SWEDISH NR 2 MAJ 2021 VOL 173

TR MAGAZINE

TR2-8

GRUNDAD 1975

TRIUMPH TR CLUB SWEDEN



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



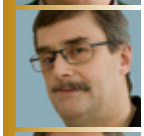
Vice ordförande Torbjörn Zettergren
Älgstigen 3, 167 66 Bromma
070-968 16 12 torbjorn.zettergren@vasakronan.se



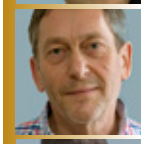
Sekreterare Bengt Arvidsson
Tortuna Vändle 18, 725 96 Västerås
072-731 87 37 bengt@silvertess.se



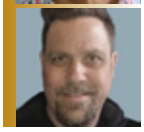
Kassör Håkan Jonhed
Hjortronvägen 6, 589 61 Sturefors
0724-41 26 26 hakan.jonhed@gmail.com



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 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	Peter Nyberg Grindstugevägen 87, 589 29 Linköping 013-16 07 80 tr2nyberg@gmail.com
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

TRMAGAZINE
TR2-8 GRUNDAD 1975



Hej!

Nu har jag fått dos 1 av vaccin så nu tycker jag att koltrastarna sjunger lite extra mycket och glatt trots att vårvärmen lyser med sin frånvaro.

Vi hade styrelsemöte idag och beslutade, bland annat, att invänta ytterligare besked i mitten av maj avseende restriktioner, vaccinationsläge med mera innan vi tar ett slutgiltigt beslut om Sommarträffen i augusti i år. Vi kommer att meddela utfallet på våra hem- och facebooksidor senast den 26 maj och så kommer vi vid ett positivt beslut att ha sista anmälningsdag 11 juni (sista inbetalning 18 juni).

Vad det gäller Nordenträffen beslutades, i samråd med norrmän och danskar, att den flyttas fram ett år till första helgen i juli 2022 och då på samma plats som planerat.

Hur som helst så kommer ni alldeles säkert göra många turer, kortare eller längre, i sommar. Kom då ihåg att ta några fina bilder på omgivningar, bilar och glada medmänniskor så kan ni skriva några rader som vi gladeligen publicerar i kommande nummer. Vi behöver utflyktstips, reseskildringar eller om bilen blir stående i garaget så har ni säkert något renoveringstips att dela med er av.

Jag måste dessvärre meddela att vi i mars förlorade ännu en styrelsemedlem, Hans Hägglund, efter en viss tids sjukdom.

Återigen, här har ni nu i era händer ett välfyllt nummer av TRMagazine som alldeles säkert kommer att ge er mycket glädje och inspiration inför sommaren.

Kör försiktigt och njut!

Jan

I DETTA NUMMER:

- Nya medlemmar 4
- Medlemmarnas utflyktstips 5
- Sommarträffen 6
- Bränsleslangar 8
- Vårcheck 10
- Reportage från Wales 12
- Bensin - en komplicerad produkt ... 16
- Events 19
- TR Profiler: Bo Strander 20
- Sökandet efter en ny stil 27
- The British Invasion, del 2 32
- Nästa generation 37
- BMW lanserar TR9 (?) 40
- Behöver du en ny vindruta? 43
- Köp & Sälj 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

MHRF
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
Bo Stranders TR4, 1964
Foto: ©Bengt Arvidsson

HJÄRTLIGT VÄLKOMNA TILL TR-KLUBBEN
hälsar vi vår nytillkomne medlem!

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

1554	Kenneth Larsson	Dalby 822 Hälledal	247 94 DALBY	1972 TR6

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.



Medlemmarnas utflyktstips



Omöjligt att välja bara ett utflyktsmål

Jag blev ombedd att berätta om utflyktsmål eller bara en vacker tur med bil. Att då bo vid Kalmarsund, Öland, och välja endast ett utflyktsmål blir nästan omöjligt.

Så om jag börjar där jag själv bor så har vi en turistväg som kom på femte plats i en omröstning i expressen. Kommer man från kalmarhållet och kör norrut så kommer man till Rockneby, där finns ett museum om Tjorven och det är då bilarna som tillverkades i Kalmar och det är ett museum som är värt att besöka, har väldigt go fika.

Efter det besöket så kör man ut på E22 igen. Fortsätt norrut, strax efter så svänger man höger till Ljungnäs, en underbar kurvig väg som går till en badplats om man behöver svalka av sig något. Därefter fortsätter man vägen tills man kommer till Kåremo där tar man höger, då är man på turistvägen som jag nämnde tidigare.

Efter ett tag så kommer man till en gammal köping som heter Pataholm, där har tiden stått still sen de trodde att järnvägen skulle dras dit. Det kom aldrig någon järnväg.

Att bo här och inte nämna någon väg på Öland vore ett generalfel.

Efter bron kör man den nedre vägen genom Färjestaden till långe Jan och Ottenby som är värt ett besök. Vill man ha en rejäl tur så kör man sen östra sidan norrut till långe Erik.

Vill man ha en kortare tur så kör man den övre vägen och det är den som går mitt på ön.

Då kör man upp till Glömminge, efter skolan svänger man höger, kör cykelleden som man kommer till när man fortsätter vägen framåt och som är en väldigt smal, härlig väg för våra bilar. Så småningom kommer man fram till Köpingsvik, Borgholm om man tar sig söderut. Där finns slottsruinen, kaffetorpet som kungafamiljen äger. Därefter så kommer Vida galleri.

Sen finns det ytterligare flera härliga vägar, blir det så att jag, Inge Jonsson håller i våran sommarträff 2022 så kan det kanske bli någon av dessa vägar.

Med TRevliga hälsningar
Ulf Sundin







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!

OBS Ny tid!

Anmälan senast
11 juni 2021

Betalning senast
18 juni 2021





TEXT, FOTO OCH BILDANSKAFFNING NICHOLAS MELIN.
ARTIKELN HAR TIDIGARE PUBLICERATS I MOTORHISTORISKT MAGASIN NR 5/20.

Bränsleslang
– går det bra med vad som helst?

Svaret är förstås nej! På senare år har det kommit många larmrapporter om att bränsleslangar har spruckit eller brustit och antingen orsakat bränder eller tillbud som kunde ha slutat i bränder. Vad beror det på och vad kan – eller snarare ska – du göra åt det?

Kontrollera ofta

Om du har gamla bränsleledningar i din bil eller motorcykel, behöver du kontrollera deras skick minst en gång per år och speciellt inför första start på året.

Gummit, eller plasten, i slangarna åldras. Gummit spricker och plasten hårdnar och blir skör med tiden. Speciellt i miljöer med hög värme eller andra påfrestningar.

Även den yttre skyddsarmeringen/-flätan, (om det finns någon), påverkas av åldrandet. Det är mest märkbart på slang som är utsatt för ultraviolett strålning/solljus, som till exempel på motorcyklar eller hotrods där man kör utan motorhuv. Den yttre skyddsflätan kan också dölja skador på slangen, så att man lever i god tro att allt är OK tills det är för sent och katastrofen ett faktum.



Ny bränsleslang till vänster. Åldrade slangar till höger.

Tillsatser i bränslet

Ett problem som har uppstått på senare år är att bränsleslangarna inte tål det bränsle vi tankar idag. Det gäller både bensin och diesel.

Idag tillsätter man flera olika ämnen i både bensin och diesel för att minska miljöpåverkan och helst också förbättra motorernas effektivitet.

Förr hade man blytillsatser i bensinen för att höja oktantalet, vilket gjorde att bränslet tålde högre tryck utan att antändas (att motorn ”knackade”). Det gav möjlighet att höja kompressionen och på så sätt få ut mer effekt ur motorerna.

När man kom på att bly var farligt för miljön började man tillsätta andra medel i stället. De tillsatserna är kemiskt aggressiva på ett helt annat sätt än den gamla bensinen.

Här råder delade meningar om vilka tillsatser som är värst. Vissa menar att det är etanolen, medan andra pekar på andra tillsatser som boven, men faktum kvarstår; Detaljer som slangar, packningar och membran av gummi tål inte tillsatserna. Gummit mjuknar, sväller och spricker vilket ökar risken för läckor, men också för att slangar som tidigare satt bra fast plötsligt kan lossna. Trycket från en slangklämma blir mycket lägre när gummit mjuknar.



Ser det ut så här, byt genast!

Olika gummityper ”tar upp” kemikalier olika mycket. Det kallas för permeabilitet, på engelska kallas det permittivity. Man kan säga att det är ett mått på materialets genomsläpplighet. Kemikalierna sugs in i gummit och löser upp dess beståndsdelar. Ju högre permeabilitet, desto mer suger gummit upp. Det mäts i antal gram per kvadratmeter per dag, alltså hur mycket av bränslet som ”svettas ut” genom slangen.

Tabellen här intill visar den standardiserade klassificeringen för bränsleslangar av gummi från R2 till R14. ”Vanlig” bensinslang, som man kan köpa hos de flesta detaljister, är klassad som R6 eller R7 och ska tåla bensin, diesel och olja, vilket nog var helt sant på 80- och 90-talet, men inte alltid idag.



Problemet är att många slangar inte tål tillsatserna i bensinen och biodieseln. Slangen blir skör, sväller och spricker. Slang enligt R6 har permeabilitet 600 g/m2/dag och R7 550 g/m2/dag, vilket är väldigt mycket. Det är därför sådan slang kan bli totalt förstörd på bara några veckor eller månader i ”fel” bränsle.

Sedan finns förstås olika kvalitet på slangar från olika leverantörer, så det finns inget enkelt sätt att avgöra vad som är bra och vad som är dåligt. Man får prova sig fram till något som fungerar.

Högre tryck i insprutningssystem

Ett annat problem är att de gamla slangarna var gjorda för bränslesystem med lågt tryck. Slangarna var specificerade för runt 50 PSI/3,5 Bar. När man började med insprutningssystem till motorerna, ökade trycket från bränslepumpen till mer än det dubbla.

Det gäller också om man byter till en bensinpump med högre tryck även till en förgasarmotor, vilket inte är ovanligt. Slang i klass R9 tål tryck på upp till 100 PSI/ 7 Bar, men det finns slang har samma specifikation i övrigt, men som tål betydligt högre tryck.

Märkning

En bra kvalitetsslang bör ha tillverkarens namn, vilken standard den uppfyller och innerdiametern tydligt uppmärkt på höljet. Står det bara till exempel ”FUEL HOSE 8 mm” och inget mer, har man ingen aning om vad den tål.

Vad ska man välja då?

Skulle jag rekommendera en universalslang som tål det mesta, blev det en slang som uppfyller SAE J30 klass R9.

Den kostar betydligt mer än ”vanlig” slang, men tänker man på vad som kan hända om man får ett läckage, är det småpengar! Den slangen går inte att köpa på det vanligaste blåvita ”prylvaruhuset”, men den finns hos flera andra leverantörer. Sök på nätet eller fråga hos din favoritleverantör.

Vatten i tanken

Ett annat problem med etanolinblandningen i bensinen är att bränslet tar upp fukt, dels från luften, dels från kondens som bildas i tanken. Det bildas en geleliknande ”gegga”, som fälls ut på botten av bensintanken och i till exempel förgasare, filter och bensinpump. Om det torkar, bildas en vit pulverbeläggning, men i tanken blir det vatten som gör att det börjar rosta från insidan.

Om man har bränsleledningar av stål, kan de också börja rosta inifrån på grund av vattnet i bränslet.

SAE J30	Beskrivning	Permeabilitet (max genom-släpplighet)	Max arbets-tryck	Tålighet/resistens
R2	Syntetiskt gummi Slang och skydsslang	Inte spec.	Inte spec.	Olja och ozon.
R3	Flätomspunnen gummislang	Inte spec.	Inte spec.	Bensin, olja och vatten.
R5	Stålomspunnen gummislang	Inte spec.	Inte spec.	Olja och ozon.
R6	Lågtrycks syntetisk gummislang	600 g/m²/dag	50 PSI/ 3,5 Bar	Insida: Bensin, diesel, olja och ångor. Utsida: Ozon och värme.
R7	Lågtrycks syntetisk gummislang	550 g/m²/dag	50 PSI/ 3,5 Bar	Insida: Bensin, diesel, olja och ångor. Utsida: Ozon och värme.
R8	Lågtrycks syntetisk gummislang	200 g/m²/dag	50 PSI/ 3,5 Bar	Insida: Bensin, diesel, olja och ångor. Utsida: Ozon och värme.
R9	Syntetisk gum-mislang för bränsleinsprutning	15 g/m²/dag	100 PSI/ 7 Bar	Insida: Kemikalier, svällning, genomsläppning av bensin, syresatt bensin, bensin med etanoltillsatser, diesel, olja, smörjmedel och ångor. Utsida: Olja, ozon och värme.
R10	Lågtrycksslang för montering i tank (nedsänkt)	Inte spec.	Inte spec.	
R11	Bränslepåfyllnings-, ventilations- och ång-slang med låg perme-abilitet	100 g/m²/dag	Inte spec.	Insida: Bensin, diesel, olja och ångor Utsida: Ozon och värme.
R12	Bränslematnings- och returslang med låg permeabilitet	100 g/m²/dag	145 PSI/ 10 Bar	
R13	Diesel / Bio-diesel-slang	Inte spec.	Inte spec.	Standard under utveckling.
R14	Lågtrycksslang för små motorer	15 g/m²/dag	50 PSI/ 3,5 Bar	Samma som R9 spec.

**) Tabellen visar klassificeringen enligt SAE (SAE International, tidigare Society of Automotive Engineers) standard J30. Det finns en motsvarande gradering enligt tysk DIN-standard, men SAE-specifikationen är vanligare när man ska köpa slang för fordonsbruk.*



TEXT, FOTO OCH BILDANSKAFFNING NICHOLAS MELIN.
ARTIKELN HAR TIDIGARE PUBLICERATS I MOTORHISTORISKT MAGASIN NR 5/20.



Bränsle utan etanol?

Vore det inte enklare att välja ett bränsle som inte innehåller etanol eller andra aggressiva tillsatser?

Jo, men det är inte det enklaste. Den vanliga bensinen, 95 oktan, som vi kan tanka överallt, innehåller idag upp till 5% etanol (E5), men en höjning till 10% etanol (E10) är på gång och har redan införts i många andra länder. Bensin med 98 oktan innehåller också upp till 5% etanol och kommer att göra det framöver också. Problemet är att den inte finns på alla mackar och att den är dyrare än 95 oktan.

Ett alternativ utan etanol är så kallad alkylatbensin, som man kan köpa på dunk, eller tanka från pump på vissa bensinstationer. Den är i stort sett dubbelt så dyr som vanlig bensin, så det är kanske inte något alternativ om man kör långa sträckor. Kör man bara lite varje säsong, spelar inte priset lika stor roll. Ett varumärke för alkylatbensin är Aspen, som finns på dunk i stort sett överallt.

Tyvärr vet man inte vad alkylkatbesinen har för andra tillsatser i stället för etanol, men man slipper vattenupptagningen i alla fall.

Förbered inför stilleståndet

Ett bra sätt att förebygga att vatten samlas i tanken, är att köra slut på den vanliga bensinen inför vinteruppehållet och köra med alkylatbensin en stund innan man stänger av.

Anslutning

En bra slang är förstås viktigt, men det är också väsentligt hur slangen ansluts till andra komponenter som förgasare, bränslepumpar eller filter.

En slang ska inte tänjas ut alltför mycket. En bra riktsiffra är en töjning av 10%. En slang med innerdiameter på 5,6 mm passar bra till en röranslutning med 6 mm diameter, då skapar den också ett tryck mot anslutningen och en tät anslutning. Sedan ska man givetvis också säkra anslutningen med en slangklämma, som man inte heller ska dra åt alltför hårt.

Bästa anslutningen får man om anslutningsröret har någon form av fläns och inte är helt slätt.



Jag har sett åtskilliga anslutningar som gjorts där man kapat av bensinröret som satt där tidigare och sedan bara skjutit på en slang över röret, i bästa fall säkrat med en slangklämma. Det kan orsaka läckage eller att slangen lossnar från anslutningen, speciellt om den blir mjuk av bränslet. ■



Vårcheck

TEXT: INGE JONSSON

Antagligen står du och beundrar pärlan i vårsolen och tänker, kanske det ändå behövs en omgång med tvätt och vaxning även om det antagligen var det du gjorde precis innan du ställde undan bilen. Om tvätt och polering finns så mycket åsikter och produkter att bara det skulle kunna fylla en tidning, så det lämnar jag därhän.

När du ändå står där så kolla lite på däcken, det brukar var åldern som tar dem, inte slitaget. Se efter att det inte finns sprickor i gummit, om det finns så betyder det inte att du inte kan köra med däcket, men troligen finns inte mycket grepp kvar i däcket. Sen var du antagligen ordentlig och ställde upp bilen på pallbockar inför vintern och om inte det så kanske den stod på skålade block under hjulen för att hålla dem runda, om du inte gjorde det så rullade du väl på bilen lite så däcken inte stod i samma läge hela tiden. Stod bilen still hela vintern utan dessa åtgärder är det risk att du

fått tillplattade däck som förhoppningsvis går att mjuka upp även om det känns lite otrevligt i början. Nu är det dags att ta en runda med däcktrycksmätaren, våra bilar är ju i allmänhet ganska lätta och har inte lågprofildäck samt att en del av åkkomforten ligger i att däcket fjädrar lite, så däcktrycken ligger ofta mellan 1,5 till under 2 bar. Det går inte alltid att förlita sig på vad som står i handboken eftersom det i många fall endast fanns diagonaldäck när instruktionerna skrevs. Vad jag sett på TR register forum så kör många med lika eller kanske 0,1 till 0.2 bar högre tryck bak, själv kör jag en TR2 och med samma tryck fram och bak, jag vill inte ha för högt tryck i backdäcken med tanke på hur stumma bladfjädrarna är, lite fjädring i däcken höjer komforten.

- När vi är inne på gummidetaljer så ta gärna en koll på bränsleslangarna, som behandlas i en egen artikel i tidningen, en del äldre slangar kan förstöras av den moderna bensinen som innehåller både etanol och tillsatser som inte fanns bara för 10-15 år sen. Om någon slang känns ”svampig”, byt den. Glöm inte att kolla även bak under bilen vid utlopp från tanken och eventuella skarvar med slang i bränsleledningen. Medan du kollar slangarna, dra gärna åt slangklämmorna lite ”för säkerhets skull”

- Andra slangar som också åldras är bromsslangarna, de kan både bli för mjuka och svälla igen. Testa genom att nypa tag i slangen och be någon trampa på bromspedalen, man ska knappt känna att materialet rör sig i slangen, sväller någon slang är det lika bra att byta alla om de är jämngamla. Glöm inte att du har en eller två slangar vid bakaxeln också beroende på om du har stel eller delad bakaxel. Bromsvätskenivån kollade du av bara farten innan du testade slangarna.

- Mera slangar, kläm lite på kylarslangarna och känn efter att de inte är stenhårda, om spänsten finns kvar, gör som med bränsleslangarna, dra åt slangklämmorna. Du kollar att du har nivå i expansionskärlet och efterfyller vid behov med glykolblandning, våra bilar brukar trivas bäst med etylenglykol. Om du inte bytt kylarvätskan på kanske 3 sista åren ska du överväga att tömma systemet och fylla upp med ny glykolblandning.

- När vi ändå är vid motorn så dra upp oljestickan och kolla nivån, det blev väl inte så många mil i fjol att det är dags för oljebyte ändå. Säkert varmkörde du motorn några gånger i vinter men kolla gärna under oljeppåfyllningslocket på ventilkåpan att du inte har någon vitaktig gegga där efter första provturerna, i bästa fall är det lite kondens i oljan som gett sig av och då försvinner det efter lite körning, i sämsta fall läcker det in vatten till oljan någonstans.

- En liten koll för den petige är att kolla brytarspetsarna och avståndet mellan dem, kanske skruva ur tändstiften och kolla att de är så där grå / gråbruna som man vill ha dem. Det är klart att om du nyss startade bilen ur vinterdvalan med lite choke så är ju risken att de är lite svartblöta istället. Det här behöver ju oftast inte de som investerat i brytarlös elektronisk tändning bry sig om.

- När vi är inne på det elektriska så kan det också vara värt att ta ur eller rulla lite på de gamla säkringarna för att friska upp kontakten, batteriet har naturligtvis underhållsladdats så det är proppat med Volt och Ampertimmar.

- Nu när vi har konstaterat att vi har ström i batteriet och säkringarna är hela och har kontakt, är det dags att skrämma hunden/katten med test av signalhorn, sen att P-ljus, hel o halvljus, skyltbelysning, bromsljus och alla blinkers fungerar som tänkt. Om inte så brukar det vanligaste felet på de här gamla bilarna vara att glödlampornas socklar inte har bra kontakt i sockeln, det kan räcka med att ta ur lampan och skruva dit den igen, annars kan man testa med stålull eller fin slipduk för att polera upp kontaktytorna både på glödlampa och i sockeln. Ja, sen kan ju lampan helt enkelt vara trasig. Fungerar inte det blir det lite besvärligare, då får man börja följa kablarna och testa skarvkontakterna som troligtvis är av s.k. bullet-typ, samma sak där dra isär putsa stick ihop.

- Om man byter glödlampor kan det vara lätt att frestas ta LED-lampor, och inget fel i det, men tänk på att om du använder dem i blinkers så måste du också byta blinkreläet till ett som klarar LED-lampor. De gamla bimetall-reläna måste ha lite mer motstånd än var LED-lampor ger för att fungera. Det som också kan sluta fungera med LED-lampor i blinkers är själva indikeringen i instrumentbrädan, det kan bli så att det bara indikerar åt ett håll eftersom LED är en diod som bara släpper igenom ström åt ett håll. Rekommendationen blir alltså att om du inte är lite händig med elen, använd gammaldags glödlampor i blinkers, LED kan fungera, men troligtvis inte.

- Om du inte hade tanken helt tom eller helt fylld innan vinterförvaringen, ska du nog tänka på att fylla på med frisk bensin innan premiärturen, modern bensin verkar var mindre hållbar än tidigare. Detta kan bero på etanolinblandningen som också behandlas i Bengt Nyléns artikel om bensin i detta nummer av tidningen.

- Nu är det ju inte alla som kör med Brooklandsrutor, så det kan finns skäl att kolla att torkarna fungerar och att det finns mjukt gummi i bladen, vindrutespolningen är kanske inte det högst prioriterade, men om den finns tycker åtminstone jag att den ska fungera (det är för övrigt min åsikt om allt som finns på en bil, finns det där, finns det av ett skäl och då ska det fungera ;))

- Om hjulen varit av kan det vara bra att för säkerhets skull kontrolldra hjulmuttrar/bultar, ifall, ifall, man glömde efterdra dem när bilen kom ner på hjulen igen. Minnet tenderar ju att bli lite teflonartat med åldern, och det är ju bara att inse att medelåldern ligger på lite plus i klubben.

- Äntligen, nu är det väl bara att invänta den där perfekta vårdagen och ge sig ut med suffletten nere, glöm bara inte att provbromsa och motionera upp bromssystemt lite, jag glömde väl inte att du skulle kollat att handbromsen tar också innan du ger dig av. ■



Jag vet inte var vi är, men det står på skylten.

Wales sommaren 2019

TEXT OCH FOTO: GÖRAN JOHANSSON

Det visas väldigt mycket reklamfilmer på TV, som handlar om landsbygden runt om i Wales och England. Under senare tid har vi följt Salvage Hunters, där Drew Prichard, som utgår från Conwy i norra Wales, handlar med antikviteter. Detta är upprinnelsen till att vi återigen begav oss västerut i en Triumph TR 250 från 1968.

Garageklockan visade 02:30 då jag startade på söndagmorgonen den 16 juni, det var fortfarande mörkt och lite svalt då jag anlände till färjan i Helsingborg för överfart till Danmark. Extra frukost med varm choklad och äggmackor intogs under färden genom Danmark. Det blev en kort sightseeing inom Lubeck med posering vid Holstentor, sen söderut på A1. Eftersom min sambo flyger direkt till Birmingham och jag reser själv så kan jag bo lite enklare. Det innebär att jag har lastat med campingutrustning, och har nu siktet inställt på en camping i södra Holland. På söndagar är det lastbilsförbud på motorvägen, så det rullar på bra, TR250 är underbar i motorvägsfart. Jag kommer fram mitt på eftermiddagen efter drygt 90 mil, skönt att kunna sträcka ut sig i solen några timmar.

Natten i tältet gick bra, men det märks att man inte är tjugo längre, men det vägrar jag att erkänna. Efter dusch och frukost fortsatte färden mot Calais, via Antverpen. Trafiksituationen runt Antverpen en måndag är spännande och en större bil hade känts tryggare. Jag fortsätter in i Frankrike, istället för Calais tar jag färjan från Dunkerque, fel val eftersom jag missade båten på grund av en långsam husbil och fick vänta några timmar på nästa. Överfarten är trevlig, särskilt vid åsynen av Dovers vita klippor.

Då var det dags för den läskiga ilandkörningen, bland många lastbilar. Förra året gjorde jag bara vänstersvängar under än längre tid, i år var jag järvare. Redan i den första cirkulationsplatsen satsade jag på att köra till höger, och det blev så, trots en ilsken, tutande medtrafikant. Jag förstod ald-

Klockan 03:00 avgår färjan från Helsingborg.



På en bensinstation kom det fram en kvinna som berättade om sitt första arbete, som var att montera instrumenbrädor i Triumph under slutet av 60-talet.



rig vad jag gjorde för fel. Jag forsatte mot en Pub utanför Canterbury för nattvilan.

Tisdag, jag har en dag till godo innan Christin kommer. Jag sätter fart ut på motorvägen, riktning mot Birmingham. Jag gör en avstickare till British Motor Museum, som innehåller en fin samling med enbart Brittiska bilar, tråkigt att väldigt många fina bilar står trångt lavade i en sidobyggnad.

Nästa måste, blir Park Hill Lane, Coventry, för att se minnesmärket som är uppförd intill fabriken där Triumph tillverkades. Givetvis tar jag en selfie på denna viktiga plats. Gatunamnen i området har många kända namn, bland annat Herald Ave, Dolomite Ave och Renown Ave.

Efter ett angenämt boende i Birmingham, hämtar jag Christin på flygplatsen. Nu blir det paus med bilmuseum och vår gemensamma tur startar.

Vi kör nu några mil norrut till Lichfield, en gammal liten stad med en imponerande katedral. Denna katedral är relativt okänd med få turister, men otroligt stämmningsfull.

Resan går vidare mot Conwy i norra Wales. Plötsligt får vi för oss att stanna till vid en kanal, vi går längs med den en stund och kommer ut på en akvedukt, som sedan leder in i en 400m lång tunnel. Vi kör vidare och kommer till Pontcysyllte med dess imponerande höga och långa akvedukt, jag förstår inte hur man vågar åka där med 25m långa kanalbåtar, det gungar till då båten slår emot kanten.

Köpte gubbakeps

Senare på dagen nådde vi Conwy vid nordkusten. Vi fann ett gammalt fint boende precis utanför ringmuren. Vi träffade antikhandlaren Drew Pritchard i hans butik, tillsammans med ett TV team. Det enda vi köpte var hans designade yllekeps, läs gubbakeps.

Vidare besökte vi Snowdonia National Park, National Slate Museum (skiffergruva), Big Pit National Coal Museum, Penderyn Whiskydestilleri och ett Horse Race.

Det är inte bra att stressa i trafiken. Vi (jag) körde fel i en landsvägskorsning och svängde in på en infart och vände, sen snabbt ut till höger igen. I stressen blev det lite fel och jag glömde vänstertrafiken, men blev omgående upplyst, av en märkbart upprörd bilist som kom rakt emot oss.

Boende letade vi upp längs med vägen då vi kände det började bli dags. Vi föredrog B&B som ofta är väldigt fina. Vår resrutt bestämde vi efter hand med mycket tid för vandringar och improvissation.

Christin tog flyget hem igen från Birminghamn och jag hade några bilplatser kvar att besöka. I Malvern hade jag



Två engelska ikoner, Ferguson 35 och Triumph TR250.



Av en slump råkade vi på Chirk Viaduct, kanalen fortsätter direkt in i en 421m lång, mörk tunnel.



Pontcysyllteakvedukten, 307 m lång 3.5 m bred inklusive gångbana, stod färdig 1805.

Selfie i Coventry, där allting startade.



British Motor Museum visar olika storlekar av TR3.





Vårt tjusiga boende i Conwy.



Drew Pritchard Antiques, känd från TV.



Morgonservice av framhjullager.

hemifrån bokat in en guidad rundvandring i Morgan fabriken. Där såg jag tillverkningen av den nya modellen, Morgan Plus Six, som produceras i samma fabrikslokaler som för 100 år sedan! Jag tog en sväng bortom den turistfyllda orten Bouton-on-the-Water. Detta för att besöka Cotswold Motoring Museum, ett väldigt trevligt museum med många bilar och kuriosa.

Då blev det dags för hemfärd, tänkte ta Eurotunneln. Genom att boka sent på kvällen för en tidig överfart sparade jag 1000kr. Spännande att prova en gång, men lite drygt att sitta kvar i bilen hela tiden, framöver kommer jag att åka båt. Efter en sista natts camping i Holland kom jag hem igen.

Triumphen fungerade perfekt under hela resan förutom några små saker. Ett framhjulslager som spökade, torkare som slutade att fungera, hastighetsmätaren som visade typ dubbla hastigheten och överväxlen som inte fungerade som den skulle.

Men jag har sagt det förr ”en Triumph är självläkande” allt fungerade igen som det skulle senare i sommar. Fast hjullagret fick jag hjälpa till med att spänna.

Jag ser fram emot att få planera och genomföra fler långresor med denna underbara bil. ■

Jag var ju tvungen att köpa en keps, designad av Drew. I bakgrunden syns Conwy Castle, borgen med den kompletta stadsmuren är från 1200 talet.



”Piggar alltid upp en regnig dag”
Dryckesprovning på Wales enda Whiskeydestilleri, Penderyn.
Väl värt ett besök.











1. Det går bra att tälta med en Triumph, åtminstone då Christin har rest hem.

2. ”Om du ser bergen, så kommer det snart att regna. Ser du inte bergen, så regnar det.” En lokal sanning.

3. Hortensia är fin som vägrens-vegetation.

4. Lunchpaus längs med vägen.

5. En vanlig landsväg, 60mph. (96 km/h).

6. På väg hem under Engelska kanalen, denna gång på tåg via Eurotunnel.

7. Visst finns det en Morgan på viljaha-listan ibland.









Bensin

– en komplicerad produkt

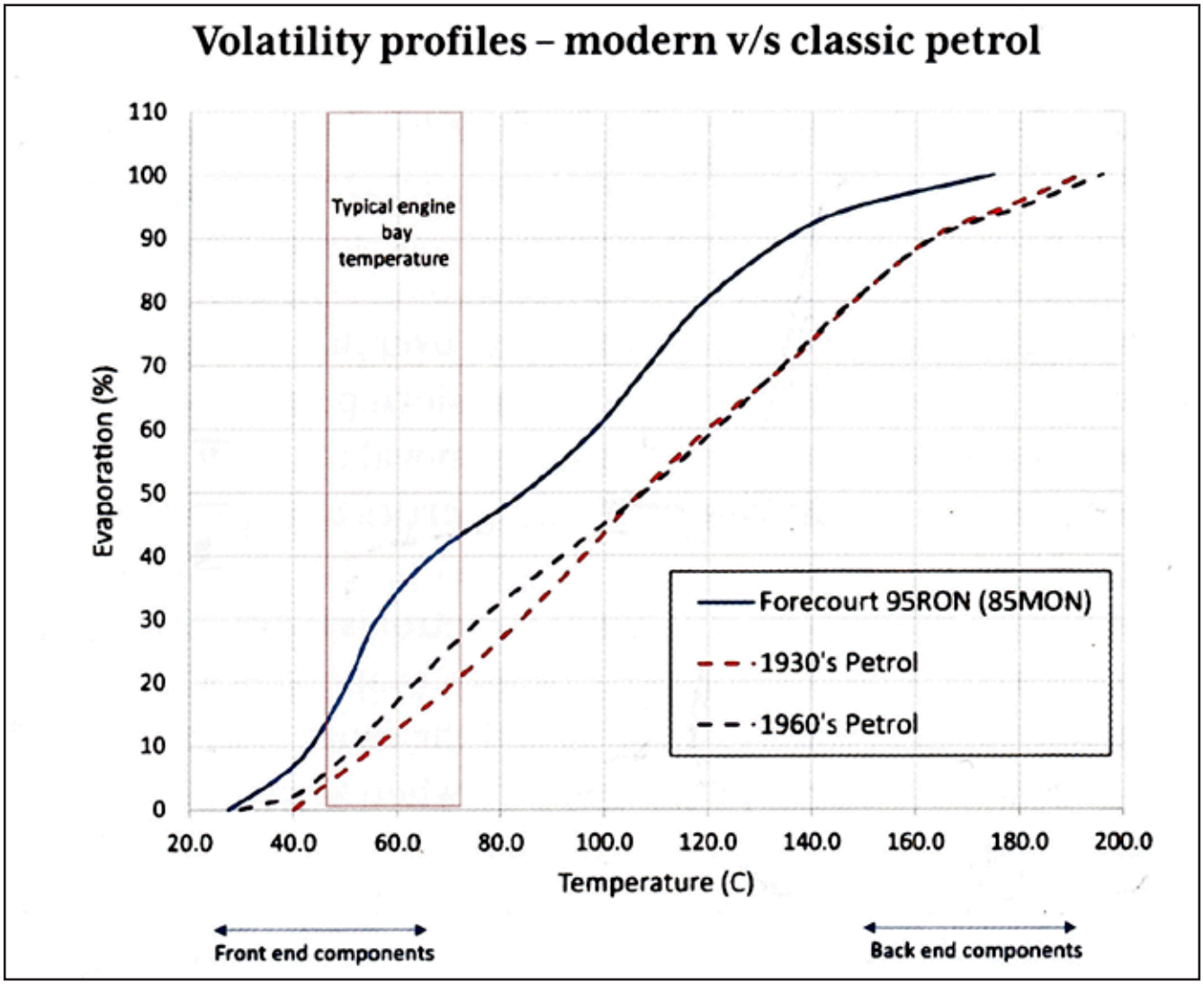
TEXT: BENGT NYLÉN

Det finns mycket att skriva om bensin. Det är inte en enkel produkt. Bensin består av en blandning med över 100 olika ämnen. Dessutom är det så att dagens bensin inte är sammansatt lik den typ av bensin som fanns då våra motorer byggdes.

Dessa förändringar påverkar motorerna avsevärt. En av de största förändringarna är flyktigheten. Stora volymer bensin dunstar iväg redan vid låg temperatur. Mycket större volymer än med klassisk bensin. Det är detta som gör att vi ibland får problem vid start med varm motor. Modern bensin blir mycket snabbare dålig då den förvaras. Den dunstar helt enkelt och kvarvarande bensin är inte lämplig att köra på.

Ånglås/problem att starta varm motor

Innan jag själv begrep det hände följande för mig. Tidigt på våren rullade jag ut med min TR6 som är bestyckad med tre Weber-förgasare. Den hade stått med ca halv tank under vintern. Den startade ändå trots gammal bensin men efter några mil körde jag in på en mack och fyllde upp tanken. Jag satte mig i bilen och vred om nyckel. Motorn tände inte alls! Det var helt omöjligt. Jag gick in i butiken och köpte en sprayburk



Diagrammet är tagit från boken Classic Engines, Modern Fuel, författad av Paul Ireland.

startgas. Det borde hjälpa! Nix. Inget hjälpte. Då slog det mig att vinterbensinen kanske förångats i förgasarna. Jag öppnade huven och gick in i butiken och tog en kopp kaffe och väntade ca 15 min. Sen gick bilen igång igen hur lätt som helst.

Moderna bilar får inte dessa problem eftersom bränslet cirkulerar och hålls ständigt vid lägre temperatur. Dessutom minskar problemet om bränslet står under tryck vilket det ju gör i bilar med insprutningssystem.

Bensins flyktighet

Jag har nu förstått att om bensin står kvar i tanken under några månader en vinter så är den inte lämplig längre som drivmedel. Sammansättningen på bensinen är helt annan än den du hällde i eftersom vissa ämnen helt enkel dunstat bort.

Här intill ser du ett diagram som visar flyktigheten på bensin från äldre dagar jmf med modern bensin. Det som diagrammet visar är nästa skrämmande. Jag gjorde en enkel test själv. Jag fyllde ett öppet kärl med ca 2 dl bensin och satte utomhus. Gissa hur mycket som var kvar efter ett dygn. Du gissar garanterat fel. Det var 50% kvar!!!

I boken jag refererar till nedan redovisas en mätning på hur mycket bensin som dunstade bort vid test på en klassik bil. Efter en vecka hade 3 % dunstat bort. Efter 5 veckor hade 15 % dunstat bort!! Någon som tror att kvarvarande blandning är lika bra att köra på som ny bensin? Hur mycket som dunstar bort beror så klart på hur bra rören/slangarna är. Dåliga slangar släpper igenom mer. Det är alltså mycket viktigt att de slangar man har är fräscha.

Olika typer av bensin

Bensin från olika bolag har olika sammansättning även om de alla kallar den 95 eller 98 oktan. Det beror på att den tas från olika raffinaderier. Dessutom är det så att alla vinterbensiner sammansätts på ett sådant sätt att de har högre flyktighet. Detta görs för att det skall vara lättare att starta en riktigt kall motor. Så det sämsta man kan göra är att ha 50 % fylld tank med vinterbensin då bilen ställs till förvar i 4-5 månader och sen försöka starta bilen på våren. Det kan gå om du har tur! Fyll hellre tanken med sommarbensin.

Värme i motorrummet

Ju varmare i motorrummet ju sämre är det för bränslet. En motor alstrar ju extremt mycket värme. Så länge du kör så trycker ju vinden ut det mesta efter hand men stannar du till för att tanka så ökar värmen i motorrummet jättesnabbt. Därför blir det s.k. ånglås.

Det finns några sätt undvika problemen ovan beskrivna:

- Byt till fräsch bensin
- Minska hettan från motorn vilket ju bla kan ske genom att isolera grenröret i lämpligt materiel.
- Försök dra bränsleledningarna långt från varma ytor.
- Öka luftflödet i motorrummet vilket ju t ex kan ske med en fläkt. (se artikel i 1/2021)

Specialbensin

Det finns ett antal firmor som säljer bensin för racing. Fabrikat tex Sunoco Optima 98. https://www.sunocoracefuels.com/fuel/optima Den säljs i Sverige av SRF Europé. Även Ljungdahls Racing (https://www.ljungdahlracing.com/product/x98/) har fina grejor. Tyvärr är det så att dessa kostar mer än 50kr/liter!!!!! Det är väl att ta i för våra gamla klenoder men finessen med dessa bensinsorter är att de är utan etanol och har låg flyktighet. Dvs. de kan lugnt stå i tanken under en lång vinter. Jag tror väl knappast att någon av läsarna vill köpa dessa produkter men jag tyckte det var kul att nämna vad som finns. ■



RIMMER BROS EST 1982

A BRITISH COMPANY SUPPORTING BRITISH CARS

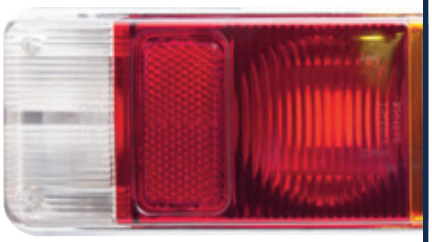
ALL THE PARTS YOU NEED

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.

ASK FOR A FREE CATALOGUE

LAND ROVER

MG

ROVER

MINI

JAGUAR
from 1996

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

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!

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!

Halmstad Sports Car Event
17 juli. Halmstad Sports Car Event är ett årligt återkommande event för alla som älskar sportbilar, racing-bilar och specialbilar – och flyg.

Vi jobbar utefter tre hjärtan: Bilen – Välgörenheten – Halmstad. Mer info på hemsidan.

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

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

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.



TR Profiler:
Bo Strander

Där i sandtaget stod TR4:an nersjunken med en björk som växte upp genom kardantunneln.

Vi drog upp den med pappas Opel Caravan…



Bilden är ett montage

TEXT: BENGT ARVIDSSON FOTO: BENGT ARVIDSSON OCH PRIVAT

Så säger Bo Strander om köpet av TR4:an 1973 och som fortfarande är ack så kär och snart, snart skall få sin andra renovering sedan köpet. Du vet hela sommaren står den utomhus vid sommarstugan invid Vättern och med tanke på det har den ändå klarat sig bra säger Bosse.

Sten Erik Persson eller ”Stenne” från TR-klubben jobbade med service på hissar och kranar och hade varit på ett jobb i Baskarp som är ett sandtag på västra sidan av Vättern.

Han berättade att där stod det en sportbil några meter från stranden och han frågade om jag var intresserad för det är ingen som vill ha den där. Jag tyckte det lät spännande och åkte ut och tittade. Där stod den nersjunken i sanden och hardtopen låg och guppade i vattnet vid strandkanten.

Dom hade börjat att plocka ner den. Inredningen som stolar och kardantunnelkåpan var borta och där växte en björk upp. Killen som ägde bilen hade fått den i studentpresent av sin far som var någon chef på Baskarps sand. Han skulle köra från Stockholm till Göteborg när motorn small. Då rullade han bara ner den intill sandtaget och där blev den stående. Det blev ändå affär och jag betalade 800 kr för den vilket var mycket pengar då. Jag hade precis byggt en villa i Jönköping och var bara 20 år. Dessutom hade jag nyss börjat arbeta så det var väl en liten risk man tog då tänker Bosse högt. Men du vet i priset ingick snygga ekerfälgar och en kompis bjöd 500 kr för fälgarna, det var min garanti för att inte förlora allt. Om den inte går att få ordning på tänkte jag att, ok 300 kr kan jag förlora.

En annan god vän och jag åkte dit till sandtaget och jag hade lånat pappas Opel Caravan med dragkrok. Vi kopplade på och drog upp den ur sanden. TR4:an hade ju förstås inga bromsar så vi kopplade ett däck runt dragkroken och så runt bogserlinan så det blev som en slags dämpare. Sen körde vi och det hela var kan man säga, tvärtom mot en vanlig bogsering då man fick bromsa med dragbilen i stället. Men vi kom i alla fall hem till slut och i garaget härbärgerades den ”nya” TR4:an.

Först till körbart skick och sedan ”nuts and bolt” renovering

Första året så gjorde jag bara det nödvändigaste, bl a renoverade jag bromsarna. Så svetsade jag ihop den lite. Motorn satt i vid köpet men toppen var bortskruvad och den fick jag hämta tillsammans med stolar i Tibro hos säljaren.

Jag körde den bara i två år, sedan renoverade jag den från grunden. Ramlyfte den och gjorde ordning i princip allting. Ramen lämnade jag in till Jönköpings blästringsteknik som förutom att blästra ramen också zinksprutade den så ramen håller än, invändigt sprutade jag den med vaxoil.

Lacken lades av en erkänt skicklig lackerare som höll till i ett industriområde i Jönköping men med åren hade han blivet lite ”thinnerskadad” som inte var ovanligt på den tiden då många arbetade utan skydd eller ordentlig ventilation. Kontentan var att huven hade sk, apelsinskal vilket gjorde att jag lackade om motorhuven själv.

Sen dess har jag lackat om baklucka och framskärmar säger Bosse som inte räds att ge sig i kast med alla slags tekniska utmaningar. Motorn har jag också skruvat på några gånger senaste renoveringen var väl en 5 – 6 år sedan.

Efter ett tag växte tanken på att jag skulle tävla med den, kanske inspirerad av Birgit Ranch som ju körde rally med sin Triumph 2000, så jag satte i foder till 1990 cc men vid senaste renoveringen köpte jag nya foder och kolvar så nu är den på 2,1 liter och en liten vassare kam kom också på plats. Annars är det original rakt igenom.

Nya Dellorto förgasare köpte jag väldigt tidigt, jag körde nog bara med original förgasarna första året för de var helt slut och inte lönt att renovera. Varför blev det Dellorto och inte Weber undrar jag? Jaa säger Bosse det är enkelt, för Dellortoförgasarna var billigare

Racerdriver mellan -89 och -97

En dag ringde Bengt Ljungberg, känd motorprofil från Jönköping och sa att nu har jag hittat bilen till dig. Lite förvånat svarade jag: Jaså, jaha, vem är du och vad är det för bil? Det är en Hawke Formel Ford. Jag lät nog ännu mer förvånad så Bengt förtydligade:

– Men vi träffades ju på Mantorp och du bad mig kolla om det fanns någon bra bil att köpa.

– Fast jag har aldrig varit på Mantorp sa jag.

– Men heter inte du Bosse och är med i TR klubben, undrade Bengt.

Han hade helt enkelt letat i TR klubbens matrikel och ringt fel Bo i Jönköping skrattar Bosse och där började faktiskt min racingkarriär.

– Jag kommer o tittar på den sa jag och frågade vad han skulle ha och då slog jag till.

Aldrig hade jag kört racing tidigare förutom en track-day på Kinnekulle med TR4:an. Nu hade jag fått blodad tand, så det var bara att ta förarlicens och sätta igång.

Hawken var väl inte heller i något bra skick så den fick jag renovera upp säger Bosse och kastade sig in i nytt spännande renoveringsprojekt. Det är ju tunna stålrör i ramen och bilen hade stått utomhus och kanske hade ramen rostat inuti rören. Annars är det ju mest standardkomponenter i Formel Ford så man behöver inte skruva så mycket, det mesta håller.

Det var historisk racing jag tävlade i och min Hawke var tillverkad 1971 med chassinummer 13 av David Lazenby som var Lotus och Chapmans chefsmekaniker

Själva racingen gick faktiskt riktigt bra och jag låg nästan alltid i topp, fram för allt om det var lite blött och regnigt. Det var en häftig känsla att sitta där några centimeter från asfalten och se framhjulen hoppa och upphängningarna jobba. Den här tiden är något jag definitivt inte ångrar, det är något av det roligaste jag gjort i mitt liv säger Bosse och drömmer sig bort till den forna racingkarriären

Sådan sammanhållning och så många kompisar man fått genom åren i racingen. Under de nästan 10 åren så fick TR4:an mest stå i ett hörn eftersom racingen tog så mycket tid.

Jag sålde Formel Forden till en kille i Göteborg. När jag träffade honom efter ett år så sa han att ”den där bilen går ju inte att köra, ramen på den är ju sned och vind ” men det hade jag aldrig märkt skrattar Bosse

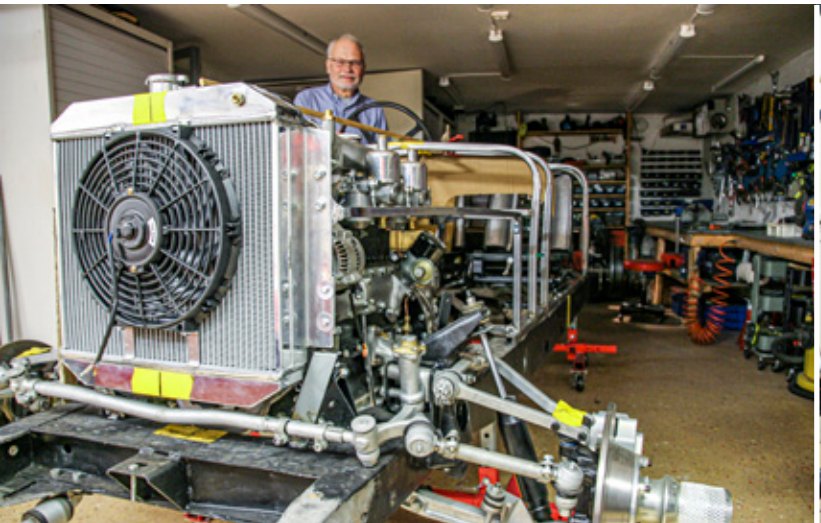
Pappa sålde Triumph i Jönköping och jag hängde i garaget

Motorintresset kom med blodet. Pappa hade ett företag här i Jönköping som hette Axel Johanssons bil och var återförsäljare av bl a Triumph sedan 1960. Innan var Tyska Borgward Isabella det stora märket.

Tre dagar efter min 18 årsdag hade jag körkortet säger Bosse. När jag körde upp var det snöstorm och vi kom till en brant uppförsbacke med stoppskylt i ändan. Då sa bilinspektören ”stanna inte i backen, jag kollar att ingen kommer. Du får aldrig upp bilen i halkan om du stannar här”. Så kunde det gå till i början av sjuttiotalet i Jönköping.

Jag har haft en Spifire två Herald, en 2000 och en Vitesse säger Bosse. Sen hade jag en GT 6 ett tag fast jag minns inte om jag ägde den eller bara fick låna den från pappas bilfirma. Det har passerat en hel del bilar sen 18-årsdagen, men inte så mycket sportbilar. TR4 an har dock alltid varit kvar.

Jaguar MK V under uppbyggnad



MK V kommer att bli en sportstourer



Pappa sålde ganska bra med Triumph och en kund var Agneta Fältskog från ABBA som köpte en Spitfire.

Femton år men ingen moppe

Jag hade faktiskt aldrig någon egen moppe men lånade grannens trimmade moppe en gång

Då hamnade jag i ett taggtrådsstaket och sen dess har jag inte kört vare sig moppe eller motorcykel.

Vi körde på småvägarna ute på landet och så skulle jag låna hans trimmade moppe för jag tyckte ju att det var så roligt att köra. Full gas in på småvägarna vi åkt på några dagar innan, det var bara det att bonden spänt upp taggtråd tvärs över vägen, jag såg inte det utan satt som ett frimärke i taggtråden och har fortfarande kvar ärren efter den smällen.

Midsommarafton var det också och jag vågade inte gå direkt hem utan gick till granntanten som var barnläkare men hon höll på att svimma för jag var ju alldeles nerblodad. Av nån anledning dök mamma upp, tittade på mig och sa, det där är inte så allvarligt, vi plåstrar bara om lite. Efter det är det fyra hjul som gäller.

Vi umgicks också med Uno Ranch som var Triumph importör.

På vindsvåningen hade han ett litet museum. Dit fick jag gå upp och titta. Där han hade Bugattimotorer uppställda på polerade träramar. Han hade ett bibliotek där också med alla svenska biltidningar i helfransk bindning.

Unos hustru Birgit och min mamma umgicks väldigt mycket, bl a åkte de på semester tillsammans. Ibland hämtade Uno mamma på flygplatsen i Jönköping med nåt av sina plan.

Så landade dom på Säve flygplats i Göteborg och där fick min mamma transport till Marstrand där Birgit väntade. Några gånger fick hon åka i hans MB 300 SL, måsvingen, hon berättade då att det var väldigt noga med att torka av skorna innan men klev in/ner i bilen. En gång bjöd Uno mamma på en tur i en av sina Bugattis och strax söder om Götet blev dom stoppade för fortkörning. Efter att Uno talat sig varm för trafikpolisens viktiga och goda arbete och dessutom bjudit konstapeln att sitta upp i Bugattin så löstes det hela med en artig honnör.
Vi var ibland bjudna till Uno Ranch i Göteborg och det var ingen vanlig liten villa han bodde i kan man säga. Vi fick gå in personalingången och där stod en hink med varnolen där han tvättade sin flygoverall då och då så fick den ligga där och självtorka.

När man sen kom upp i köket hade Birgit, Unos fru haft nån som lagat lite julmat åt dom. Köket var så gammaldags, marmor bänkar och en uråldrig inredning. Jag vet inte om det fanns varmvatten inne ens. Birgit lagade egentligen ingen mat alls utan det var någon annan som fick göra det i det gamla köket.

Uppe i biblioteket satt en gång pappa, jag och Uno Ranch, så säger farbror Uno att ja nu är det väl dags att vi lägger bort titlarna –Uno heter jag. Jag heter Bertil sa pappa och då kom Birgit med en bricka med två sherryglas och då skulle liksom detta förseglas med en skål. Hon hade säkert stått gömd bakom dörren beredd med brickan.

När man gick där i huset så slogs man av mängden av exklusiva antika urnor och porslin, han var ju inte född fattig säger Bosse, hans far var matthandlare och hade gjort sig en bra hacka.

Första medlemskortet är från 1976

Jag sökte efter Triumph klubbar och kom i kontakt med Ogge som då var ordförande, men TR4:an köpte jag redan 1973 säger Bosse. I början var jag lite aktiv i klubben tillsammans med Magnus Larsson, Stenne, Bosse Johansson, han som egentligen skulle köpt formel-bilen, och några till. Vi gjorde Stocklycke-mötena vid Omberg. Vandrarhemmet hade vi under flera år som mötesplats och vi lade lite rundor därifrån.

Stenne och jag åkte på en hel del träffar och vi gjorde Triumphs montrar på Pickos mässor på Elmia. Andra året var Magnus Larsson i Linköping med också. Ett år vann vi priset för bästa monter och fick en fruktansvärt ful jättebuckla i plast.

En av åtta Amphicar i Sverige

I slutet på åttiotalet när pappa sålde företaget fick jag en massa broschyrer och bilder på olika bilar, bland annat på Amphicar. Där var också en tidningsartikel där Pappa demonstrationskörde en Amphicar i hamnbassängen i Jönköping.

Pappas bilfirma var återförsäljare av Tyska Amphicar. Eftersom det var en Triumphmotor och Lucas elsystem erbjöd generalagenten Triumph-handlarna att sälja Amphicar, fast pappas firma sålde aldrig någon. Du vet säger Bosse, det såldes inte mer än ca 3500 bilar totalt varav 8 bilar i hela Sverige. De flesta rostade ju bort i sinom tid. Omkring 90 procent såldes till USA, precis som med Triumphs bilar alltså.

Jag tänkte att det vore kul att ge pappa en tur i en sån bil igen och började leta efter en Amphicar till salu. I Norge hittade jag en bil som var utannonserad på tidningen ”Gula Sidorna”. En Svensk reklamkille som flyttat till Norge tog med sig bilen som ”smuggelgods”, den var aldrig registrerad i Norge.

Bilen hade gått sönder och han hade plockat ut motor och inredning. Sen hade den stått i en trädgård och ungarna hade haft den som lekplats. Allt var sönderslaget på den och tittade man på sidan så såg man rakt igenom bilen, så dålig var den.

Jaaa säger Bosse och skrattar lite, det är tydligen så jag hittar mina bilar. Jag åkte i alla fall upp

Amphicar i Vättern med kräftburar



till Norge och köpte bilen för 16000 kr, band fast alltihopa på släpet. Sen smugglade jag tillbaka den till Sverige.

Amphicar tillverkades i Tyskland, delvis med pengar från Marshallhjälpen. Den tyska finansfamiljen Quandt, i dag storägare i BMW, hade en fabrik där man tillverkade konservburkar. Den fick ett stort uppsving under kriget men i efterkrigstidens Tyskland gick det inte alls bra. Då fick Quandt kontakt med Hans Trippel, bilkonstruktör med många unika Schwimmvagens på sin lyra. I konservfabriken pressades karossdelarna till Amphicar. Kanske därav den ”unika” kvaliteten på plåten säger Bosse lite skämtsamt efter historielektionen om Amphicar.

Du vet i botten var det 2 mm stålplåt och på den övriga karossen var plåten 1,5 mm, då förstår du att det inte var lilla hammaren man använde. Jag fick tillverka flera nya delar, t ex hela sidorna och motorluckan med sina ventilationsgälar fick nytillverkas

Delar, både NOS och nytillverkat finns faktiskt att tillgå då en amerikanare köpt upp hela konkurslagret. Därifrån köpte jag en helt ny växellåda med fördelningsväxel för både landväxel och propellerutgångar på.

Till slut fick jag ändå ordning på bilen. Första gången jag skulle prova den hade jag inte satt i nån inredning eller så utan ville bara testa att den gick bra och inte läckte. Vi åkte ut till en småbåtshamn i Täby. Jag startade upp den och mina kompisar puttade ner mig i vattnet på tomgång. Du vet man styr ju även i vattnet med framhjulen vilket innebär, ingen fart = noll styrförmåga. I förarsätet såg jag de där stora motorbåtarna komma närmare och närmare, bromsa i vattnet går ju inte heller men det gick att lägga i backen.

Jag hade mycket roligt med Amphicaren och den är ändå rätt sjövärdig. Två engelsmän åkte faktiskt över kanalen i ganska hårt väder med en Amphicar.

51 år efter tidningsartikeln så kunde jag åter bjuda min pappa på en åktur i den renoverade Amphicaren i Jönköpings hamnbassäng.

Jag körde med den i sju åtta år säger Bosse, sålde den för 5 år sen.

Hela garaget är som en verkstad med svarvar, sick & fals maskin och snart ett engelskt hjul.

Jag hade kvar tävlingsbilen Formel Ford, TR4:an och Amphicaren och behövde ett garage men gamla Solhem i Spånga där jag bor är ett sk bevarande-skyddat område så man fick inte förändra för mycket. Jag fick tillstånd till 24 kvm garage. Det räckte ju inte alls men en arkitektkompis tipsade mig att om man kunde bygga garaget under mark så att det stack upp max 0,5m så behövdes inget bygglov. Så då gjorde jag det, så nu har jag runt 45 kvm. Jag har gjort allt arbete själv utom just grävningen säger en stolt Bo Strander.

Hur lärde du dig att mecka då kan man undra. Ja säger Bosse alldeles självklart, jag var ju nere i pappas garage förstås och sen var det ju ”trial and error” som gällde.

Den första bilen som jag gjorde nåt större skruvande i var TR4:an. Tidigare hade det bara varit mindre skavanker jag fixat. Det var första gången jag höll i en svets också. Jag köpte en



Första bilen hade inte heller någon fungerande motor

British racing





Triumph TR4 1964
Bo Strander
Foto: ©Bengt Arvidsson


TRIUMPH
TR4
DFS 656

svets då till TR4:an som jag fortfarande har kvar. Utan nån som helst utbildning gjorde jag en hel del svetsjobb och tillverkade några delar också.

I garaget står ett chassi på väg att byggas upp…

…baserat på en Jaguar MK V 1950 års modell. Bosse köpte bilen av en bekant i ett dödsbo som haft den i 30 år stående i en lada i Sörmland med tanken att renovera bilen. Jag blev kontaktad av dödsboet som ville höra lite om den gick att sälja eller om det bara var att köra den till skroten. Okej sa jag, om jag får ta den och göra vad jag vill med den så gör jag det och det blev så också. Karossen var så fruktansvärt dålig på den så den sålde jag till skroten för 98 öre per kilo.

Ramen kunde jag behålla och den är nu blästrad och klar. Hjulupphängningarna har jag gjort i ordning och bakaxeln är renoverad och monterad. Motorn som är på 3,5 liter är också renoverad. Jag har satt ihop den själv men alla maskinarbeten har jag lämnat bort. Stolarna fram är också original men förstås ombyggda och renoverade.

Det skall bli en liten 2-sitsig sportstourer i 30-talsstuk. Förra veckan monterade jag pedalstället som jag har tillverkat säger Bosse och härmed intygas att det ser riktigt proffsigt ut. Nu har jag börjat att bygga upp karossen i aluminium, den gör jag själv och ingen tror väl nåt annat om Bosse som klarar det mesta och inte räds för knepiga utmaningar.

Jag har köpt en Sick & Fals maskin som jag kan göra riller till förstärkningsplåtar med. Ett engelskt hjul för karossplåtarna kommer hem nästa vecka säger Bosse och ser mycket nöjd ut, lite komplicerade grejor och pyssla med måste det ju vara.



Bo Strander med kära TR4 och Amphicar

I ett hörn kan man beundra två riktigt häftiga 30 –tals lyktor, dom hittade jag på nätet säger Bosse och dom skall sitta på Jaggan.

Den skall registreras som ombyggt fordon för att ha kvar registreringsbeviset i original och behöver i stort sett inte uppfylla andra krav än de som gällde 1950. Men det kommer bli 2-krets bromssystem, något jag också kommer bygga om TR4an till.

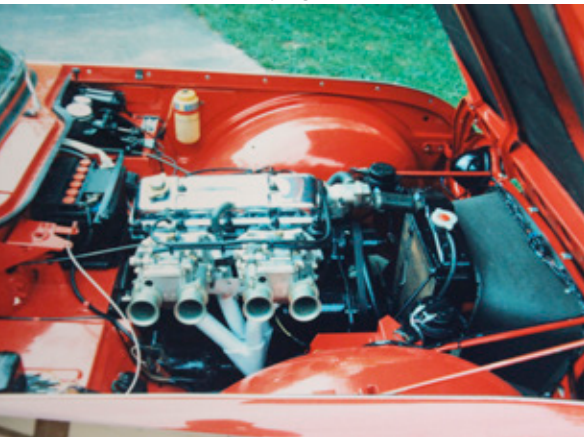
Det är härligt att stå i garaget och lyssna på Bosses entusiastiska beskrivning av all teknik som skall jobbas med, det är inte utan att man blir imponerad.

Vi får hoppas att han inte glömmer bort att hålla liv i TR4:an och fortsatt delta i träffarna framöver. ■

TR-klubbens monter på Elmia, Pickos Motorshow



TR4 motor 2,1 liter och dubbla läckra Dellorto förgasare



Det vräkiga priset för bästa monter



Racedriver med stort hundintresse



ARTIKELN FÖRFATTADE AV GRAHAM ROBSON OCH PUBLICERAD I TR ACTION MARS 2021.
ÖVERSATT AV BENGT NYLÉN



Detta är Michelottis första försök att få till en TR4 på ett TR3A-chassi. Den har en smalare kaross än TR4 och ett tak från Herald Kupé.

TR4

”Sökandet efter en ny stil”

År 2021 firar vi 60 års jubileum för en TR-modell som angav stilen för märket under ett decennium - TR4. Det var en efterlängtad modernisering som med Italiensk design gav Standard Triumph ett nålstick. Graham Robson ger oss här historien hur den första TR-bilen designad av Michelotti blev till.

Detta är en lång och komplicerad historia som tog flera år att genomföra. Låt mig bara ger er några namn som Belgrove, Michelotti, Vignale, Webster, Dick och Donald Stokes och ni förstår kanske att det kommer att ta lite tid att förklara skeendet.

År 1955 hette Standard Triumphs design-chef Walter Belgrove. Han hade designat TR2 1952 som ju blev en försäljningssuccés. På vägen lyckades han bli osams med den tekniska direktören som hette Ted Graham. I oktober 1955, vid tiden för en Motor Show, kom den slutliga brytning och Belgrove lämnade arbetet och tog med sig sina idéer om hur en sportbil bör designas.

Under nästa två år verkar det funnits flera ej lyckade försök att ta fram en ny design på det då existerande TR3-chassiet. Ingen blev uppskattad och ingen design kom så långt att man gjorde en mock-up som såg ut som en riktig bil i full skala. Under denna tid så gick Ted Grinham (VD) i pension och efterträddes av Harry Webster. Bolaget letade fortfarande efter en bra design för nästa modell för att säkra TR-bilarnas framtid.

Tiden gick fram till våren 1957 då en affärsman helt fristående från Standard Triumph togs emot av direktionen och bad om hjälp för att kunna producera en ny billig bilmodell i Egypten. Han förklarade då att hans tanke var att den skulle ritas snabbt och billigt av ett Italienskt geni vid namn Giovanni Michelotti. Resultatet av dessa samtal var att Standard Triumph frågade Michelotti om han kunde ta fram en design för en ny TR-bil. Harry Webster och Martin Tustin blev förvånade med vilken fart Michelotti fick fram nya designskisser och en av dessa valdes och designarbetet kostade £3000. Typen blev kallad ”The Dream Car” och togs fram till färdig bil som prototyp 1957.

Kunde rita men inte bygga

Michelotti hade en liten studio där de kunde rita bilar men inte bygga bilar så han hade etablerat samarbete med en firma som hette Vignale. I deras verkstad i Turin i Italien byggdes bilen. Bilen visades första gången på motormässan i Geneve i mars 1958 och efter mässan transporterades bilen till Standard Triumphs högkvarter i Coventry. Här blev bilen testad, undersökt och demonsterad under resten av året. Den utlå-



Michelottis första design för en ny TR4. Den Vignale-byggda sk Dream Car gjord 1957/1958.

nades också till motortidningen The Autocar vars journalist, Maurice Smith, gjorde ett 2-sidigt reportage om bilen i den tidning som utgavs 22/8 1958.

På sitt oefterhärmliga sätt (Jag arbetade för honom på 60-talet så jag kände honom väl…) kommenterade Maurice att Michelotti … och Vignale hade ritat och byggt en mycket både praktisk och attraktiv kaross. Den blev ca 100 kg tyngre and standardmodellen men denna vikt inkluderade ju ett antal extra grejor och en avtagbar hard top...

”Eftersom det är en utställningsvariant så är ju denna TR medvetet utrustad extra på den fantasifulla sidan. Jag tror inte att en produktionsversion kommer att ha leopardskinn inlagt i de svarta sätena och dörrarna…”

Det fanns många fler synpunkter på stilen och det blev nog klart att idén med 2-tonslack, mycket tydliga fenor, skärmar på strålkastarna och en mycket bred grill var för extremt för att kunna slå på marknaden.

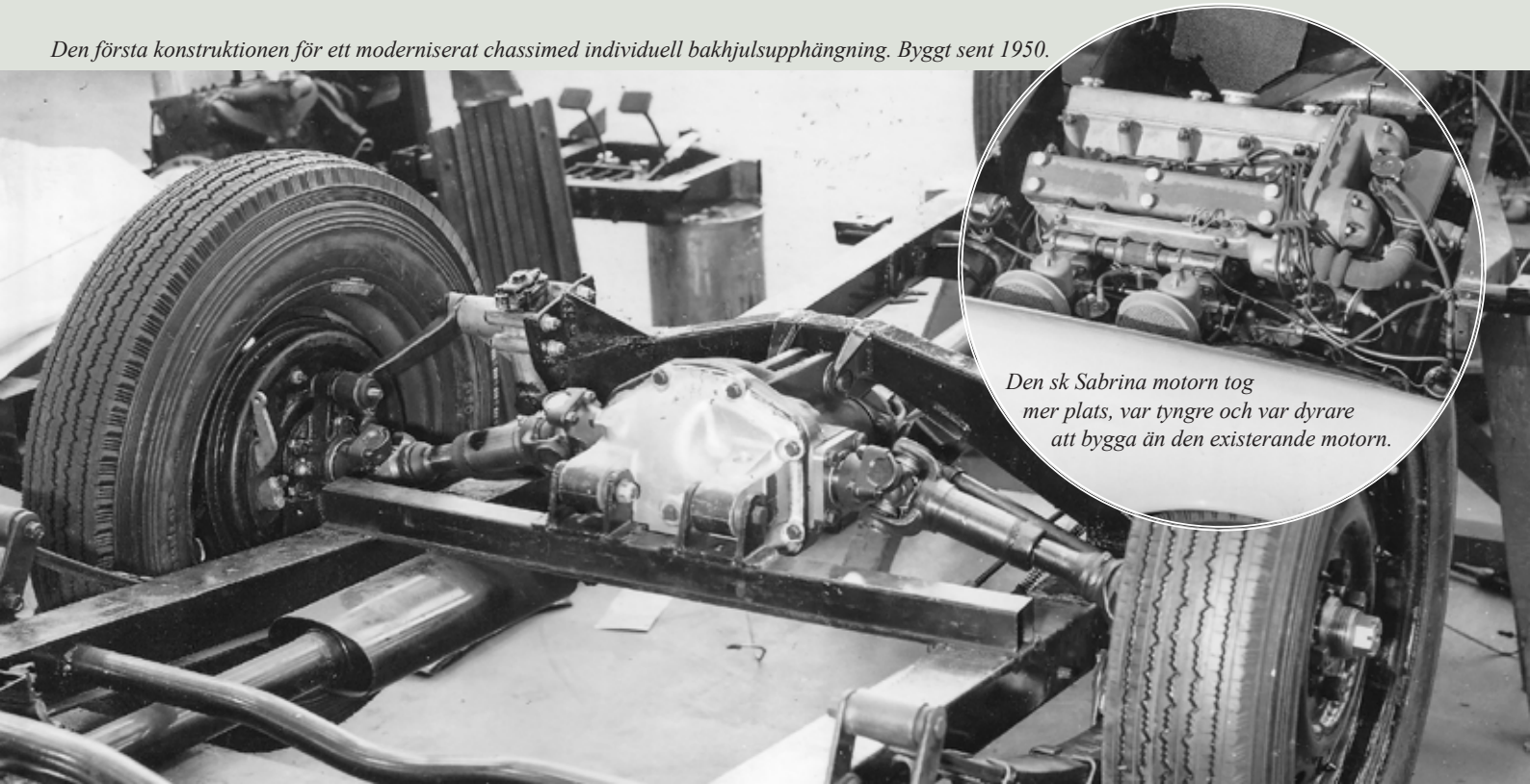
Så långt jag vet blev denna bil aldrig överförd till det som kallades Experimental Department utan skickades tillbaka till Italien 1958/59 (för att undvika dyr import tull vilket hade utgått om bilen stannat kvar i UK). Jag tappade därefter kontakt med bilens vidare öde.

Vid denna tid pågick ett arbete med ändringar av chassit på TR3A och 1958 togs X592 fram vilket var det första försöket med individuell bakhjulsfjädring. Bilder på konstruktionen finns men inte på en hel bil.

Under mellantiden ritade Michelotti den nya Herald modellen och därefter blev han uppmanad att fortsätta sitt arbete med en ersättare för TR3A. Den modell som kom fram därefter kallades X614 (registerad som WDU708) och såg bra ut. Den hade en del linjer och detaljer som gjorde att den skulle kunna bli en produktionsmodell. Denna modell hade bla en modifierad hard top kaross-sektion från en Herald.

Denna modell var helt funktionell men var lite för smal för att kunna lanseras på 60-talet. Trots detta fanns det många utvecklingsdelar på denna modell som testades av experimentavdelningen. Den brukades av denna avdelning som lånebil för att köra mindre ärende 1961. Jag körde själv bilen flera

Den första konstruktionen för ett moderniserat chassimed individuell bakhjulsupphängning. Byggt sent 1950.



Den sk Sabrina motorn tog mer plats, var tyngre och var dyrare att bygga än den existerande motorn.

gånger under det året. Strax efter att Leyland gjorde en rationalisering så såldes bilen.

Under denna period gick Michelotti, Vignale och en firma vid namn Ruffino Spa of Naples i Italien samman om att bygga en ny smart kaross på chassiet av en TR3A. Standard Triumph lovade att de kunde leverera kompletta chassier med motorer och allt och på detta sätt tillkom vad som kallades Italia 2000. Denna modell var huvudsakligen tänkt att kunna säljas i Italien men en del bilar såldes även utanför Italien. Italia var aldrig en modell som backades upp av Standard Triumph och fastän 330 bilar tillverkades så var de aldrig officiellt tillgängliga i UK. En Italia fanns dock vid fabriken men blev aldrig del i testprogrammet.

1959 hade bolaget hyfsat med cash flow efter skilsmässan från Massey Harris Fergusons affärsområde. Man hade tagit över Mulliners karossfabrik som gjort alla karosserna till TR3A och nu gjorde man ett nytt försök att få fram en efterträdare till TR3A. Samtidigt påbörjade bolaget ett tävlingsprojekt där man ville få fram en bil som kunde tävla på Le Mans. Detta innebar bla att man utvecklade en ny motor med dubbla kamaxlar som blev kallad ”Sabrina”. Vid denna tid trodde man att Sabrina-motorn sannolikt behövde mer plats i motorrummet så man beslöt att förlänga chassits hjulbas med 6 tum.

Resultatet av detta blev inte bara att man tog fram tre st TR3S som tävlade på Le Mans 1959 (X627,X628 och X629) utan även att detta 6 tum längre chassi med bredare hjulavstånd både fram och bak föreslogs att användas för den nya TR-bil som skulle ersätta TR3A. Om det gick att gå vidare med detta nya chassi så blev det mycket billigare än att göra ett helt nytt. Detta nya chassi gav ju plats för en större motor och en bredare kaross så att det blev bättre plats för passagerarna.

Detta var därför ett bra steg framåt och 1959 ansåg man att detta bäddade för framtiden. I styrelserummet fanns det gott om optimism och budskapet till Michelotti blev. ”Detta är det chassi vi tänker använda. Var vänlig ta fram en kaross som passar på detta något liknande X614”. Inte bara en utan två prototyper togs fram med kodnamn Zoom (X644 och X645)

Det fanns visa skillnader mellan dessa. X644 (med registeringnummer YKV259) var en cabriolet med sufflett medan X645 (reg.nr YKV260) hade en tvådelad hard top vilket eventuellt skulle kunna bli en option på TR4. Det fanns även varmluftsutsläpp från motorrummet i framskärmarna. Det är intressant att en del plåtdelar till karossen är samma som de som man kan hitta på Italia 2000.

Tanken var att använda en nertrimmad Sabrina-motor försedd med två SU-förgasare. Denna motor borde ge ca 120 bhp och det ansågs vara tillräckligt för en ny TR4. Direktion trodde att man borde kunna sälja ca 2100 sådana bilar 1961/1962. Detta ansågs lovande 1960 särskilt som prototypen kallad Zoom var uppskattad av Triumphs ledning och verkade bli en bra typ att efterträda TR3A.

Le Mans 1960 - 1961

Vi kan nu förvirra er lite genom att nämna våra fyra TRS tävlingsbilar som byggdes 1959/1960 och tävlade på Le Mans 1960 och 1961. Denna kvartett hade experimentavdelnings nummer X654,X655, X656 och X657. De inregisterades som 926HP, 927HP, 928HP och 929HP. De byggdes på strippade chassi från 1959 års tävlingsbilar men hade karosser gjorda av glasfiber liknande Zoom. Detta gjordes med tanke på att senare kunna publicera dessa eftersom Zoom skulle kunna gå till produktion i mitten av 1961.

Historien om TRS vid Le Mans 1960 och 1961 har berättats flera gånger tidigare. 4 bilar togs till Le Mans vid båda tillfällena men man startade bara med tre vid varje tillfälle.

På hösten 1960 var direktionen fortfarande fundersamma på Triumphs framtid och de funderade på om inte fler TRS skulle kunna byggas. De kontaktade Michelotti och de byggde ytterligare en bil kallad X707 men det hände inte så mycket med den.

Denna coupe byggdes av Vignale år 1959 och fick namnet Italia 2000. Den var tänkte enbart för den Italienska marknaden. Alla uppskattade stilen men det hade kostat för mycket att serieproducera den i UK och sälja den där.





1959 tog Triumph fram två Zoom-prototyper med längre hjulbas och något ökad bredd mellan hjulen. De gjordes så man kunde välja mellan ett löstagbart ståltak eller vinyltak. De försågs med den sk Sabrinamotorn. Det var tydligt att man började närma sig hur den nya TR4:an skulle se ut 1961.



Den första sk Zest-protypen från 1960/1961 använde de flesta dragen från Zoom-chassiet och dess karossdesign men med den vanliga 2-litersmotorn från TR3A. Denna TR4 visades upp för pressen.

Sommaren 1960 blev den finansiella situationen besvärlig. Veckorna gick och försäljning av de befintliga modeller gick rakt neråt. Försäljningen av modell efter modell kollapsade. Utveckingen av Vanguards ersättningsmodell Zebu stoppades och bolaget oroades över att försäljningen av TR3A i USA minskade kraftigt.

Tunga beslut

Flera tunga beslut måste tas snabbt. Mest kritiskt var att få fart på efterträdaren till TR3A. Ett annat beslut vara att frysa utvecklingsarbetet på motorn som kallades Sabrina. Ytterligare ett var att det chassi som hade förlängts med några tum togs bort från planen. Det viktigaste beslutet var att få fart på det projekt som kallats TR4/Zest så fort som möjligt.

Alick Dick, general Manager Martin Tustin och Harry Webster studerade de olika förslag som kommit fram och kom fram till vad som måste göras. Den nya bilen skulle få ett lite breddare chassi än TR3A och få kuggstångsstyrning vilket ju redan testats på ”Zoom”. De gav en order till Michelotti att tillsammans med Triumphs erfarna karosskonstruktörer på rekordtid ta fram en ny TR4 så att den kunde börja säljas hösten 1961.

Fastän bolaget hade finansiella problem så var de tvungna att göra något som kunde förbättra situationen. Detta innebar att en ny kaross måste bli klar till slutet av 1960 och den första bilen kunna testas på väg under våren 1961. Produktionslinjerna måste göras klar i den nyinköpta karossfabriken, Hall Engineering of Speke, Liverpool inom 12 månader. Dessutom tänkte de montera ihop bilen vid den nya sammansättningsfabriken vid Canley.

Den första av de färdiga TR4/Zest-bilarna (blev registerad som 9132HP) tillverkades som en av Zoom-bilarna men med standardlängd på chassit men med något bredare chassi samt kuggstångsstyrning. Jämfört med Zoom så fick den en ny grill (liknande den på X614). Den fick den tvådelade hardtopen som först setts på Zoom och det gjordes ändringar på bakljusen.

Denna X644/9132HP var en klarröd Vignale-kaross som anlände till Fletchamstead North våren 1961 och det sattes genast igång en del testarbete. Under mellantiden fick flera TR3A utstå en hel del tester och krockprov. Inte förrän sommaren 1961 anlände den andra protypen som var svartmålad. Den fick nummer X675 från experimentavdelningen men den blev aldrig inregistrerad. Denna bil publicerades i media och det togs en massa bilder på den.

Den bil som togs fram för racing på Le Mans, TRS Le Mans, hade samma design som Zoom-protyperna. Den tävlade 1960 och 1961.





1960/1961 så funderade man på att som en nödlägesåtgärd bygga en uppdaterad TR3A vilket var en Beta-version av TR3A. Alltså inte att förväxla med den TR3B som senare producerades. Detta är en av prototyperna. Den använde det bredare chassit framtaget för TR4.

Samtidigt var dessa modeller benämna som ”TR3 Beta”. De var billiga projekt och två testbilar byggdes som inte var annat än TR4 chassi med karosser från TR3A där karossen breddats lite för att passa chassit.

Två av dessa bilar var X693/917HP, vanligen benämnd ”Red Beta” och X660 som kallades ”Black Beta”. De användes för flera ändamål inom bolaget. Bla för transport av anställda varav jag var en.

(Ingen av dessa bilar skall sammanblandas med den TR3B som producerades och såldes under 1962.)

När väl TR4 hade kommit igång i serieproduktion byggdes flera andra prototyper men dessa var då alla bilar från produktionen som modifierats för ett visst ändamål. Jag vill bara nämna tex X681 som användes för krocktest, X684 på vilken man gjorde en del karossförändringar, X688 var den första med individuell bakhjulsupphängning, X22 som också användes för test av individuell bakhjulupphängning. I några testades en automatisk växellåda. En fick en Sabrina-motor. Några fick air-condition osv.

Detta är dock en annan story för en annan artikel. ■

För att bevisa att prototyperna verkligen gick att köra ses här WDU708 och YKV260 på väg. Notera ventilationen i framskärmarna.





The British

Triumphs uppgång och fall

USA-marknaden

Del 2 av en spännande serie som belyser Triumphs ef

”Den fasta intentionen hos Leyland International som biltillverkare med

Så uttalade sig 1961 British Leylands ordförande Sir Henry Spurrier.

Lanseringen av nya TR4

Triumphs Side Screen TR:s, hade fått ett mycket gott rykte i USA. Nu gällde det att rida vidare på den framgångsvågen med uppföljaren TR4. Lanseringen av TR4 skedde i oktober 1961 strax utanför New York på en rekreationsanläggning.

The Boston Heralds Cameron Dewar skrev efter en pressvisningen:

”Den nya upplagan kommer att betyda ett rikare liv för alla beundrare av TR3:s generation... om man gillar bekvämlighet i en sportbil och inte har skuldkomplex över att skämma bort sig, borde man ställa sig först i kön.”

Bland återförsäljarna var stämning nästan euforisk. För en gångs skull hade en biltillverkare tagit fram en bil som exakt levde upp till vad återförsäljarkollektivet frågade efter. Nu var det bara för Coventry att bygga tillräckligt många bilar som motsvarade beställningarna. Triumph annonserade i varenda bil- och affärstidning och hade ett avtal med inrikesflyget, National Airlines, om annonsering av TR4 på kuverten till flygbolagets biljetter.

Journalisterna förväntade sig att TR4 skulle vara världsbäst i sitt segment, fanns det några områden som kunde kritiseras, så försvann det bland superlativerna.

Designen uppfattades som mycket modern och tog hänsyn till fler behov än bara känslan av att verkligen köra en häftig sportbil. Till den positiva responsen bidrog inte minst det numera väl utbyggda service- och återförsäljarnätet.

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

h Invasion som betydde allt

terkrigshistoria i USA

är att fortsätta driva Standard-Triumph stor utvecklingspotential i närtid.”

Martin Tustin ordförande i Triumph i USA höll ett imponerande tal till alla journalister. Han beskrev i detalj TR4:s hela utveckling och fortsatte med att den var byggd på åtta års framgångsrik tillverkning av TR-bilar. Därför kunde kunderna vara övertygade om att den var fri från barnsjukdomar. Han beskrev också Triumphs nya helautomatiska monteringsfabrik med datastyrd lagerhållning och TV-övervakad montering.

Martin estimerade en ökning av försäljningen med 50 procent under 1962 och slog fast att 90 procent av vår tillverkning av sportbilar går till USA och Kanada, så ni kan förstå att en grundlig undersökning av amerikanska företräden ligger till grund för utvecklingen av TR4. Var det någon som kände till bakgrunden, så var det Martin Tustin, som tillsammans med Harry Websters ingenjörsteam och Michelotti hade utgjort själva drivkraften bakom TR4 utvecklingsprogram i England. Interna tidningen Triumph Dealer News, skrev i sitt februarinummer 1962 att 4000 TR4 hade byggts på fem månader, flesta för USA marknaden.

Race on Sunday and sell on Monday…

Den gamla klassiken gällde också för Triumph i USA men först i början av sextiotalet hade ledningen förstått sambandet och det var en säljare på Kodak som var motorn.

Bob Tullius var framgångsrik banracingförare och under 1961 blev han upp-





Bob Tullius

märksammad tävlandes i sin TR3A. Med licens från SCCA (Sports Car Club of America) hade han vunnit några tävlingar och beväpnad med dessa resultat bearbetade han Michael Cook och Fred Gamble. Gamble var den som hade hand om racingfrågor för Triumph i USA.

Bob Tullius idé var att få en TR4 för att köra racing med inför 1962 års säsong. Han deklarerade för Gamble att annars skulle han ”köra brallorna av alla andra Triumph TR4:or som tävlade”. Cook och Gamble beslutade sig för att träffa honom om han kom till New York. Där dök Bob upp under en eftermiddag och höll en lång utläggning om sin egen förträfflighet som racedriver.

Mötet fortsatte i baren på en japansk restaurang. Där Michael Cook och Fred Gamble lyssnade till hur Bob utvecklade sin teori om ett amatörteam med högkompetent ledarskap och professionell racemodifiering understött av ett sponsorkollektiv. Hans vision var nyskapande och han var en föregångare i det som numera är standard i amatörracing.



Don Elliot, technical consultant

Bobs idé var att låta sin tävlingsbil vara annonspelare för flera olika sponsorer. Fastän ingen av herrarna där på sina barstolar visste det då, så föddes Group 44 på en japansk restaurang.

Leyland som färska ägare av Standard Triumph var dock inte intresserade av racing. Finanserna såg ännu inte så bra ut p.g.a. den dåliga försäljningen under 1961, även om 1962 såg mycket lovande ut. Först i slutet av 1961 hade ju TR4:an anlänt till USA. I valet mellan att stödja en okänd förare inom amatörracing mot att betala för helsidesannonser i TIME Magazine, skulle annonserna alltid vinna. Detta hejdade inte Bob Tullius det minsta. Han satte sitt hot i verket och körde med sin TR3A ”skjortan av” alla TR4:or på tävlingsbanan. En mycket dålig reklam för den nya och ”bättre” TR4. Efter några månader in på -62 års säsong fick han ändå sin TR4.

Standard Triumph USA engagerar sig på allvar i racing

Sent på året 1961 kontaktade Standard Triumph de som tävlade med sina TR bilar. Man ville veta vad förarna ansåg behövdes för att öka TR bilarnas konkurrenskraft på banorna. Bob Tullius möte med Cook och Gamble hade fått upp Triumphs nya intresse för racing.

Det samstämda svaret från förarna var att de behövde tillbehör och delar för racing, pengar och information. Triumph bestämde sig att tillgodose alla tre önskemålen. De fabrikstillverkade tillbehören för racing gjordes lättillgängliga hos återförsäljarna. De var dock inte så många, olika utväxlingar för slutväxeln, hårda stötdämpare och krängningshämmare. Specialutrustning som kamaxlar och aluminium-magnesiumfälgar fick tillverkas i USA men såldes genom Triumphs eget reservdelssystem. Tips och information tillhandahölls först lite primitivt via Fred Gamble. Ganska snabbt kom dock en handbok ut om trimning av både TR4 och TR3/3A.

Legenden ”Kas” Kastner engageras

Kastner tävlade första gången med TR2 1954 i Colorado. Det var emellertid först när han började jobba hos Cal Sales 1958 han gjorde stora framsteg. Under 1959 tog han tre mästartitlar i racing, varav den mest betydelsefulla i SCCA. Efter en svår krasch i en tävling i Barbara 1960 blev han, som han själv uttryckte det en ”ex-race-car-driver”. Nu hyrde Triumph in Kas för att preparera TR4 åt kunder och att hjälpa ett Triumphteam tävla på Seebring Raceway. Ingen har någonsin lyckats reda ut vad initialerna R.W. stod för Kastner kallades kort och gott för Kas. Framöver samarbetade han och Bob Tullius en hel del.

Svårare att stötta racingen ekonomiskt men Triumph fick en idé

SCCA hade en tydlig inriktning på amatörracing med särskilda regler mot sponsring av tävlandet, inga prispengar fick förekomma.

Då kläckte Gamble och Kastner idén om ”utgiftspengar”. Det betydde att de tre bästa Triumphförarna i varje deltävling i SCCA-serien var ”utvalda” som mottagare av betalning för att täcka utgifterna för nästa tävling. Ingenting nämndes om deras placering i föregående deltävling och ersättningen betraktades inte som prispengar. Ingen dekal, som kunde kopp-

las till ersättningen, fanns på deras bilar. I princip varenda bilimportör i amatörracingen kopierade idén. När reglerna småningom lättade och SCCA började tillåta sponsring, blev Triumphs stödsystem det mest effektiva och de flesta TR förarna kunde fortsätta köra banracing. Sponsorupplägget blev en del av Standard Triumphs marknadsföring ända tills det inte fanns några Triumphbilar kvar att sälja i USA.

Första mästerskapet för Tullius och Triumph

Våren 1962 körde Bob Tullius sin första officiella tävling för Triumph. Han hade inget sponsorkontrakt och bolagsnamnet fanns inte någonstans på hans racingoverall eller nån annanstans. Standard Triumph hade utrustat bilen åt honom och var nu inne i racingen i USA om än inofficiellt.

Bob och hans mekaniker Ed Diehl hade preparerat TR4´an genom att flytta över några delar från Bobs race-klara TR3A. Då bilen ännu inte var helt utsorterad kunde han i första racet inte hålla en Morgan bakom sig och slutade tvåa.

Bob höll dock sitt löfte genom att vinna SCCA-serien i klassen för serietillverkade bilar.

Moderbolaget i England hade blivit tveksamma till racing efter fabriksteamets medverkan i Le Mans med TRS-bilarna. Fabriken lade abrupt ner sin tävlingsavdelning efter klassegern på Le Mans 1961. Leyland hade tagit över rodret och ville spara på alla kostnader. Ändå fick man ok från England att fortsätta med racingen i USA. British Leyland hade ändå förstått marknadspotentialen av racing och rally så fort TR4 lanserats. En ny tävlingsverksamhet startades upp med sitt första fokus på rallyn i Europa.

Triumph European rally för sportbilssugna Amerikaner

Under åren 1957 till 1962 var det billigare att åka till England och köpa sin Triumph än att göra det där i USA.

”Få en Triumph TR3 tur i Europa under 28 dagar till lägre kostnad än hemma i USA”. Så löd annonserna”.

Flyga över Atlanten till Triumphs Mecca, fabriken i Coventry, hämta sin glänsande nya TR och åka på upptäcktsfärd i Europa ingick i priset för bilen. Inget dåligt erbjudande precis.

Upp till 10 länder kunde ingå i en sådan resa. Man övernattade på 1:a klassens hotell och behövde inte tänka på bagaget heller,en skåpbil ingick som följebil tillsammans med en mekanikerstab som servade bilarna och såg till att de tvättades varje kväll.

Idén från början kom från Triumphåterförsäljaren i Long Beach, Kalifornien och var sanktionerat av Dorothy Dean på Cal Sales. Idéns upphovsman, Dave Thomas sålde så många ”rallybilar”, att han för en tid var världens störste försäljare av sportbilar. Själv deltog han i fyra rallyn.

I Coventry hölls en avslutande lunch, individuella- och gruppfoton togs och allt löst personligt avlägsnades från bilarna inför transporten till USA. En del amerikaner tog tåget tillbaka till London medan resten fick en enkel busstur med the paus under en åldrig ek innan flyget tillbaka nästa morgon. Många reportage i de amerikanska tidskrifterna Sports Illusrated, Road & Track och Esquire gjorde att målet nåddes.

PUBLICITET.

Återförsäljarna i USA gjorde lysande affärer. Även om somliga rallydeltagare med viss lättnad återvände hem till sina ”automatlådor”, var det många som köpte Triumph igen, flera gånger och förblev entusiaster livet ut.

TR4 erövrar USA men ännu lever TR3

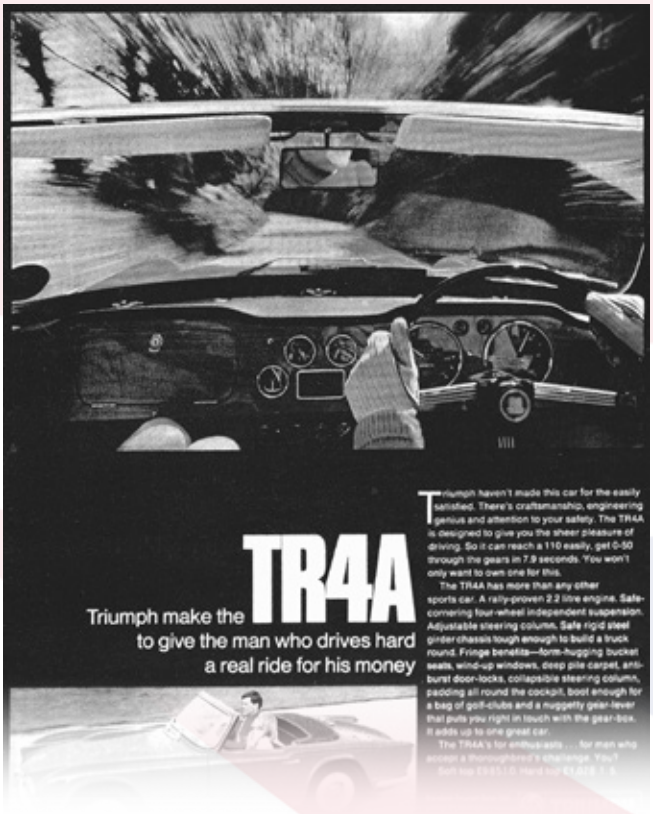
TR4 fortsatte efter de framgångsrika pressvisningarna 1961 att skapa rubriker på bilmässorna runt om i USA.

Så blev det då 1962 och förväntningarna på en stark TR4-försäljning var höga hos Leyland. Triumph satsade stort på de stora bilmässorna i Chicago under februari och den allra största, ”The April International Automobile Show” I New York. Det var denna mässa som verkligen ”gällde” för importbilar i Nordamerika.

Trots att alla återförsäljare verkligen tagit till sig TR4, fanns det de som föredrog det mer traditionella sportbilsutseendet på TR3, dessutom till lägre pris. De ville att båda bilarna skulle kunna säljas. Triumph levde upp till det genom att lansera TR3B tillsammans med TR4 på showen i New York.

Ett utmärkt sätt att göra slut på restlager av TR3-delar och kunna saluföra en lågbudget sportbil ännu ett år. Man placerade karossen på TR4:as chassi och drivlina utrustad med 2138 cc-motor. Ett fåtal fick den ”gamla” TR3-motorn på 1991 cc. Så hade man gjort slut på dessa också. Tala om att krama ur den sista droppen ur bägaren.

Genom den tunga fokuseringen på TR4 kom Herald i skymundan och fick inte tillräcklig uppmärksamhet jämfört med TR4. Herald som nu fått en 1147 cc-motor och därmed tillräckligt vridmoment för att passa in i den amerikanska tra-





John Mueller

fiken. Den kom aldrig att leva upp till sin potential. Särskilt Herald Convertible med sin snygga design var ett verkligt klipp bland de öppna bilarna. Den hade ingen konkurrens alls i sitt segment. Med rätt marknadsföring kunde den ha blivit en storsäljare med sitt låga pris. Sportbilar gav helt enkelt större inkomster och var enklare att sälja, TR4 sålde sig själv, och Herald förblev en parentes.

Fortsatt exponering av TR4

Kändisreklam var en viktig del av annons- och marknadsföringsstrategin för Triumph. Man samarbetade med Petrocelli, berömda tillverkare av herrkläder i hela USA. En tävling arrangerades där 140 återförsäljare av Petrocellis produkter vann resor till filmfestivalen i Cannes.

På flyget tillbaka var det lottdragning och vinnaren fick en ny TR4. I skyltfönstren hos de som sålde Petrocellis kläder, hade man kopplingar till TR4 och vice versa. I tidningsannonser för Petrocellis herrmode exponerades skådespelaren Cesar Romero tillsammans med en TR4.

Triumph TR4 placerades också på film- och i TV. Standard Triumph tidning ”Triumph Dealer News” sammanställde listor över vilka TV-shower som det dök upp en TR4 i. T.ex. Alfred Hitchocks 50-minuters program som gick som serie även i Sverige på 60-talet.

Mer handfast stöd från moder England

Första året för ”Triumph Racing Program” stöttade bolaget racing som ett sätt för återförsäljarna att marknadsföra prestanda och körupplevelsen i en TR4. Den första handboken i hur man preparerar TR4 för racing hade just kommit ut. Återförsäljarna fick bråttom att få tag i boken samt erbjuda hjälp att ställa i ordning TR4:or enligt trimhandboken.

Parallellt med detta sponsrade Triumph särskilda ”servicekliniker” åt kunderna, där mekaniker och servicepersonal demonstrerade hur en riktig service skulle gå till. Man lärde ut felsökning till TR4- och andra Triumphägare och svarade på tekniska frågor. Vidare infördes ett serviceprogram, kallat TRX (Triumph Express Service), vilken erbjöds hos återförsäljarna över hela landet. I grunden var detta en snabbservice och fininställning av funktion, vars avsikt var att hjälpa återförsäljare att matcha bensinstationer och oberoende verkstäders erbjudanden.

Det här var en tid när entusiasterna av importbilar samt bilarnas förmåga att köra racing med var mycket viktigt för framgång i bilhallarna. I början av sextiotalet hade de flesta hushåll endast en bil, även i USA. Bara 18 procent av hushållen ägde mer än en bil. Antingen köpte man amerikanskt eller importerat. Få bytte sida och ännu färre hade både - och. Enligt en undersökning som Triumph beställde, lämnade 58 procent av de som köpte en ny Triumph en importerad bil i byte. 40 procent av dessa bytte in en TR2 eller TR3/3A.

1962 ger stor framtidstro för Standard Triumph i USA

Triumph hade lanserat tre bilar detta år TR4, Herald 1200 och Sports Six Vitesse. Försäljningen började likna boomen i slutet av femtiotalet.

Bob Tullius vann ett mästerskap i SCCA för produktionsbilar med sin TR4. Triumph var det tredje mest sålda importmärket. Det gick bra för Triumph i Amerika.

Nu var det dags för ”andra vågen”. I oktober hade den nya Triumph Spitfire 4 visats på Earls Court i London. Nu skulle den kraftfullaste inbrytningen någonsin ske i ett nytt marknadssegment i USA.

Den första sportbilen till lågpris var Austin Healey Sprite, lanserad 1958 av BMC. Den fick ändrad design 1961 och 1962 kom en MG-version. De båda modellerna kallades ”Spridgets” och var de enda i det ”lilla” segmentet. De sålde bra och Triumph ville förstås kapa åt sig en rejäl bit av kakan.

Kas Kastner
”Never be beaten by equipment”

Spitfire låg långt före Spridgets, större både inuti och utvändigt, lite bättre prestanda och bekvämligheter som vevbara sidofönster. Sittbrunnen var lika stor som TR4:ans och hade samma vindruta, bara lite mer lutad. Michelottis design var läcker och skapade köpbegär. Lanseringen på USA marknaden var planerad till början av 1963

Namnet Spitfire

Trots att det aldrig gavs någon förklaring till att man gav en engelsk sportbil detta namn, tyckte alla det var helt logiskt vid introduktionen. I takt med att bilen blev allt populärare uppkom gradvis en historia om hur bilen fick sitt namn. När flygmarskalk Lord Tedder fortfarande var ordförande hos Standard Triumph, frågade Vickers/Supermarine, tillverkaren av stridsflygplanet Spitfire och fraktflyget Vickers, Tedder om lov att använda namnet Vanguard på sitt nästa passagerarplan. Det fick man på villkoret att Triumph fick döpa sin nya lågbudget sportbil till Spitfire.

Vad hände sedan, det får du läsa om i nästa nummer ■

Nästa Generation



Tredje generationen Christoffer sitter stolt och trygg i familjeklenoden

TEXT: BENGT ARVIDSSON, BILDER: PRIVAT

Vad skall hända med våra vackra och fantastiska bilar framöver. Den frågan har nog surrat runt i många TR-huvuden när åldern kryper på, ja inte bara bilarna utan vi själva blir ju också äldre. Kommer det en ny generation som tillfullo skall uppskatta Brittisk bilkultur och njuta bakom ratten i ”riktiga sportbilar” kan man undra.

Räddningen finns och vi har hittat några guldkorn som visar att det finns en framtid för TR bilar och Triumph TR Club Sweden.

Familjeklenoden TR6 Pi 1970, ägd sedan ny i rakt nedstigande led av tre generationer Neese.

Det var farmor som köpte TR6:an 1971 på Holmgrens Bil i Jönköping. Bilen var helt ny och av -70 års modell säger Christoffer, nuvarande ägaren till TR6:an och tredje generationen.

Egentligen skulle pappa Steffan, och farmor Erika köpa en ny Spitfire och byta in den gamla. Men det var så att Holmgrens ”sålde på”, främst pappa den vita TR6:an som stod i bilhallen fortsätter Christoffer. Det var säkert inte så svårt att övertala en ung man och en motorintresserad mamma att köpa TR sexan med dubbelt så många hästar som en Spitfire och modern bränsleinsprutning som också satt i Formel 1 bilar.

Farmor körde TR6:an så länge hon kunde köra bil och var en bit över 80 år när pappa fick ta över. Hon hade den som bruksbil och pendlade från Aneby där hon bodde till Tranås varje dag. Hon jobbade där på badhotellet som sjukgymnast. Det var inget konstigt med det att farmor hade en sportbil. Man hörde när hon kom körandes, dels brummade motorn som en TR sexa skall och sen gnisslade bromsarna, då visste man att farmor var på väg säger Christoffer. Det var roligt när hon kom och egentligen inget märkvärdigt men nu i efterhand har jag ju förstått att inte alla har en farmor som kör TR6.

Erika Neese Wrangel föddes 1907 i Tyskland. Redan 1925 tog hon körkort som 18-åring. Detta trots att familjen hade en privatchaufför, så nog fanns det ett stort motorintresse alltid. Det var väl ett litet unikum att en ung kvinna tog körkort på den tiden och hon gillade uppenbarligen att köra bil som man kan se på bilderna av farmor Erika.

Tillsammans med pappa kom hon från Östtyskland till Sverige i början av sextiotalet precis innan muren byggdes. Farfar dog i kriget så farmor blev ensam med pappa och till slut blev livet i Östra Tyskland ohållbart, farmor skickade pappa till internatskola i väst och då blev myndigheterna misstänksamma så hon och pappa blev bevakade av Stasi. Då kände hon att nu är det dags att sticka. Min farmors släkt drev ett kurhotell i Tyskland och genom kontakten med Mössebergs kuranläggning i Falköping kom de till Sverige.

Triumphfantast med farmors TR6

Farmor och pappa hade haft ett antal Karmann Ghia cabbar i Tyskland och när det blev aktuellt att köpa en bil i Sverige föll valet på Spitfire som var mycket bil för pengarna. Det blev insteget till den kära TR6:an som numera är en del av familjen Neese.

Speciellt förhållande

Farmor och pappa hade ett väldigt speciellt förhållande, det kanske kom från bakgrunden i Östtyskland. Ibland åkte de i luven på varandra och då kunde hon köra härifrån i TR sexan så gruset sprutade omkring skrattar Christoffer.

Det var ju min farmors bruksbil med det är klart att min pappa körde den också emellanåt.

Jag vet inte om farmor var med i TR klubben men pappa var med aktiv och engagerad nästan från start i klubben. Här i Eksjö arrangerade han träffar som hette ”TR Hillside”.

Steffan blev något av en Triumphfantast där med farmors TR6. Han hade först en Herald, sen en 2000 MK I som sen blev en MK II. Den bytte han till den Triumph 2500 PI som han körde mellan 1982 och -88. Den 2500 har jag nu säger Christoffer och den står här i ett garage och väntar på renovering, det vore kul att få ut den på vägen.

Pappa var enda barnet så han tog över ansvaret för TR sexan när farmor gick bort. Den har faktiskt varit i trafik hela tiden utom en sjuårsperiod när kopplingen lade av. Inge Jonsson hjälpte mig att renovera bilen 2018 och det var nästan av en slump.

Jag har varit med i TR klubben sen jag tog över bilen och såg i tidningen att någon i Oskarshamn sålde stolar till en TR6 som min bil behövde. Jag skulle hämta stolarna men det blev inte av så det slutade med att Inge körde över stolarna till Eksjö fortsätter Christoffer. Väl där gick han några varv runt bilen och konstaterade att det var en hel del att göra vid sidan av att montera stolarna. Men jag kan inte renovera en bil sa jag och då erbjöd sig Inge att ta hand om TR6:an.

Bilen hade aldrig förut fått någon genomgående renovering, pappa har hållit efter bilen med rostskydd och så, skärmarna är också bytta på den men i övrigt var det inget gjort på den.

I behov av renovering

Bilen behövde ju verkligen en renovering så jag är fantastiskt tacksam för att Inge tog sig an bilen säger Christoffer.

Inge som också är med hemma hos Christoffer berättar att när han provkörde den så visade det sig att den inte laddade. Jag frågade lite försiktigt om man inte haft problem med batteriet och, jo visst säger Christoffer vi fick ladda batteriet då och då. Det berodde på att det inte gick någon ström ut från generatorn och då laddar det ju inte.

Jag har bara positiva erfarenheter av Lucas säger Christoffer, många förknippar ju Lucas systemet med mannen som uppfann mörkret men det har jag aldrig märkt.

Där vi sitter runt fikabordet hos Christoffer kryper lilla Astrid upp i pappas knä och viskar ”Skall vi köra TR sexan nu”, det är ännu en generation Neese på väg…. Mellanbarnet, Vilgot är den som är mest bilintresserad av barnen men Astrid gillar att åka TR6 kanske mest av barnen.

Jag är liksom uppvuxen med Triumph säger Christoffer och TR sexan är ju som en familjemedlem, alla älskar den bilen. Den väcker känslor hos både den som sitter i den och de som ser den brumma fram. Här i Eksjö är det ibland bilträffar på somrarna och det är många som blir förvånade att en TR6 från 1970 har ett insprutningssystem.

Steffan har alltid varit generös med att låna ut bilen så jag har kört den sen körkortet togs två veckor efter 18 årsdagen. Pappa satt bredvid och skrek ”mellangas, mellangas” och jag fick lära mig att växla vid rätt varvtal och att dubbeltrampa och så. Jag känner likadant med mina barn att uppmuntra till TR intresset och att barnen skall få köra den när dom tar körkort.

Det var på nåt sätt ”mer bil” när jag växte upp säger Christoffer, papporna meckade med sina bilar och jag både samlade och lekte med modellbilar, sen är det ju klart att man blev påverkad av pappa och farmor. Det roligaste man kunde göra i unga år var att åka Triumph TR6 med pappa.

2002 flyttade pappa till Tyskland och då fick jag ta över ansvaret för bilen säger Christoffer som egentligen alltid haft ett stort motorintresse. Jag hade förstås moppe och lätt motorcykel som sextonåring. En Honda 125 R som gjorde 160 med 31 hästar. Kanske bidrog det till intresset för TR6:an. Den skall jag aldrig sälja utan förhoppningen är att den går vidare i familjen och med tanke på intresset hos barnen Neese så känns ändå framtiden ljus för TR sexan och vi har nya potentiella TR klubb medlemmar långt fram på 2030 och 2040 talen. ■

1. Pappa Steffen provsitter TR6:an efter renovering. Se hur han ler med hela ansiktet.

2. The ”White beauty” som nu fått nya skyltar med farmor i racertagen.

3. En stolt andra generationens ägare Steffen Neese vid den renoverade TR6:an på bilträff i Eksjö.

4. Christoffer 7 år och lillasyster Louise 1984 i farmors TR6. Bilintresset börjar tidigt.

5. Jag och mamma Anna på semestern i Danmark 1985 med Triumph 2500 PI.

6.. Om barnen får välja blir det TR6. Den perfekta familjebilen med andra ord. Ingen som klagar! På bilden Höger fram: Astrid. Höger bak: Konrad. Vänster bak: Vilgot och i förarsätet: pappa Christoffer.

7. Inge Jonsson lastar på TR6 för renovering i Oskarshamn.

8. Pappa Steffan Neese vid den kära TR6:an i början av sjuttiotalet. Kolla de gamla skyltarna med F, Jönköpings län

9. Farmor Erika Neese, född 1907. Bilen på bilden, NAG - Neue Automobil-Gesellschaft AG är enligt den hon körde upp med.


1


EPR 030
2


EPR 030
3


4


5


6


EPR 030
7


F 12736
8


9

BMW launches the new Triumph TR9



Dr Fritzer är på sitt värsta humör när han kör ut från BMW Hochhaus på Heidemannstraße i München. BMW Gruppes CEO, Harald Klinder, hade varit oerhört tuff mot honom på mötet högst upp i koncernskrapans styrelserum. Vilka argument han än förde fram hade Harald bara viftat bort dem.

TEXT: BENGT ARVIDSSON

Det hade börjat med en lång utläggning om Mazdas framgångar med MX bilarna och hur bra de sålde världen runt. Dessutom till riktigt låga utvecklingskostnader, vilket ger ”geld in der tasche” predikade Dr Nicolas Strüver, financing and results. Det är vad vi verkligen behöver stryker Klinder under med.

Sen hade den välpolerade Pieter Niedermayer dir för marketing and sales i BMW Gruppe gett sig in i diskussionen och pekat på hur många MX 5 som Mazda sålde. Lade man också till försäljningen av Toyotas och Hondas cabrioleter visar det sig att marknaden för tvåsitsiga öppna sportbilar var mycket stor och där fanns inte BMW överhuvudtaget.

Då gick topplocket på Fritzer, fanns inte BMW på marknaden för sportbilar, han som ung ingenjör varit en av förgrundsfigurerna i lanseringen av Z3 och senare Z4, dessutom lett utvecklingsarbetet för Mini konceptet som så framgångsrikt tagit en allt större marknad, nu måste han protestera.

Visst säger Harald men båda de varumärkena är i ett annat segment, det vi talar om här är det som gjorde engelsmännen så framgångsrika på femtio och sextiotalet innan de strejkade sig bort från hela bilmarknaden.

Det är ditt framgångsrika arbete med Miniprojektet som gör att vi nu vill att du tar ansvaret för utvecklingen av en sportbil efter det engelska konceptet. På hyllorna i BMW Gruppe finns allt som behövs för att ta fram just en sån tvåsitsig bil som slår Japanerna på fingrarna. Pieters idé är också att lansera projektet som den nya Triumph TR, du vet ju att vi äger varumärket. Dessutom skulle vi kunna både utveckla och montera bilen i England för att ytterligare förstärka imagen av ”The real British sportcar” avslutar Harald.



Fritzer kör upp på A8 mot hemmet i Augsburg och muttrar för sig själv i förarsätet. Tillverka en modell till i England, skapa en Engelsk sportbil, Mini hade ju redan en cabriolet och även om den inte var tvåsitsig kan väl ingen påstå att det inte var en sportbil.

Han som inte var särskilt förtjust i vare sig England eller sk ”Brittiska bilar”, skulle han nu leda utvecklingen av en ”Engelsk bil”. Enda in i själen var han ju Tysk, med vad det betydde av noggrannhet, precision och systematiskt kvalitetstänkande, nått som enligt hans uppfattning Engelsmännen aldrig haft. Fritzer trampade gasen i botten på M3:an och när fartbegränsaren slog ifrån i 250 km/h hade han lugnat ner sig något.

Han skulle få ganska fria händer och sätta upp ett litet utvecklingscenter i England, långt från München alltså. Han skulle på egen hand bemanna den lilla avdelningen, men det är klart att de svarta kostymerna av BMW controlers skulle granska alla siffror i detalj och ställa de där vanliga frågorna varför det alltid måste kosta något, skaka på huvudet och säga att det blir för dyrt. Men vad fan tänkte Fritzer jag har ju hanterat det också i alla år och idén kittlade nu ordentligt. Dessutom sade Fritzer för sig själv var det ju Tyska Karman som stått för designen av den mest sålda TR bilen så det fanns ändå lite Tysk historia i alla fall.

Nu började han fundera på vilka han skulle plocka till teamet i England och när han senare svängde upp för garageinfarten så hade han en klar bild över projektets huvuddelar.

Så kunde det faktiskt ha gått till för några år sedan… BMW är alltså ägare till varumärket Triumph. Det kanske låter konstigt, men det var så att man köpte Rover Group, gamla British Leyland 1994. I samma veva köpte Ford Jaguar. MG och Austin Healy´s varumärken hade tidigare sålts till Kinesiska Nanjing Automobile.

År 2000 sålde BMW tillbaka Rover och lanserade Mini som ju blev ett riktigt framgångsrikt koncept. Varumärket Mini ingick i affären med Rover Group och var registrerat som efterträdare till Austin Mini och Morris Mini

BMW behöll dock Triumph så man skulle alltså kunna bygga en ”äkta” Triumph TR. Det var också nära att det blev så för 10-15 år sedan. Långt gångna planer fanns att återuppliva Triumph som ett eget märke och komplettera Mini samt ge koncernen BMW ett fjärde varumärke vid sidan av just Mini, BMW och Rolls Royce.

2007 redogjorde tidningen Auto und Motorsport för dåvarande BMW chefen Norbert Reithofers presentation av koncernens framtidsstrategi där produktionen skulle fördubblas och man skulle gå in i nya segment. Rick Kranz på branschtidningen Automotive News var inne på samma linje att BMW planerade att väcka liv i varumärket Triumph.



Hur skulle då en nyutvecklad Triumph vara konstruerad och hur skulle den se ut?

För att försöka ta reda på det sitter jag och Johan Skarfors som är servicemarknadschef på BMW M-Bilar och spekulerar lite. Johan är också veteranbilsintresserad och har en BMW 2002 från -74 i den läckra tidstypiska Inka-orange kulören. Johan har också en Z-3 från 2000, kanske det närmaste BMW kommit Triumph TR då den precis som TR bilarna var ett hopplock av komponenter från ”hyllorna”.

Man måste se till att en ny TR inte får bli för dyr eller exklusiv, så till stor del skall den nog byggas på standardkomponenter. Å andra sidan får den inte vara för enkel eller tam. För att svara upp mot den gamla imagen måste den ligga över t ex Mazda MX och Toyota i prestanda men kanske



Bengt Arvidsson och Johan Skarfors, BMW M

inte i klass med M40i, toppmodellen av dagens Z4. Det blir utgångspunkten för vårt resonemang.

Chassi

Man kan väl tänka sig att ta plattformen från en 3-serie som grund säger Johan. Nya 3-serien G 20 har en hjulbas på 285 cm. Med tanke på att TR6 hjulbas var 224 cm så måste man nog korta bottenplattan en del. Fördelen ändå mot den mindre 1 serien är ju att 3 seriens plattform är bakhjulsdriven, det är nog svårt att tänka sig en Triumph TR med framhjulsdrift.

Upphängningen skulle ju kunna vara BMWs multilänkade bakaxel med differential och bromsad spärr, alltså ingen Mc Pearson med triangellänk utan separata länkararmar. Det är 4 länkarmar per sida, den konstruktionen har ju sett ganska lika ut i många år. Det skulle med rätt styvhet ge nya TR en väghållning som vida slår den gamla konstruktionen och vara helt i klass med de flesta moderna sportbilar.

Hjulen på en ny TR kanske inte heller skulle vara större än 16 tum med lite profil på däcken för att matcha arvet. Ta min Z3 t ex säger Johan. Jag har 16 tums fälgar på den men många byter till 18 tum. Då tycker jag att man tappar i intrycket, det ser konstigt ut på en liten cab med för stora hjul och egentligen går den bättre på 16 tummare.

Fälgarna skall väl inte heller vara helt moderna utan ta fatt i hur det så ut på sextio och sjuttiotalen. Det finns det ju i dag fälgar som påminner om klassiska ekerfälgar men med bättre styvhet.

Motor

För att en ny TR skall leva upp till imagen bör det förstås sitta en ”sexa” under huven och BMW har en hel packe sexor att tillgå. Från ca 180 hk till knappa 500 hk. Alla sexorna är på



3 liter med hög kompression där laddtryck och ett eller två turboaggregat styr effektuttaget. Jag tror att M40i motorn, en rak sexa på 3 liter och 340 hk skulle passa både chassi och TR konceptet mycket bra resonerar Johan. Den motorn har också turbo med twin scroll teknik. Det skulle ge en acceleration 0 -100 km/h på runt 5 sek och en högst asocial toppfart. Dubbla turbo tryggar ett bra vridmoment över hela registret och svarar upp mot TR kraven för en modern sportbil.

Växellådan

Dagens växellådor är antingen automatiska med 8 steg eller manuella med 6 växlar. I en sportig Triumph TR tror jag de flesta skulle föredra en manuell låda just för körkänslans skull säger Johan.

Hur länge kommer det att finnas manuella växellådor undrar jag. De automatiska har ju utvecklats mycket och växlar i dag väldigt snabbt. Förr när man mätte 0 – 100 km/h var alltid automaten långsammare men i dag är det faktiskt tvärtom. Men nog skall en TR växlas manuellt trots allt.

Säkerhet

På femtio- sextio- och sjuttiotalet var väl inte säkerhetsfrågorna något prioriterat område. I dag däremot måste naturligtvis en ny TR svara upp mot de krav man ställer på alla bilar.

Eftersom TR bilar är cabrioleter kan man anta att det skulle finnas en säkerhetsstörbåge som skjuts upp och bältessträckare som aktiveras om bilen skulle välta. Krockkudde bör väl också byggas in så en gammal träratt med kromade armar går inte för sig längre. Självklart har en ny TR också både ABS- och antisladdsystem.

Design och inredning

En ny TR är förstås en 2-sitsig cab med tygtak och ingen plåtcab. Men i dag vill man nog gärna ha en knapp att trycka på för att fälla upp och ner cabben.

BMW:
Damma av projektet och bygg en ny häftig Triumph TR

När det gäller själva karossen finns det flera designstudier, här kan du se ett läckert förslag som både tar fatt i arvet och omvandlar det till en ny ”machocar” .

Kromade delar finns ju inte i dag utan det är lackad plast som gäller dock finns det kvar en del lister på Mini och därifrån kan man kanske plocka någonting. Mini har också kvar runda Strålkastare som det bör sitta på en ny TR.

Inredningen kan man enklast plocka från Z4 säger Johan men Instrumentbrädan skall nog göras i lite retro TR form. Instrumenten i dag är förstås digitala men det finns också lösningar där innehållet är modern teknik men själva utsidan ser ut som på tidigare bilar och det skulle nog vara att föredra på en ny TR.

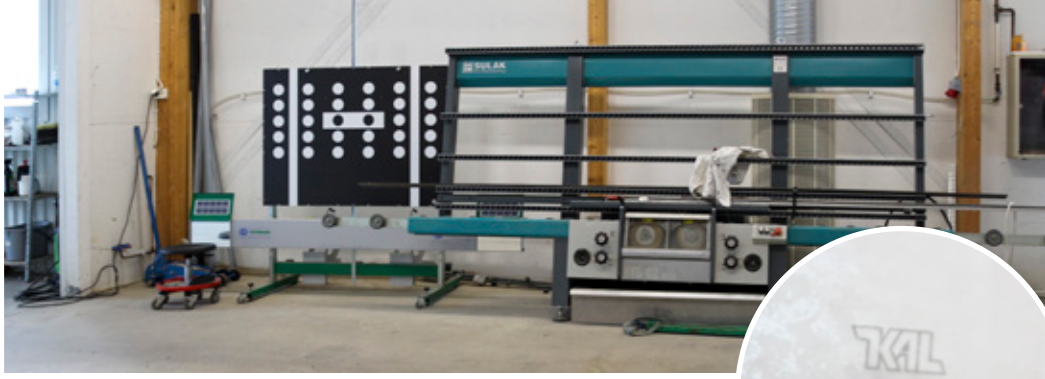
Ja så har vi, Johan och jag gått igenom hela konceptet och det är inte utan att man suktar efter en ny TR så… BMW, damma av projektet och bygg en ny häftig Triumph TR. ■

Nordenträffen flyttas ett år framåt!

Samma plats första helgen i juli 2022









Behöver du en ny vindruta?

Lite stenskott här och där. I motsolen mest gråmjölk och inte den bästa utsikten. Min TR6 från -73 har förmodligen kvar originalrutan från Arizona där den tillbringade sina första tjugo år i solen.

Varför har jag då inte bytt ruta förrän nu kan man undra? Ja det är en väldigt bra fråga då det mesta är bytt, renoverat och trimmat på min TR6. Jag har egentligen inget bra svar fast tanken har nog funnits där länge men inte förverkligats.

Så kom det sig att på MHRF´s årsmöte satt jag bredvid Inge Bäcklin från Enköping och då kom diskussionen in på just vindrutor och Inge talade sig varm för Glastjänst i Enköping som kunniga när det gäller rutor till klassiska bilar men också snabba med leveranser.

Lite koll på priserna från England så hamnar totalkostnaden med tull, moms och frakt på mellan drygt 2000 till 2500 kr hos bl a Moss och Revington.

SC parts i Tyskland ligger nästan en tusenlapp högre, alltså ca 3400 kr. Att köpa vindrutan i Sverige hos t ex Veterania kostar mellan 2400 och 2900 kr beroende på leveranstid. Priserna bygger på att du kan använda befintlig gummiram och lister, behöver du ny ram tillkommer nästan lika mycket. Sen skall ju rutan monteras också vad det nu kan kosta för den som inte är glasmästare.

Jag ringer upp Bengt Nylén och undrar om han har nåt bra tips. Då får jag storyn om Bengts nya vindruta från England på nittiotalet som gick till så här:

”Min TR6 behövde en ny vindruta 1996 men jag ville inte riskera den i frakten som dessutom var dyr. Då jag flög ganska mycket under en period både till Stockholm och London med Malmö Aviation. Så frågade jag om man inte kunde låta mig ta rutan som handbagage. På BAe-planet var det bakom stolarna längst bak ett litet utrymme där man skulle kunna lägga vindrutan. Jag skrev ett snällt vädjande brev och eftersom personalen på Malmö Aviation kände mig skrev en flygkapten ett intyg på engelska att jag fick ta med rutan som handbagage.

Vid incheckningen på London City Airport blev det en livlig diskussion när jag kom med rutan bara inlindad i bubbelplast. Jag visade intyget jag fått och diskussionen fortsatte mellan incheckningspersonalen och till sist sa de ok bring it with you. Så fick jag hem en ny vindruta.”

Nu flyger inte jag så mycket att man kan tänja på gränsen för handbagage så jag kollar med Glastjänst i Enköping. Staffan Johansson berättar att man köper mycket specialrutor från fabriken i Finland. På bara några dagar fanns rutan på plats och jag betalade 3000 kr monterat och klart vilket kändes som en bra affär utan krångel med Brexit, Tullverk och osäker montering.

Så oavsett om du monterar rutan själv eller tryggt lämnar jobbet till en glasmästare är det enklast att köpa vindrutan till din TR bil i Sverige.

Bengt Arvidsson





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 Leander
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

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

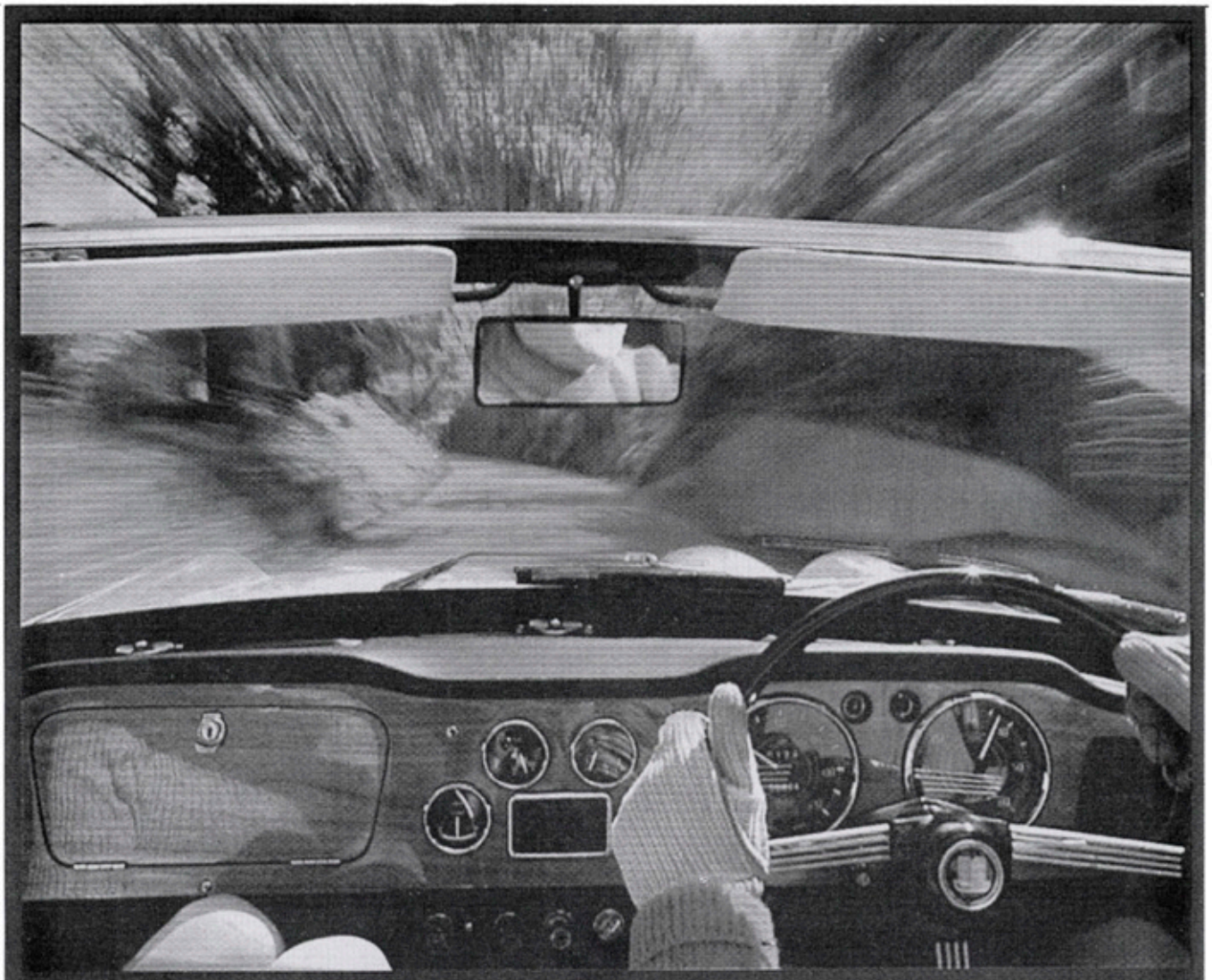
Haynes reparationshandbok TR5-TR6 säljes
Har kvar min gamla reparationshandbok (Haynes) för TR5/6 sedan TR-tiden. Kanske nån kan ha bättre användning för den? Har även en manual för STAG. Ett vettigt bud så byter manualerna ägare
Anders Gustafsson
372gustafsson@telia.com

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

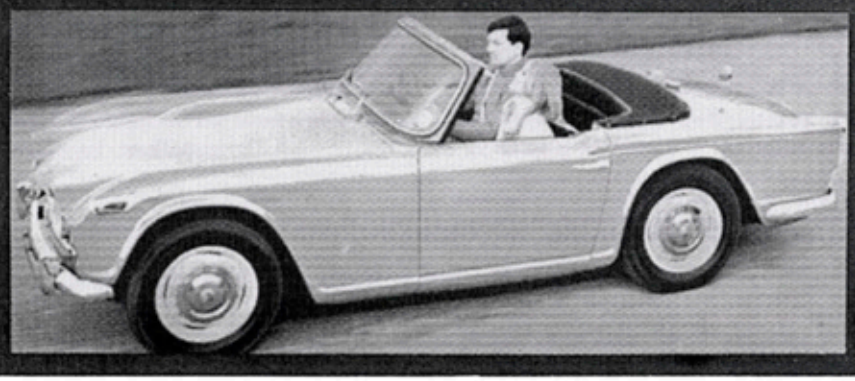
TR7/8
Bakre stötdämpare KYB (gas) samt framstötdämpare. Ca 250 mil. Som nya. 800:-.
Bo Johansson
0708-847 777
borace@telia.com

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



TR4A

Triumph make the TR4A to give the man who drives hard a real ride for his money



Triumph haven't made this car for the easily satisfied. There's craftsmanship, engineering genius and attention to your safety. The TR4A is designed to give you the sheer pleasure of driving. So it *can* reach a 110 easily, get 0-50 through the gears in 7.9 seconds. You won't only want to own one for this.

The TR4A has more than any other sports car. A rally-proven 2.2 litre engine. Safe-cornering four-wheel independent suspension. Adjustable steering column. Safe rigid steel girder chassis tough enough to build a truck round. Fringe benefits—form-hugging bucket seats, wind-up windows, deep pile carpet, anti-burst door-locks, collapsible steering column, padding all round the cockpit, boot enough for a bag of golf-clubs and a nuggetty gear-lever that puts you right in touch with the gear-box. It adds up to one great car.

The TR4A's for enthusiasts . . . for men who accept a thoroughbred's challenge. You?

Soft top £968.4.7. Hard top £1,010.10.5.

Standard-Triumph Sales Ltd.
London Showrooms:
Berkeley Square, London W1.
Telephone: GROsvenor 6050

BRITISH LEYLAND TRIUMPH

TRIUMPH PUTS YOU SAFELY AHEAD



Redaktionens spalt

Som ny medlem i redaktionsgruppen ser jag mig själv som under upplärning och kan inte ha fått bättre läromästare än de övriga i gruppen som jobbat och jobbar med tidningen.

För en utomstående kan det nog vara svårt att inse allt jobb som ligger bakom att få ett nummer av tidningen till stånd, det inser jag nu. Det är ju inte bara att få tag i eller själva skriva artiklar, det ska ju också redigeras och ”layoutas” och faktiskt tryckas och distribueras också.

I och med att jag verkligen gillar att meka med bilar så är det nog naturligt att jag ägnar särskilt intresse åt de tekniska artiklarna, och i år har jag ju fått mitt lystmäte eftersom det av naturliga skäl varit glest mellan bilträffarna och då har de senaste numren fått mer teknikinnehåll än tidigare.

Jag kan dra lite nytta av mina erfarenjheter efter att ha renoverat en TR6 PI åt mig själv och hjälpt några bekanta lite på vägen med deras 6:or, TR-bilen för tillfället är en TR2 från 54 som började som en hög skrot. Projektet i garaget för tillfället är ett ”amatörbyggt fordon” baserat på en annan oskarshamnares rörram, delar från en kvaddad Lotus Elise och motor och el från en Toyota Corolla T-sport. Förlagan är Lotus 2 Eleven som också använder just den Toyotamotorn. Som ni kanske förstår så är byggandet av bilar minst lika viktigt för mig som själva åkandet, och åkandet kan tyvärr ibland störas av att man som mek-intresserad får alltför stora öron som hör minsta feltändning eller missljud.

Även om jag är nöjd att vara i garaget, så ser jag ändå som nog de flesta andra fram mot en sommar med härligt kurviga vägar, sol och bilträffar så man återigen kan träffa bekanta, och även lite nya ansikten, samt sparka däck och dyka under motorhuvar.

Speciellt ser jag fram mot och verkligen hoppas att Europamötet i England blir av, eftersom jag anmält mig till den träffen, tillsammans med Ulf, Lena och Matz här från ostkusten.

Inge Jonsson

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 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
Nr 2 2022	Manusstopp fre 24/3 Utgivning vecka 20, maj

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