mohlin@telia.com
0734-14 95 65
Obs! Säljaren bor i Frankrike men har delarna i Höganäs, Skåne. Delarna kan endast avhämtas när han är i Sverige kring Jul och Nyår, samt under sommaren.

Dörrfästen till TR2
Fästen i dörrarna för Sidescreen. Nya, med kilar och skruv, komplett. Pris 3000:-
Leif Lean
leif_leander@telia.com
070-304 73 83

Diverse delar till salu
CP Stolar vinyl: 1 500 kr
Delar: Prisförslag?
Jeremy Thompson
070-376 55 05
jeremy@thompsonstockholm.com

Flygarjacka strl 54
kan byta mot strl 56
Thomas Astler
thomas.astler@tele2.se
070-71 43 766

Delar till TR4 säljes
Startmotor Lucas (GEU4412R), Generator Lucas negativ jord, Ventilkåpa kromad, Relä nytt (GEU6603), Relä nytt (GEU6607, Radiator protection nytt (109487) Cross Tube TR4A nytt (211419)
Anders Granström
agmlambo@hotmail.com
070-20 64 185

Delar till TR6 säljes
"Snobbringar" 5 st, 500 kr
Tonneau skydd vinyl, LHD f. nackstöd, 700 kr
Stötfångare fram något skadad 500 kr
Broms huvudcylinder läckage, 100 kr.
Anders Granström
agmlambo@hotmail.com
070-20 64 185

Växellåda i delar till TR4-TR6 säljes
Håller på att rensa i garaget och tänkte göra mig av med växellådan som suttit i min TR4. Nållagret i main shaft rasade och det blev skador på kugghjulet på main shaft. Jag rev ner lådan för att byta men vi hittade ingen main shaft som var så grov som till tidiga TR4:or. Det slutade med att jag skaffade en annan växellåda och originallådan fick ligga isärplockad. Pris 1 000 kr.
Mikael Nilsson
j.mikael.nilsson@gmail.com
073-426-55-55

Fjäderkompressor till TR2 – TR6
Pris: 600:-
Lukas Bränsletrycksmätare till PI modeller
Pris: 2000:-
Komplett Polybush Bussningssats TR4A, 5 & 6.
Pris: 850:-
Anders Tibblin
tibbe@telia.com
070-922 86 63

Delar till TR6-74 säljes
Matta, brun, ny komplett, 1 500 kr
Kylare hel o tät, 1 200 kr
Stolar vinyl, bra objekt, 3 000 kr
Magnus Öhrström
0708-82 83 60
magnus.ohrstrom@ringknutstorp.com

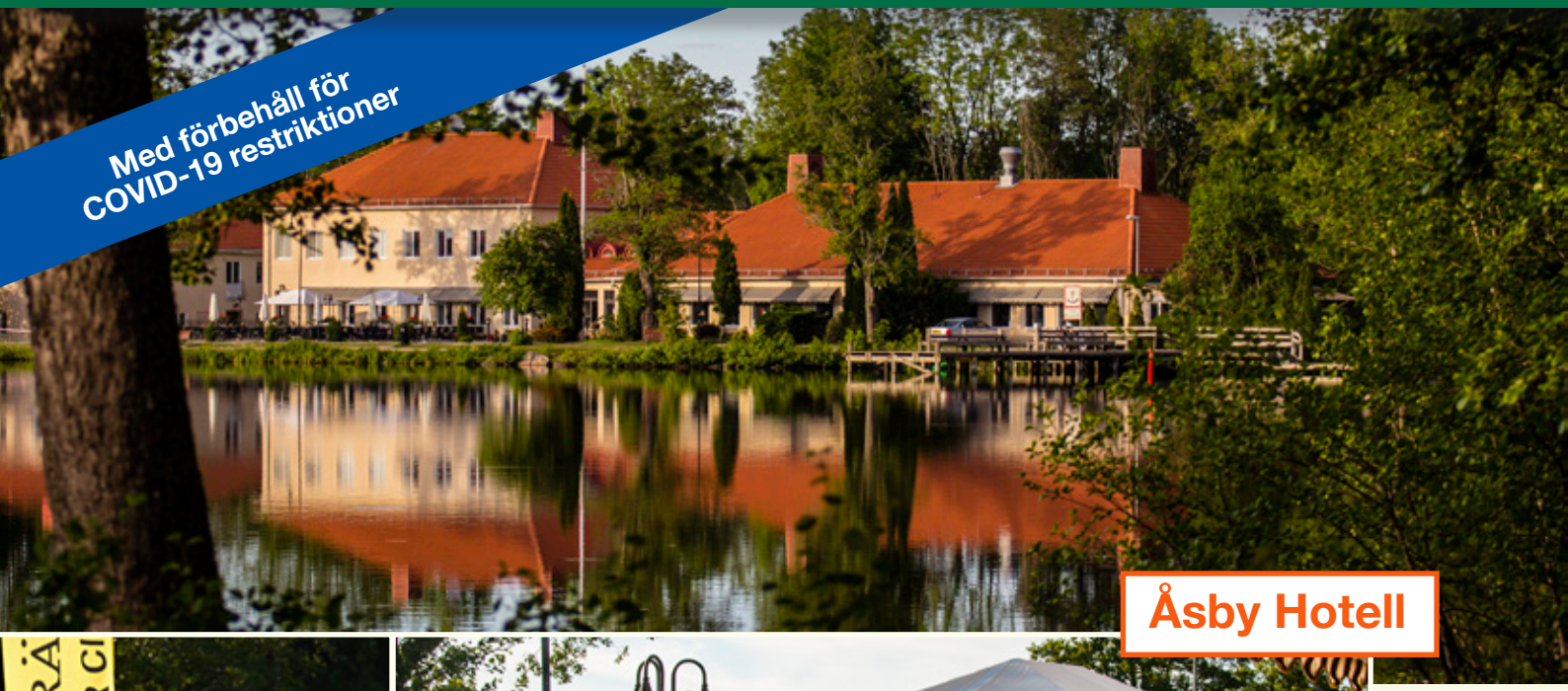
Haynes reparationshandbok TR5-TR6 säljes
Har kvar min gamla reparationshandbok (Haynes) för TR5/6 sedan TR-tiden. Kanske nån kan ha bättre användning för den? Har även en manual för STAG. Ett vettigt bud så byter manualerna ägare
Anders Gustafsson
372gustafsson@telia.com
18 olika delar till TR4-TR6, allt från pedalgummi för 40 kr till framflygel (original) 2500 kr.
Erik Ström
070-570 86 52
Se listan med alla delar på hemsidan

TR2 – Diverse delar
TR2. Två SU-förgasare H4, rör till kylsystem, rör till värmeelement, stålplåtskärm vänster bak, vindruta (obs plant glas) + stolpar. (Lås till baklucka och skydd till bakskärmar är sålda). Ytterligare delar finns. Pris vid förfrågan.
Björn Fahlén
bjorneg.fahlen@telia.com
0725-758 064

TR7/8
Bakre stötdämpare KYB (gas) samt framstötdämpare. Ca 250 mil. Som nya. 800:-.
Bo Johansson
0708-847 777
borace@telia.com

PI-ägare!
Om du är i behov av renovering av injectorer eller mätfördelare, finns det en leverantör som säljer via Ebay under namnet k_raven_smith. Hans riktiga namn är Neil Ferguson. Bra priser men längre leveranstider. Ett annat tips är ett företag som finns utanför UK om Brexit skulle ställa till det i framtiden. I Holland finns Harm Klijn på Powerprops. Länk finns på vår hemsida under leverantörer.
Sten Lennbro

EVENEMANG







Välkommen till
Sommarträffen

6-8 augusti 2021 i Hallstahammar

I år träffas vi i det vackra Bergslagen närmare bestämt i Hallstahammar på klassiska Brukshotellet, byggt efter kriget av ”Bulten” och Hallstahammar AB men nu alldeles nyrenoverat med nytt namn, **Åsby Hotell och konferens**.

Vi bjuder på riktiga krokvägar, Strömsholms kanal, nostalgi och industrihistoria, dessutom ett av Sveriges allra bästa bilmuseum, Bertil Lindblads samlingar i Köping.

Sist men inte minst bjuder vi in till TRevligt umgänge med gamla och nya TR vänner i härliga omgivningar. Mer information kommer framöver men boka redan nu in datumen i kalendern.

Boka 6-8 augusti 2021 för sommarträffen

Kontaktpersoner:

Bengt och Katharina Arvidsson
072-731 87 37

Sören och Anita Huzelius
070-369 14 41

Övriga evenemang i Sverige
hittar du på klubbens hemsida
www.triumphtr.com
som löpande uppdateras.

GLÖM INTE FOTOTÄVLINGEN !

PROGRAM

FREDAG 6 AUGUSTI

Incheckning från 14:00 med fika-buffé och macka. Välkomstkit med Roadbook och information. Före eller efter fikat kan du njuta av det vackra Skansenområdet och besöka kanalmuseet eller spela bowling på hotellet.

19:00 Grillbuffé. Bordsvatten ingår. Information om lördagens touring och trevligt umgänge med alla TR kompisar.

LÖRDAG 7 AUGUSTI

09.00 Vi startar gemensamt och kör genom Hallstahammar till bruksbornas glädje. Sedan tar de riktiga Triumphvägarna vid och strax efter kl 11 angör vi Teknikhistoriska Museet där vi parkerar på Volvos P-plats. Där väntar guidning och lunch hos Kicki och Jarmo (och kanske ett möte med någon från filmen Tårtgeneralen).



14.30 åker vi tillbaka mot Hallstahammar på de fina Bergslagsvägarna där du kan få uppleva lite kunglig glans i Strömsholm eller kanske Västmanlands kavalleriregemente rycker ut när vi passerar. Här finns möjlighet att göra egna upptäckter.

Tillbaka på hotellet får vi möjlighet att porträttfotografera vår kära TR bil på en härlig gjutjärnsbro över strömmarna i Hallstaån.

19.00 Samlas vi till en trerätters middag. Bordsvatten ingår.
Fototävlingen avgörs och avslutas med prisutdelning.
Årets vinnare till Rackham suprize prize utses.

SÖNDAG 8 AUGUSTI

09:30 Årsmöte.

BOENDE

Åsby Hotell & Konferens
Telefon: +46 (0)220 – 212 00.
E-post info@asbyhotel.se
Hemsida www.asbyhotel.se
Skantzgatan 7, 734 40 Hallstahammar

Bokning görs av var och en direkt till Åsby Hotell. Ange ”Triumph TR Club Sweden” vid bokning. Hotellet håller förbokade rum till anmälningstidens slut 5 juni 2019.

Dubbelrum med toalett och dusch inkl frukost.
680 kr/person/natt

Enkelrum med toalett och dusch inkl frukost.
1 020 kr/person/natt

ANMÄLAN

Anmälan skickas till:
info@triumphtr.com

Med uppgift om:
- Medlemsnummer, antal personer och namn
- Ankomstdag, dubbel eller enkelrum
- Bilmodell och registreringsnummer
- E-postadress och mobilnummer
- Önskemål om specialkost

Anmälningsavgift-/deltagaravgift/person:

Fredag-Söndag 600 kr/person
Inkluderar fredagens och lördagens program
Lördag-Söndag 450 kr/person
Inkluderar lördagens program

Anmälningsavgiften sätts in på
pg 27 79 35-3
Triumph TR Club Sweden

Frågor besvaras av
Bengt Arvidsson 072-7318737
Sören Huzelius 070-369 14 41

VÄLKOMNA!

Anmälan och anmälningsavgift senast
4 juni 2021





RIMMER BROS EST 1982

A BRITISH COMPANY SUPPORTING BRITISH CARS

ALL THE PARTS YOU NEED

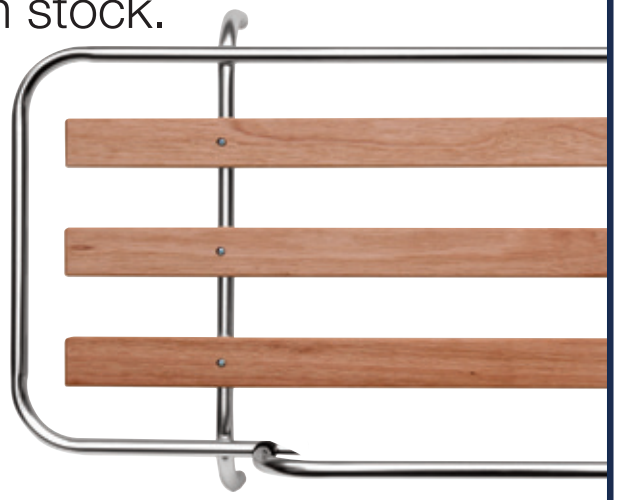
TRIUMPH

PARTS & ACCESSORIES
FOR TRIUMPH MODELS
1953 ONWARDS

Trust us to deliver...**Worldwide.**
Millions of parts in stock.















Parts service also available for Land Rover, MG, Rover, Mini & Jaguar '96 on.

LAND ROVER

MG

ROVER

MINI

JAGUAR
from 1996

ASK FOR A FREE CATALOGUE

www.rimmerbros.com

Triumph House, Sleaford Road, Bracebridge Heath, Lincoln, LN4 2NA. England
Telephone: +44 1522 568000 | Fax: +44 1522 567600 | E-mail: sales@rimmerbros.com



Redaktionens spalt

Som konstaterats så har redaktionen lyckats få till en tidning nu igen trots att inflödet av artiklar från diverse evenemang under 2021 ju lyst med sin frånvaro av skäl som vi alla vet.

Själv hade jag ju tänkt att jag skulle släppa engagemanget i TR-klubben när jag efter 14 år avgick som ordförande vid årsskiftet 2017/2018 men så blev det bara delvis. Hårddisken i hjärnan snurrar fortfarande så en och annan artikel kan jag nog bistå med.

Vi fick till min stora glädje till en fin övergång då P-A Nord la av som redaktör och vår nya layoutare, Mats Jönsson, verkar göra ett utmärkt jobb. Jag tror knappast någon märkt någon försämring i utförandet vilket vi nästan var beredda på efter Kerstin och P-A Nords strålande insats under många år. Detta gör ju att vi i redaktionen biter ihop och kämpar för att fylla varje nummer med lite lästvärt.

Jag köpte min första TR-bil 1995 och redan tidigt så tyckte jag om att ”gasa”. Där blev det ett stort antal teknikartiklar de flesta under rubriken ”Mera drag”. Så när jag skulle välja en lämplig bild till denna artikel så fick det bli med en bild från 2002 då jag tävlade i Hillclimbing ett antal gånger med min TR6. TR6:an är sen dess omlackad men just denna bild tycker jag känns rätt. Det är ”JAG”. Ingenting går upp mot att få trycka sulan i botten på en bil med en bra motor. Att höra ”dånet” vid full acceleration blir något helt annat än att gasa med en eldriven bil hur snabba de än är.

Nu får vi bara hoppas att vaccineringen kommer igång så att vi kan få ”dra på” under våren. Turen till Sommarträffen i augusti och Euromeet i UK i september ser jag verkligen fram emot.

Bengt Nylén

Swedish TR Magazine

är Triumph TR Club Sweden's medlemstidning. Varje skribent ansvarar själv för framförda åsikter. Eftertryck tillåtet under förutsättning att källan uppges.

TR Magazine utkommer fyra gånger per år. Alla bidrag till TR Magazine är välkomna. Skicka helst dina bilder digitalt alt. pappersbilder eller dia. Det underlättar om du bifogar text till bilderna. Text/artikel vill vi helst ha i Wordformat. Kontakta gärna Redaktionsgruppen innan du skickar materialet.
Självklart returneras ditt material efter tryck om du begär det. I annat fall läggs det till TR Magazines arkiv.

Ansvarig utgivare
Jan Sjögren, Författarvägen 15
167 71 bromma 070-519 02 84
jan.sjogren@ericsson.com

Redaktionsgrupp
info@triumphtr.com

Bengt Arvidsson
072-731 87 37 bengt@silvertess.se

Inge Jonsson
0707-31 68 12 jonsson.inge@gmail.com

P-A Nord
0727-20 06 06 panord@me.com

Bengt Nylén
0705-28 78 81 nylén@telia.com

Jan Sjögren
070-519 02 84 jan.sjogren@ericsson.com

Mats ”Wolw”Jönsson Grafisk formgivare
0706-14 03 71 info@wolw.se

Företagsannonser
Bengt Nylén, Blåtistelvägen 11
239 41 Falsterbo 0705-28 78 81
nylen@telia.com

Utgivningsplan för kommande nummer

Nr 2 2021:	Manusstopp fre 26/3 Utgivning vecka 20, maj
Nr 3 2021:	Manusstopp fre 30/7 Utgivning vecka 37, september
Nr 4 2021	Manusstopp fre 15/10 Utgivning vecka 49, december
Nr 1 2022	Manusstopp fre 4/2 Utgivning vecka 13, mars

Distribution
Sten Lennbro, Bragegatan 7
274 31 Skurup 0766-27 71 35
sten.lennbro@gmail.com

Tryckeri
Ljungbergs tryckeri, www.ljungbergs.se

Layout
www.wolw.se

KLUBBSHOP

Profilprodukter med logotyp beställs av Marcus Larsson via epost. 15 kr för porto tillkommer vid beställning av Tygmärke, Plastdekal, Pin och Buff, 30 kr vid beställning av Väska, 50 kr vid beställning av Vagnsmärke och Keps, 75 kr vid beställning av Pikétröja. Beloppet sätts in på klubbens plusgiro 27 79 35-3. Detta gäller dock inte Paraplyer som endast säljs vid träffar. Profilprodukter finns även hos Bengt Nylén, Sune Gustafson samt Torbjörn Zettergren som säljer vid träffar. Om du har frågor, kontakta Marcus Larsson, tel 0766-22 55 05, e-post mackanpost@gmail.com.



Keps

Svart (med röd kant) eller grå (med svart kant) keps med broderat klubbmärke.
Pris 100 kr

Pin med klubbmärke



Vårt klubbmärke i emalj, i färgerna rött och svart. Försett med ett s k ”butterfly”-fäste, dvs en kort nål med ett litet clips som är spärrat med en fjäder. Ingen risk att det lossnar och faller av.
Diameter 16 mm.
Pris 30 kr



Buff

En mössa, en halsduk eller ett pannband? En BUFF med klubbens logo blir vad du gör den till. Skyddar effektivt mot vind, kyla, snö och sol. Självklart matchar du BUFF´en med en fin TR keps.
Pris 80 kr

Pikétröja



Pikétröja i hög kvalitet. 100% bomull och med klubbens logo broderad på tröjan. Färg svart eller röd. Finns i storlekarna S-XXL. Pris 295 kr
OBS Tröjan är ganska liten i storlekarna, ta gärna en storlek större än du brukar.



Vagnsmärke

Klubbmärke i emalj, rött och svart. På baksidan finns en ca 30 mm lång M5-skruv inkl mutter så att man lätt kan montera det i grillen eller på plåt.
Diameter 80 mm.
Pris 250 kr

Stort paraply

med TR-klubbens logo. Diameter ca 130 cm. Täcker sittbrunnen vid plötsligt regn.
Pris 250 kr





Broderat tygmärke

Kan värmas fast på tyg med ett strykjärn. Diameter 55 mm med klister på baksidan.
Pris 25 kr



Nyhet – Väska

Stor väska, ca 10 liter, som hoppackad inte är större än en tennisboll.
Pris 50 kr



Klistermärke för vind- eller sidoruta

Klubbens märke i självhäftande plast. Svart och vitt. Märket klistras på rutans utsida.
Diameter 50 mm.
Pris 10 kr

Äldre TR Magazine

Tidigare nummer av TR Magazine kan köpas för 50 kr plus porto. Vissa nummer har tyvärr tagit slut och nytryck kan inte göras.

Vid förfrågan och beställning kontakta Bengt Nylén, tel. 0705-28 78 81, nylen@telia.com