SWEDISH NR 3 SEPT 2021 VOL 174

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



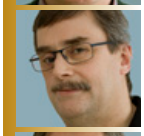
Vice ordförande Torbjörn Zettergren
Älgstigen 3, 167 66 Bromma
070-968 16 12 torbjorn.zettergren@vasakronan.se



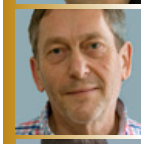
Sekreterare Bengt Arvidsson
Tortuna Vändle 18, 725 96 Västerås
072-731 87 37 bengt@silvertess.se



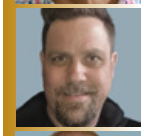
Kassör Håkan Jonhed
Hjortronvägen 6, 589 61 Sturefors
0724-41 26 26 hakan.jonhed@gmail.com



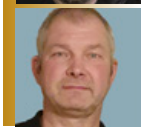
Ledamot Bengt-Inge Larsson
Nyponvägen 6B, 533 72 Lundsbrunn
072-531 61 81 tr6@hartorken.se



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



Ledamot Ulf Sundin
Kåremo 112, 395 95 Rockneby
070-512 30 24 ulf.sundin@telia.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

TR MAGAZINE
TR2-8 GRUNDAD 1975



Hej!

Sitter nu och kopplar av efter årets sommarträff som gick av stapeln i Hallstahammar med omnejd. Otroligt fina trakter! Den arrangerades på ett föredömligt (och Coronasäkert) sätt av Bengt och Katharina Arvidsson samt Sören och Anita Huzelius. Som vanligt bjöds det på finfina Triumphvägar och inspirerande och berikande studiebesök längs vägen. I år lyckades vi även hålla årsmötet ”in real life” vilket kändes bra. Mer om denna träff kommer i nästa nummer av tidningen och årsmötesprotokollet kommer att läggas ut på vår hemsida.

Säsongen är inte slut än så det finns fortfarande chans till några fina höstrundor. Det är bra att ligga i träning inför nästa år för då har vi chansen att ta igen allt vad som har missats under pandemin. 2022 har vi nämligen Nordenträff i början av juli i Lundsbrunn, Sommarträff på Öland i augusti och avslutar med Europaträff i Båstad i September så bilarna och deltagarna behöver vara i topptrim!

I oktober så deltar vi i MHRF´s årsstämma som känns viktigare och viktigare för varje år. Deras arbete med remisser och dylikt för att vi på bästa sätt skall kunna glädja oss själva men även alla andra som uppskattar vårt rullande kulturarv är jätteviktigt. Nu senast kolliderar regelverket med import/export av miljöfarligt avfall och import/export av veteranbilar så att det är för tillfället stora bekymmer med det. Mer om detta går att läsa på deras hemsida, MHRF.SE.

Debatten om införandet av E10-bensin har ju pågått både här, i pressen och på sociala medier, men nu är det verklighet (även om 98-oktan innehåller < 5% etanol, E5, fortfarande). Så håll koll på slangar, membran mm för att undvika bränsleläckage med i värsta fall förödande effekter. Ni kan även se tips från Bengt Nylén längst bak i tidningen.

Själv har jag skaffat mig sysselsättning inför hösten och vintern, E10 är mitt minsta problem. Motorn har rasat och går knappt att dra runt så det blir till att identifiera orsaken och sen lyckas rätta till det. Men jag skall inte klaga för det var tio år sen senast det hände. Man vill ju inte missa 2022! Men mer om det i kommande spalter.

Njut nu av den sista höstsolen och den friska höstluften.

Jan

I DETTA NUMMER:

- Nya medlemmar 4
- Bakvagnsrenovering 6
- Sesam öppna dig 8
- Vårcheck 10
- PI tur & retur 12
- Ätradalstur 14
- TR Profiler: Per Settergren 16
- The British Invasion, del 3 24
- Svenska vägnätets ytterligheter 30
- The European TR Meeting 33
- Motorhistoriska dagen 34
- Events 35
- Köp & Sälj 36
- Redaktionens spalt 39
- Klubbshop 40

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

Triumph TR Club Sweden är ansluten till MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

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

Omslagsbild
Per Settergrens TR4 IRS, 1967
Foto: ©Bengt Arvidsson

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

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

0091	Nils Bonning	Gräsandsvägen 9c	239 41 FALSTERBO	1968 TR5
1555	Hans Wågström	Vallentunavägen 200	194 92 UPPLANDS VÄSBY	1969 TR6 PI
1556	Peter Karlsson	Sunnersberg Rödbacka 1	531 98 LIDKÖPING	1954 TR2
1557	Björn Andersson	Handskmakaregatan 12	415 71 GÖTEBORG	
1559	Kent Tigerberg	Silverplåtsvägen 16	531 59 LIDKÖPING	1970 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

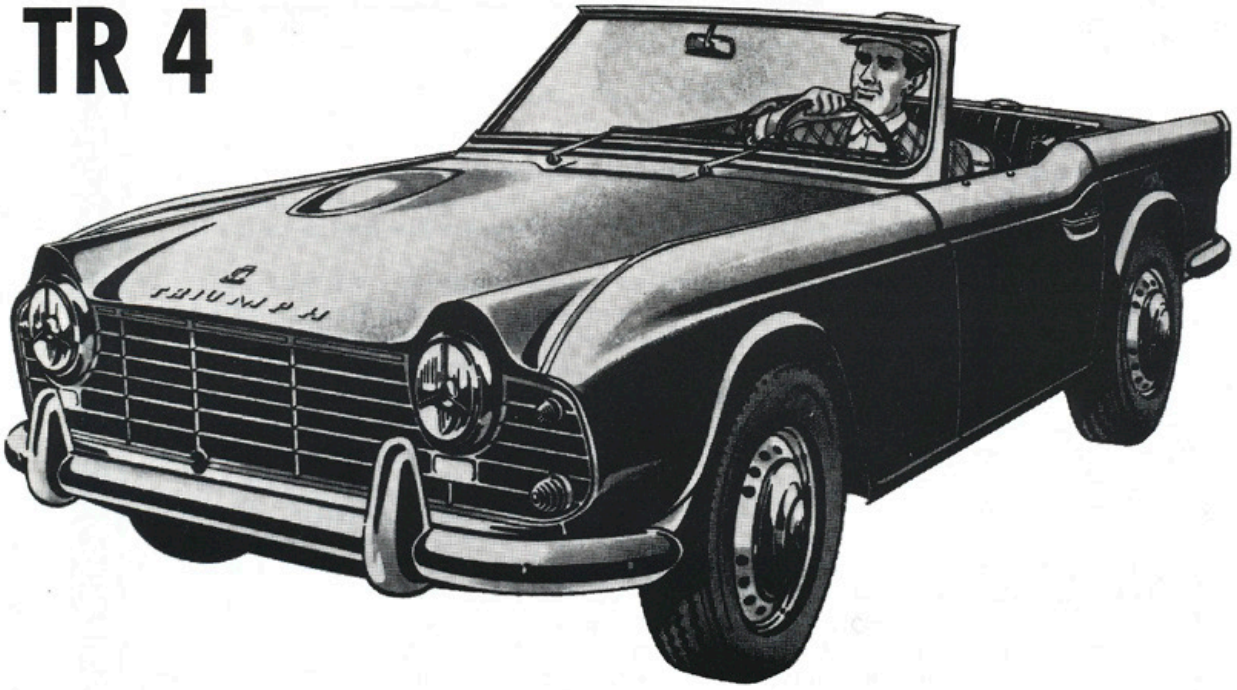
Anmäl din make/make eller sambo som familjemedlem!
Sätt in 50 kr på plusgiro 27 79 35-3
”Triumph TR Club Sweden”.
Ange alltid ditt medlemsnummer och namn och givetvis namnet på den nya familjemedlemmen.



Andra tider, andra priser...

TRIUMPH

TR 4



EN SPORTBIL MED VÄRLDSRYKTE

Försedd med

- 4-cylindrig toppventilmotor, 2138 cc, 105 hk BHP
- Vridmoment 17,5 kpm vid 3340 varv/minut
- Dubbla förgasare
- Skivbromsar
- Separat fjädring fram
- X-stagad ram
- Kuggstångsstyrning
- 4-växlad helsynkroniserad låda

EN FANTASTISK BIL TILL ETT OTROLIGT LÅGT PRIS

Riktpris fritt på gatan inkl. statliga skatter och fullständig underredsbehandling

Kronor 18.200:–

Begär katalog och närmare upplysningar.

Generalagent

UNO RANCH AB

KARL GUSTAVSGATAN 25 — GÖTEBORG C — ENGELBREKTSGATAN 6
Telefon växel 031/17 79 60, 13 71 86 — Telegramadress: Unoranch

Auktoriserade Triumph-försäljare inom Stockholmsområdet:
Stockholm: AB Wohlinbilar, Östgötagatan 6, tel. 44 01 75, Rolf Haider AB, Birger Jarlsgatan 101, tel. 30 06 69, Raymond Sjöqvist AB, Norra Stationsgatan 53, tel. 31 67 61. **Huddinge:** K. O. Lund AB, Rådsgatan 5, tel. 57 29 00. **Södertälje:** Bilfirma Lars Pettersson, Birkavägen 21, tel. 124 16.



Bakvagnsrenovering

I TR Magazine nr 3_2020 avslutade jag motorrenoveringen av min TR6 och lovade återkomma med en artikel om bakvagnsrenoveringen.

Efter att ha kört med bilen på kortare och längre utflykter med andra bilkamrater, kunde jag konstatera att efter gaspådrag på ex v 3:an vid uppväxling kändes bilens bakvagn konstig. Den liksom ruskade till i sidled på ett oroande sätt. Efter flera körtester med och utan passagerare kunde jag konstatera att problemet kvarstod.

Jag hade då redan beslutat att renovera differentialen då den läcker på två ställen. Återkommer till detta senare.

Jag började nu fundera på hur länge jag kunde åka omkring med detta besynnerliga uppförande, utan att något i bakvagnen gick sönder.

Beslöt därför tidigt i höstas att ställa in bilen för att undersöka vad problemet var.

Efter uppallning av bilen fram och bak, började demontering. För att få bort drivaxlarna på ett lätt sätt, sätts en domkraft under länkarmen *(bild 1)*. Man höjer armen så att drivaxeln kommer i ett så horisontellt läge som möjligt. Det gör att det blir lättare att dra ur drivaxeln genom länkarmen efter att ha lossat den inre flänsen vid differentialen och den yttre vid länkarmen *(bild 2)*. Därefter lossas det undre fästet för stötdämparen och domkraften kan sänkas så mycket att man får bort skruvfjädern. Samma förfarande göres självklart på båda sidor av bilen.

Nu kan man lossa länkarmarna. Det yttre fästet på länkarmen kan lossas genom att man tar bort den stora bulten som går genom bussningen vid ramfästet. Det inre länkarmsfästet lossas genom att man tar bort båda muttrarna på fästet till ramen och drar ut hela fästet med två bultar tillsammans med hela länkarmen *(bild 3)*. Jag kunde nu konstatera att gummibussningarna som sitter i länkarmarnas lagringspunkter var oerhört slitna, *(bild 4)* så slitna att metallen i lagringspunkterna hade börjat nötats *(bild 5)*. Nu började ett hårt arbete med att rengöra alla detaljer från underredesmassa. Båda länkarmarna var fullsprutade trots att dessa är av en lättmetallslegering. Några av de u-formade ramfästena *(bild 6)* visade sig också vara skadade.

Nya fästen för länkarmarna införskaffades tillsammans med nya stötdämpare, stötdämparfästen och uppgraderade spiralfjädrar. Efter reparation med kemisk metall i slitskadorna på pendelarmarna monterades polyuretanbussningar av medelhård typ (blå) Dessa ersatte de mycket skadade gummibussningarna *(bild 7)*.

Under tiden har differentialen skickats för genomgång. Den läcker på två ställen dels vid pinjongen och vid en av de utgående axelflänsarna. En anledning kan ha varit att det lilla ventilationshål som finns på husets översida var igensatt *(bild 8)*. När oljan och huset värms upp vid drift expanderar luft och olja och kan tryckas ut genom tätningsringarna. Tätningarna byttes och vid genomgång och granskning fanns ingen anledning att byta lager eller några drev. Allt var i utmärkt skick enligt renoveringsspecialisten. Drivaxlarna är också nya *(bild 2)*. De gamla var dock inte slitna och fullt användbara. Det som nu skall ske är att vissa delar av diff, fästena till ramen skall förstärkas enligt Roger Williams restaureringsböcker, vilka kan rekommenderas. Förstärknings plåtar finns att köpa färdiga *(bild 9-10)*.

Differentialen är som original upphängd i 4st gummibussningar Dessa är mycket slitna och skadade *(bild 8)*. Frågan som uppkommer är om dessa upphängnings gummi detaljer skall ersättas med polyuretan eller originalgummi bussningar. Polybussningar införskaffades. Flera av mina bilkamrater påpekade att jag inte skall sätta dit dessa då bussningarna är mycket hårda och kan orsaka oljud som fortplantar sig från bakvagnen. Påfrestningarna på infästningarna ökar också enligt påpekande från MOSS UK. Ett vridmoment uppstår, diffen vill ”rotera”. Jag kunde konstatera detta genom att se de skador som fanns på originalbussningarna och främre högra infästningspunkten i ramen. Har nu bestämt mig att montera nya originalgummi bussningar *(bild 11)*.

Diffens upphängningspunkter i ramen förstärktes med plåtar för de främre fästena och den bågformade tvärbalken som håller de bakre fästena förstärktes genom att hela balken boxades *(bild 12-13)*. Alla svetsade förstärkningar målades och underredsbehandlades.

Du var det dax att montera tillbaka differentialen. Den är till sin utformning väldigt ojämt rund på undersidan och därmed svårt att få att ligga stabilt på en domkraft. Efter några försök och fastspänning med spännband lyckades vi (två) att lyfta upp enheten på plats. Det är dock mycket trångt och går in på mm. Därefter monterades pendelarmarna, rengjorda och med nya pollybussningar.

Nya stötdämparfästen och stötdämpare monterades *(bild 14)*.

I samband med denna renovering monterades också skyddande innerskärmar av plast på all fyra skärmarna. Det har tagit tid att göra denna renovering på grund av pandemin.

Bilen är nu klar att tas i bruk för säsongen och är provkörd vid kortare och längre utfärder, allt fungerar ok.

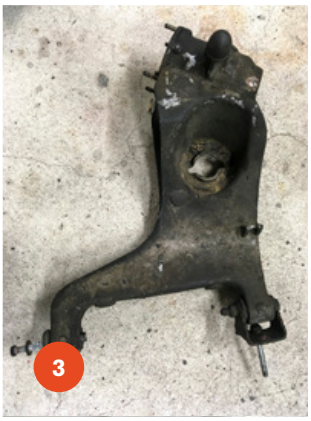
Nästa stora renovering är att byta kabelstam med allt vad det innebär. Jag kommer att redovisa detta i kommande nr längre fram.

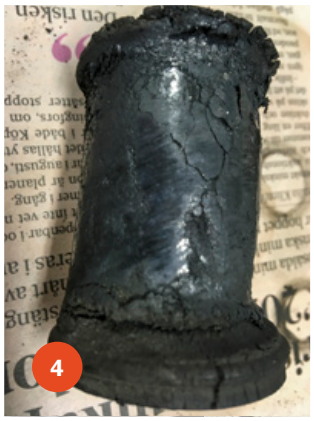
Frågor eller funderingar om renoveringen? Kontakta gärna undertecknad: 0706-402 711, bengt.sedell@telia.com.

Bengt Sedell


1


2


3


4

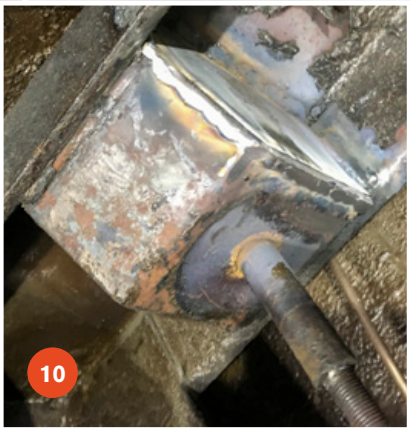

5


6

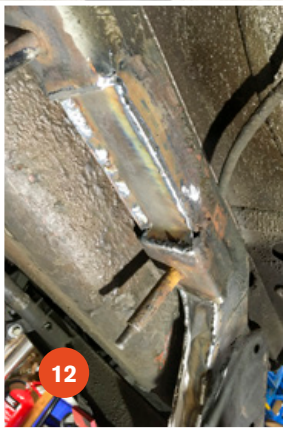

7

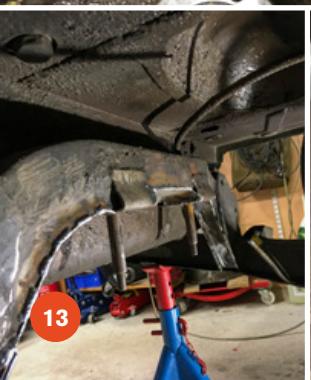

8


9


10


11


12


13


14



ARTIKEL FRÅN TIDNINGEN TRIUMPH UTGIVEN AV TR IG SÜDWEST E.V.
FÖRFATTARE HUBERTUS VON TÜLFF. ÖVERSATT AV FINNVID PRESCHER



Sesam öppna dig…

Kära TR-förare,

Med detta bidrag når jag säkert bara TR2- och TR3-förare, för den som har en TR4 eller senare modell känner inte till detta problem, vilket han/hon inte behöver vara ledsen över. De flesta (om inte alla) har väl någon gång oväntat blivit stående vid vägkanten med sin 2:a eller 3:a. Om inte, så kommer det säkert att hända förr eller senare – allt enligt sannolikhetsteorin.

Vem känner inte till det? En härlig tur med bilen, kanske till och med på väg till en träff (vilket förhoppningsvis snart blir möjligt igen), och plötsligt så börjar den gamla engelska kärran att skaka. Motorn hostar, hoppar och misständer… Dags att hitta en lämplig plats där man kan stanna och leta efter vad problemet kan tänkas vara. En första titt under huven kanske inte direkt avslöjar vad felet beror på. Saken är klar, utan verktyg kommer man inte längre. Att kolla tändstift, förgasare, tändning mm kan man inte göra med bara fingrarna. Om inte förr, så nu, har man kommit till en punkt där inte bara motorn utan också ett och annat ben i det egna ”chassit” orsakar problem. För som bekant, verktygen i vår 2:a eller 3:a ligger innanför luckan till reservhjulet. Och denna sitter lågt, och verktygen innanför ligger djupt in. Att öppna luckan kan man göra sittandes på huk. Men, för att få tag i (rätt) verktyg i reservhjulslådan – kanske måste också reservhjulet tas ut – måste de något äldre herrarna bland oss ner på knä.

På grund av detta hade jag redan underlättat för mig genom att förpassa reservhjulet till hyllan och utrusta hålrummet med en tvådelad låda där reservdelar, verktyg och annan utrustning kunde lagras. Men, att lyfta ner dessa tunga lådhalvor på den smutsiga vägen eller i det blöta gräset gjorde mig inte alltid så glad. Några av er har säkert löst problemet genom att sätta en lämplig verktygslåda i passagerarsidans djupa fotbrunn. Inte illa det heller. Men jag kan föreställa

mig passagerarens entusiasm när hon får stå ute i regnet medan rattens chef dyker ner i hennes fotbrunn.

Byrålåda

Så föddes idén om en ”byrålåda”. Och om en låda, så ska den naturligtvis sitta på teleskopskenor för att mjukt kunna dras ut och skjutas in. Snabbt tänkt, men mindre snabbt gjort. Det första problemet var att hitta lämpliga skenor för ändamålet. Först och främst skulle skenorna inte bygga för högt för att inte inkräkta på det begränsade utrymmet. För det andra skulle de inte vara för långa, som vanligtvis skenor för kökslådor brukar vara, samtidigt som de måste klara upp till fyrtio (!) kilos vikt fullt utdragna. Efter mycket letande hittade jag till slut lämpliga skenor hos firman Hettich, en specialist för olika beslag. Dock hittade jag inga som kunde fästas i reservhjulsbaljans golv direkt utan viss modifiering. Det var absolut nödvändigt eftersom sidostyckena bara är raka en kort bit och övergår sedan i en böj. Denna raka sträcka är dock för kort för att kunna dra ut skenan helt, stoppfästet för att låsa luckan är i vägen. Dessutom blev bredden mellan skenorna för stor så att lådans aluminiumbotten skulle bågna vid belastning. Jag hittade alltså skenor som hade högre lodräta sidostycken för fastsättning och vars vågräta underdel var tillräckligt breda för att kunna borra hål för att skruva fast den i bilens bottenplåt.



Skenorna i originalutförande

De vågräta sidostyckena kapade jag sedan av med vinkelslipen för att få passande skenor. När man kapar flyger metallspån åt alla tänkbara håll och har en märkbar förmåga att hitta kullagren och därmed skapa irritation och omintetgöra skenans mjuka gång. Detta kan förhindras genom att skydda kullagren med tejp ner till kapstället. Därefter borrades fyra hål per skena för infästning med M6-skruvar.

Den exakta placeringen av skenorna görs först efter att lådans bottenplatta är färdig. Det är lättare att få skenorna parallella (till varandra och även till bilens längdaxel) och man tillfälligt monterar ihop skenorna med lådbotten och placerar den rätt på bottenplåten.



Grov placering av skenorna på bottenplåten

För att utnyttja utrymmet optimalt, både höjd- och breddmässigt, gjorde jag en kartongmall. På undersidan markerades var skenorna skulle gå för att kunna bestämma var bottenplattan kunde vikas ner mellan skenorna. Vikningen i sig ger större stabilitet och samtidigt även mer lagringsutrymme. Och två centimeter kan ibland göra stor skillnad. Jag lät en mekanisk verkstad vika och falsa, för förstyvningens skull, den två millimeter tjocka aluminiumplåten.
Skenorna fästes försiktigt med dubbelhäftande tejp på reservhjulsbaljans golv. Den färdiga lådbotten fästs provisoriskt på skenorna och dras försiktigt i dess fulla längd för att kontrollera att allt löper parallellt.



Första testet – skenorna provisoriskt fastsatta

När den rätta positionen har hittats, ta försiktigt bort lådbotten utan att rubba skenorna, och markera var hålen i golvet ska vara. Borra därefter hålen i golvet och skruva fast skenorna. Fäst sedan lådbotten på skenorna. Och om du har gjort allt rätt, och drar ut lådan för första gången på riktigt, kommer nu en enorm känsla av glädje. Och du kan unna dig en god cigarr, ett gott glas vin (eller bägge delar) eller någon annan njutbar bekvämlighet, beroende vad som för tillfället finns tillgängligt, och fira framgången. Hur bottnens infästning på skenorna är gjord beror på vilken typ av skena ni har valt. Därför kan jag inte ge några exakta råd just för detta. På mina skenor gängade jag 4 mm:s hål i den bakre delen och fäste botten med försänkta skruvar. Allt annat regleras av lastvikten i sig….

Nästa steg är att krypa in i reservhjulsbaljan (tillsammans med lådbotten!) och mäta hur höga kanterna på lådan skall vara. För att kunna utnyttja hela utrymmets bredd har jag ka-

pat bort plåt så att inte lådan skall inkräkta på luckans upphängning och låsning. Och för att inte kanterna ska förlora i stabilitet har jag täckt den bortkapade plåten med en 1,5 mm vikt ”hattprofil” av aluminium som popnitats fast.



Kanter klädda med hattprofil

Egentligen var allt klart nu och lådan kunde fyllas med prylar. Men golvets lutning gjorde att stoltheten försvann in i reservhjulsbaljans djup tillsammans med lådan när den var fullt utdragen. Alltså måste det till någon form av låsning för att hålla den ute. Efter att ha övervägt olika alternativ beslutade jag mig för att bygga ett slags gångjärn där den ena halvan dras tillbaka till utgångsläget med hjälp av fjäderspänning. ”Gångjärnet” fästs i lådans högra framkant och fälls utåt och säkras mot luckans infästning när lådan är fullt utdragen.



Utdragen låda i SÄKRAT läge

För att lossa, dras lådan ut någon millimeter varvid gångjärnet fälls tillbaka av fjädern och underverket far spöklikt tillbaka in.

Helt i slutet fick jag idén att sätta fast reservhjulsluckan och nummerskylten på den utdragbara lådans bakvägg



SESAM ÖPPNA DIG – KLAR

För detta behövde jag passande silentblock att kompensera för avståndet mellan luckan och lådan. 6 mm:s varianten passade exakt min konstruktion. Vid behov får man komplettera med brickor. Nu behöver man bara låsa upp luckan och sedan dra ut lådan i nummerskylten och säkra – perfekt.

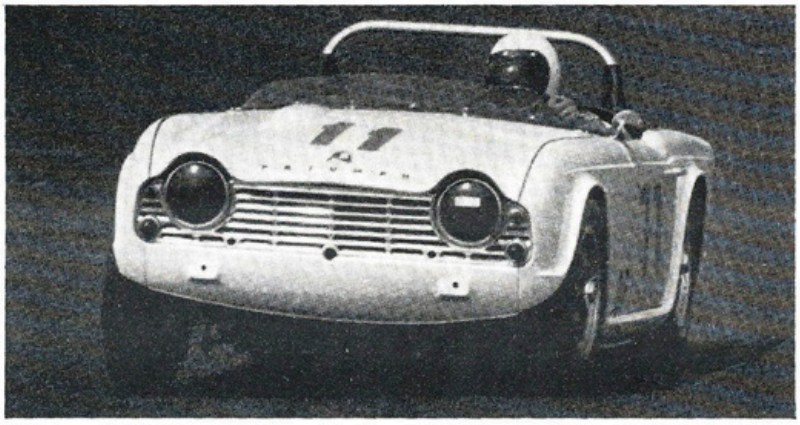
Idén att installera en elektrisk mekanism var nästan lite för dekadent för mig. Så jag avstod från den, även om konstruktionen redan var uttänkt och klar i mitt huvud. Men oavsett det skulle jag tappat värdefullt lagringsutrymme igen.

Däremot så finns det inte plats för något reservhjul längre. Och eftersom jag tyvärr inte kör slanglöst, så för nödfall har jag en liten kompressor, reservslang och däckjärn med ombord. Om jag nu lyckas att sära däcket från fälgen.

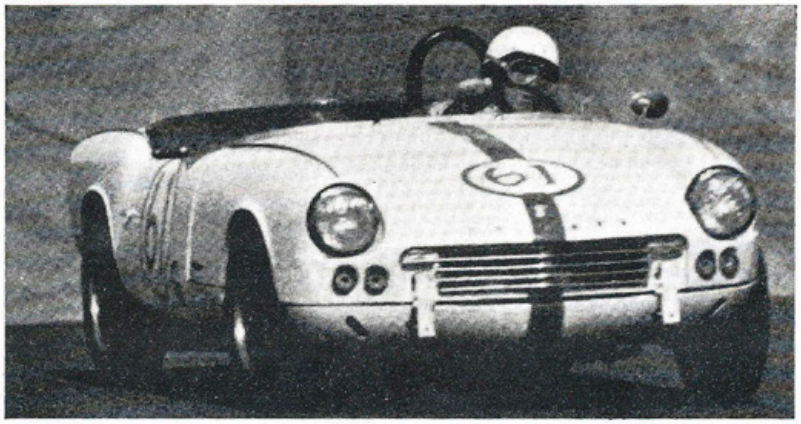
Ingenjörerna bland er får ha överseende med min amatörmässiga beskrivning. Jag har bara en handelsexamen och är självlärd mekaniker. Jag önskar er alla, som tycker detta är kul, lycka till och ha roligt. ■

Här finns en video
på hur det fungerar:
https://my.hidrive.com/lnk/vjAqnSY8

Triumph at Riverside '64



Triumph TR-4 finishes 1, 3 and 4 in CLASS D NATIONAL DIVISIONAL CHAMPIONSHIPS. BEATS MGB, Austin-Healey.



Triumph Spitfire finishes 1, 3, 4 and 5 in CLASS G NATIONAL DIVISIONAL CHAMPIONSHIPS. BEATS Sprite, Midget.

See your Triumph dealer and drive home a winner.
Triumph TR-4: $2849.* Triumph SPITFIRE: $2199.*

*Suggested retail price POE plus state and/or local taxes. Slightly higher in West. Look for dealer in Yellow Pages. Overseas delivery available. Standard-Triumph Motor Co., Inc., 575 Madison Ave., N.Y.C. Canada: Standard-Triumph (Canada) Ltd., 1463 Eglinton Ave. W., Toronto 10, Ont.

Triumph TR6

PI tur o retur

TEXT O FOTO: INGE JONSSON

Matz var rätt nöjd med sin fina TR6:a, en gång konverterad från PI till förgasare, men så hände det sig att han fick provköra Ulfs TR6:a med bränsleinsprutning och visst var det lite mera drag under galoscherna.

Han började fundera och visst var det väl så att det hade följt med lite kartonger vid köpet av bilen. Inventering visade att där fanns mätenheten, insuget med spridare, luftfilter och i princip hela bränsleinsprutningssystemet.

Matz började läsa på om vad som kunde behövas och började skaffa lite nya saker som Bosch bränslepump, för- och efterfilter samt diverse kopplingar. Han kontaktade sen mig och frågade sen lite försiktigt om jag kunde komma med lite råd och dåd hur han skulle gå vidare. Jag som inte kan motstå att stå med huvudet under huven sa att visst, inte bara råd och dåd, vi mekar väl lite tillsammans.

Torra gummidetaljer

Samtliga slangar för vakuum till servo, mätenhet, tomgångsluft samt bränsle var benhårda, så bara att skaffa nya.

Bränslesystemet

Som tur var, fanns tur och retur rören mellan bränsletank och mätenhet kvar nästan i sin helhet, men allt blev nytt från tankutlopp t.o.m. PRV (Pressure Regulating Valve eller tryckregleringsventilen).

Det blev en hel del funderande på kopplingar eftersom filtren hade AN-kopplingar, pumpen M-gängor, tankutlopp BSP-gänga liksom T-stycket mot reglerventilen. Reglerventilen köptes från Revington och är av membrantyp samt kan justeras utifrån i motsats till originalventilen där man måste koppla loss returledningen för att kunna justera trycket. Ventilen kompletterades med en manometer (NPT-gänga som omväxling).

Vi satte in en avstängningsventil direkt efter tanken, då jag av egen erfarenhet av att fylla bagaget med bensin ville att Matz skulle slippa detsamma.

En sak som redan var gjord var att kraftigare elkabel var dragen till bränslepumpen. Detta brukar man göra dels för att moderna pumpar kan vara lite mer effekthungriga, dels för att inte få spänningsfall som kan vara lite olyckligt vid start, man hamnar i läget att startmotorn, speciellt äldre startmotorer, drar mycket ström och då får bensinpumpen lägre spänning och tappar tryck vilket gör bilen mer svårstartad. Det hör inte till den här artikeln, men moderna s.k. ”High torque” motorer gör underverk för starten av PI-bilar. *(Bild 1)*

- läckor

När vi trycksatte det hela så läckte det av flera anledningar, pga. egen förskyllan genom att inte ha dragit fast några förskruvningar, pga. att specialadapter inte tätade, pga. att vi fick ta isär och justera slanglängder, så vi fick god användning av avstängningsventilen. *(Bild 2)*

- haveri

Nya läckor uppstod vid provkörning, en i fördelarfoten som beskrivs nedan och den allvarligaste som Matz drabbades av när han stolt skulle ta med Annika på provtur med bilen och bara kom någon kilometer innan det blev stopp med bensin med 7 bars tryck sprutande över motorn. Den helt nya slangen mellan den fasta ledningen och mätenheten hade släppt i nedre änden från slangnippeln. Enligt vår och andras bedömning var det fel material i slangen som tålde varken etanolinblandning eller högre tryck, slangen var bara påtryckt på nippeln utan ens slangklämma eller annan säkring.

Slangen reklamerades och vi fick en ny armerad slang som ser bra ut i retur, dock inte utan rätt högt tonläge i mejlkonversationen. Eftersom det är ett väldigt allvarligt fel som kunde slutat med brand, anmälde vi det som ett ärende till TR-registers forum, för att varna andra som kan ha köpt likadana slangar, TR-register följer upp ärendet med leverantören. Bild 3 visar nya slangens ände och nippeln den lossnat från, bild 4 visar nya slangen t.v. och gamla slangen t.h. som vi kapade för att jämföra, nya har textilarmering och tunt vägg, gamla mist dubbelt så tjock vägg och invändig stålarmering, bild 5, gamla och nya nippeln säger lite om dimensionerna. Vi fick använda kaprondell och bågfil för att få loss slangänden från den gamla nippeln. *(Bild 3,4,5)*

MU (Metering Unit eller mätenhet) och spridare

En händig man i Kil vid namn Stig tog sig an att byta membran, O-ringar och packningar i MU:n och spridarna. Tyvärr visade det sig att vi hade glömt byta packboxarna för axeln mellan drevet på fördelaraxeln och MU:n, så där visade sig nästa läcka. Beställdes nya från Limora för 80 kr/st, hemkomna mätte jag upp dem och kunde konstatera att man köper likadana för 25 kr/st från tex Kullagret.se. Inte så kul att behöva börja om eftersom att synka fördelare och mätenhet är rätt ”pilligt” innan man får dreven att kugga in på rätt ställe. Med alla komponenter på plats så var det bara att börja lufta spridarna, plocka ur stiften, dra ut choken max och sen börja tugga med startmotorn i vad som känns som en evighet. Vi hade med hjälp av en kanyl förfyllt spridarledningarna, men det tog sin tid innan man kunde få rejäl dimma från spridarna och känna pulserna i spridarledningarna. Sen var det bara att skruva i spridarna och hoppas att tändningen står någorlunda rätt när man vrider på nyckeln för att få höra de första hostningarna och sen lyckan när man står där i ett rökmoln efter att de flesta cylindrarna är med.

När euforin lagt sig så är det dags att justera tändningen, plocka fram flödesmätaren och trimma in längden på länkarmarna till spjällen, justera tomgången, bränsletrycket och sen repetera tills man är nöjd. (*Bild 6)*

Bredbandslambda

För att se hur systemet fungerar och vid behov lättare kunna ställa in MU:n, svetsade jag in en nippel för lambdasond på avgasröret alldeles efter det går över i horisontellt läge. Jag har en begagnad bredbandslambda med mätare som vi gjorde en provisorisk installation av.

Efter lite provturer så visade det sig att motorn gick lite för fett så vi justerade ungefär ett kvarts varv på alla ställskruvarna samtidigt (det ungefär så långt min kompetens sträcker sig) så att motorn fortfarande går lite fett, lambdavärdet svänger mellan 0.9 och 0.95. Man kan alternativt ange vädet som AFR (Air Fuel Ratio), ideal förbränning ligger på 14,7 = lambda 1 för ren bensin, men AFR kan variera beroende på tex etanolinnehållet i bränslet, etanolen sänker AFR eftersom etanolen bär med sig lite syre, så därför kan det vara bättre att gå på lambdavärdet. Lambda lite över 1 kan ge optimal bränsleförbrukning, men vad jag tror mig förstått är det inte det bästa för PI-bilar. *(Bild 7)*

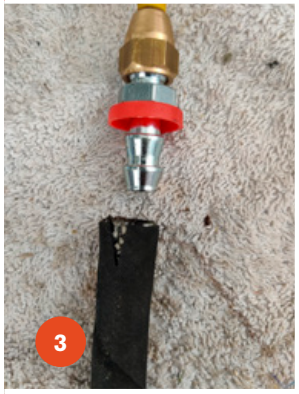
Sista slangen på plats

Efter en temporär lösning är nu den nya slangen till mätenheten på plats. *(Bild 8)* ■

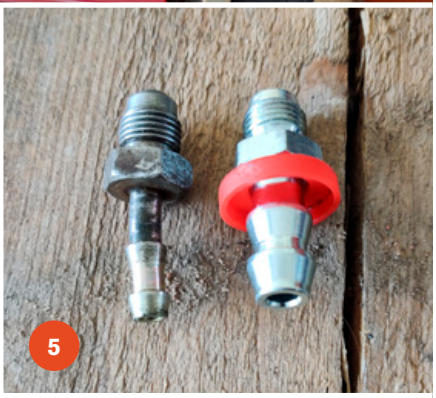

1

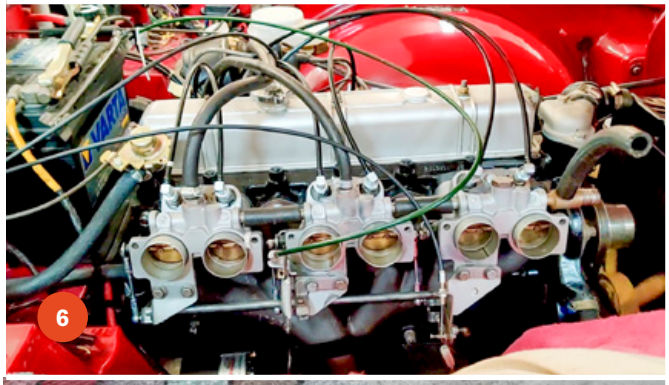


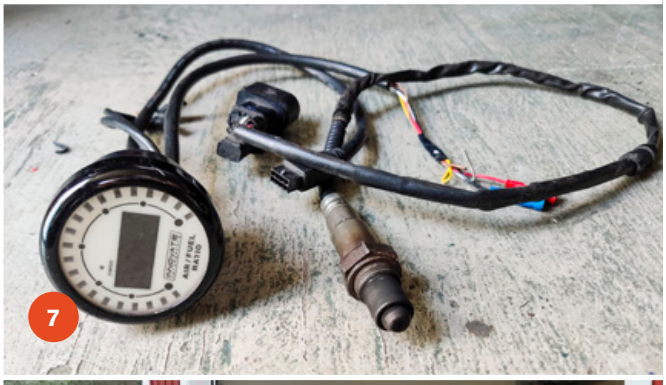
2


3


4


5


6


7


8



9



Tullbron i Falkenberg

Ätradalstur från stenåldersfolket till TR-entusiaster

TEXT O FOTO: MARGARETA O GUNNAR JOHANSSON

Redan stenåldersfolket valde att vandra längs floden Ätran så här finns otaliga historiska minnesmärken från olika tidsperioder som man kan besöka på turen. Under medeltiden var det gränstrakten mellan Danmark och Sverige.

Trafiken med häst och fotfolk var under årtusenden så omfattande att det resulterade i djupa hålvägar på bl a sandåsar och sluttningar. *(bild 2)*.

Vår resa startar i Falkenberg en liten idyllisk sommarstad. Vi åker norrut väg 154 och svänger av vid Ljungby kyrka mot Ätrafors. Här finns fina vyer förbi slagfält där många tusen soldater stupade i gränskrigen med danskarna. Efterhand övergår det flacka jordbrukslandskapet till böljande kullar med fina utsiktspunkter och sedan in i fantastiska bokskogar på lagom TR-krokiga vägar där träden tom ibland bildat tunnlar för vägen *(bild 3)*. I dessa områden finns ett antal fina vandringsleder och goda möjligheter till övernattning.

Vi fortsätter på Ätrans östra sida i riktning mot Gällared *(bild 4)*. Under 1900-talets första hälft byggdes ett stort antal vattenkraftverk i Ätran för att försörja den växande industrin, speciellt inom sågverks och textilindustrin. Ett av de först byggda kraftverken ersattes på 60-talet av ett nytt större och då sparade man bla fördämningsvallar från den gamla som därmed i dag är ett mycket spännande och sevärt minnesmärke över utvecklingen, så här rekommenderar vi en rejäl bensträckare. Döda fallet *(bild 5)* ligger ca 7,5 km från Ätrafors.

Resan fortsätter mot samhället Ätran och vidare mot Mårdaklev, där det är lämpligt att göra ett stopp och beundra det gamla gästgiveriet *(bild 6)*, ta en fika, äta en bit mat eller kanske tom övernatta.

Resan går vidare till Östra Frölunda där vi svänger ner över floden och passerar Lerbäcksbyn som är en gammal förläggargård värd ett besök. För att slippa grusvägar svänger vi tillbaka över floden, kör norrut väg 156 och svänger in genom Örsås och vidare mot Tranemo och Limmared. I Lim-















mared kan man passa på och göra ett besök i Glasets Hus eller besöka någon av de otaliga Antikaffärerna. Nu förändras landskapet till mera skogsbygd med många små idylliska sjöar som utmynnar i Ätran. Vi tar oss vidare norrut väg 157 i riktning mot Ulricehamn men efter ca 8,5 km svänger vi av mot Hofsnäs och Torpa Stenhus. Torpa Stenhus *(bild 7)* är verkligen värt ett besök, helst en guidad visning. Här hämtade Gustav Vasa sin 3:e fru. Byggnaden har på senare år genomgått en omfattande renovering och inretts med tidsenliga föremål. I angränsande byggnad har inretts en restaurang där man huvudsakligen baserar rätterna på egenproducerade råvaror tex. hjortkött.

Gammal stadskärna

Turen fortsätter till Dannike och på västra sidan av Åsunden in till Ulricehamn. Staden bjuder på en gammal stadskärna med kullerstensbelagda gator och torg.

Från Ulricehamn åker vi väg 46 längs Ätran. Ån har nu blivit mycket smalare. Strax norr om Timmele kyrka kan man stanna och se ett exempel på några av de gamla hålvägarna, mycket tydliga här där de gått ner till ett av vadställena över ån. Längre norrut gör vi ett stopp vid Basta Kvarn i Blidsberg, ett café med en fantastisk utemiljö *(bild 8)*. Nu är vi snart framme vid den nordligaste punkten på Ätran, men innan dess kan vi beundra ett par gamla stenbroar med 3-4 valv i Humla och Åsarp.

Hela denna tur från kusten mot Ätrans nordligaste punkt, nära Sveriges vagga, och kulturområdena i Skaraborg, omfattar utan utvikningar ca 18 mil så man behöver minst ett par dagar för resan och ett antal besöksstopp. Några matställen vi kan rekommendera utöver ovan nämnda är Glasets hus i Limmared, Bryggan vid Åsundens strand i Ulricehamn *(bild 9,10)*. Dessutom finns ett otal små caféer efter vägen.

För mer omfattande information om möjliga besöksmål rekommenderas att besöka www.kulturvagen.se och www.ekomuseum.com, alternativt hämta broschyrer på lokal turistbyrå. ■







TR Profiler:
Per Settergren

Kör så det ryker

TEXT: BENGT ARVIDSSON
FOTO: BENGT ARVIDSSON OCH PRIVAT

Per Settergren:

Bilintresset har jag alltid haft

säger Per, när jag var liten kille kunde jag alla bilmodeller och visste också skillnaden på årsmodellerna om t ex strålkastarna ändrades och så…

Den första egna bilen var faktiskt en SAAB 96 tvåtaktare från -62 med 36 SAE hästar, ingen racer direkt. Jag och en kompis tänkte att vi skulle tävla i rally så jag skulle träna lite men hamnade på taket i ett dike och det var hela min tävlingskarriär i ungdomen. Att landa på taket har jag ändå gemensamt med Erik Carlsson säger Per skrattande vid minnet. Ändå var 96:an en rejäl bil. Det var bara att knacka ut taket, på med lite spackel och färg sen kunde man åka igen

Numera är det livets andra TR4 som gäller och den har precis fått en hel rad extraljus monterade med Triumphs rallybilar som förebild. Det behövs inför höstens regularitytävlingar då det kommer att vara lite mörkare säger Per. TR's rallybilar hade plockat bort stötfångaren fram och istället monterat en båge att fästa extraljusen på men jag tycker det är läckert med lite krom fortsätter han. Jag kan konstatera att allt kromet på TR4 an lyser ordentligt nyputsat i Värmlandssolen där jag, Per och codrivern, sonen Martin sitter och pratar bilar, rallytävlingar och spännande historia.

Uppväxten var i Katrineholm och strax utanför staden finns en grund sjö, Näsnaren. Där plogade man upp banor på vinterisen så jag och mina kompisar nötte banorna en hel del.

Pimpad SAAB 96



Rallyträning med 36 hästar



Varför första bilen blev just en SAAB vet jag egentligen inte säger Per men på den tiden hade ju SAAB en sportig karaktär med alla rallyframgångar så det kanske påverkade lite.

Visst hade jag moppe svarar Per på frågan, det hade väl de flesta på den tiden och körde mellan 15 och 16 år sen var det inte lika coolt men jag körde moppe ända tills 18- årsdagen.

Inte många dagar efter den dagen tog jag mitt körkort säger Per och det har ju förstås med bilintresset att göra. Jag övningskörde med min pappa då och han blev förvånad över hur bra jag kunde köra första gången, men det var så att jag kört med en äldre kompis ganska mycket och ganska tidigt i Sörmlandsskogarna utanför Katrineholm

Flytten från Katrineholm gick till ”Käftis”, tandläkarutbildningen i Stockholm. På Käftis var vi ett gäng grabbar som höll ihop och provkörde olika bilar. En av dem var Lasse Engström, tidigare TR profil. En annan av gänget var nästan 2 meter lång och hade en hundkoja, hur han nu kom in i den kan man undra fast han bytte den sen till en Cortina GT.
Jag hade ju min SAAB tvåtaktare och fick för mig att en snygg instrumentbräda skull vara i trä så jag pimpade den med att klistra på träfärgad plast på brädan berättar Per.

Lasse hade ju köpt en splitterny TR4 i England, en 67:a. Vi började på Käftis 1970 så han hade haft den några år då. Jag åkte ofta med honom, jag ville gärna göra det berättar Per lite skrattande och jag var sugen på en egen TR.



Soppatorsk på Champ Elysee

Äntligen en TR4

Våren -72 hittade jag äntligen en TR4 A. Den signalröda TR fyran fanns i Uppsala så Lasse och jag åkte dit och inspekterade bilen. Lasse godkände den så det var bara att slå till och köpa den. TR fyran kostade 7 500 kr, andra tider, andra pengar kan man lugnt säga när man ser prisbilden i dag på TR-fyror.

Hemkommen åkte jag till Gus motor i Gustavsberg, han byggde störtbåge och satte in fyrpunktsbälten. Bilen hade förstås Armstrong-dämparna som man kallade ”dörrstängare” redan då. Dom fungerade inte så bra men jag fick tips om att man kunde pumpa i lite STP i dämparna och då blev det bättre att köra.

Precis i den vevan när jag köpte bilen kom de nya registreringsskyltarna. När jag hämtade ut dem så var det, tyckte jag, riktigt bra skyltar nämligen ”AXA 001”, passar bra på en TR4.


Ombyggnad till ”AXA 001” specifikation

Europamöte 2013 Norge



TR fyran fick också jobba internationellt. 1973 åkte vi till Geneve och hälsade på en kompis. På hemvägen körde vi genom Paris. Jag har aldrig dragit mig för att köra i städer och gärna i stora städer säger Per. Jag vill ju gärna runda Triumfbågen eller kanske heter det Triumph-bågen. På Champs-Élysées tog bensinen slut, soppatorsk mitt i Paris alltså. Jag kom in till kanten och kunde fylla i reservdunken.

På den tiden var TR fyran också bruksbil och fick jobba året runt. Jag hade dubbdäck vintertid fortsätter Per och det funkade bra, inga problem heller med värme i kupén. Det som hände i Stockholm ett par gånger tyvärr var att nån vandal slog sönder cellofanrutan bak, den blev ju stenhård i kylan.

Den TR4:an hade jag i 3 år. Den var då rostig i skärmarna och lite blå-rök från motorn. Bilen behövde en renovering men det hade jag inte råd med så jag sålde den, vilket jag ångrat många gånger säger Per, men jag fick 8000 kr för den av en kille utanför Örebro. Trots skicket behöll den ändå sitt värde.

Mer familjeliv

Sen blev det mer familjeliv men ändå passerade några roliga bilar genom åren t ex Alfa Romeo Berlina 2000, en riktigt rolig bil att köra, den kunde man styra med gasen faktiskt konstaterar Per. Den var dock väldigt fuktkänslig och jag fick aldrig ordning på det. Hörde man på radion att det regnade 10 mil bort så stannade den för säkerhets skull skojar Per.

En av de första Miatorna MX 5 med pop-up strålkastare köpte jag -89 och den fick vara kvar i stallet till -94 då jag köpte en 9000 turbo som jag chippade. SAAB´en var riktigt snabb så då var Miatan inte lika rolig längre. Spännande bilar som har ordentligt med power är det som gäller för Per.

Mitt bilintresse har jag nog fått i arv från pappa säger Martin och jag hade också moppe men var väl inte lika snabb med att ta körkort. Med färsk lapp i fickan var jag dock ute och lekte med pappas chippade 9000 turbo och det var riktigt kul. Man kan spåra generna för roliga bilar. När Martin fyllde 30 år så hämtade jag honom i Stockholm i X5:an. Han trodde nog att jag skulle komma i Triumph TR4. Men så var det inte utan vi körde ner till Nürburgring och körde Nordslingan där dagen efter. Det var en härlig upplevelse även i en X5 att gasa runt på den klassiska banan säger både Per och Martin.

Då började längtan efter den kära TR4:an gnaga mer och mer. 2006 kollade jag i registret efter AXA 001 och där fanns den kvar, TR fyran. Den var avställd sedan 1977 med samma ägare som köpte den av mig, så jag kontaktade honom. Han berättade att han och en kompis med en MG började att renovera bilarna då -77. Ramen var färdigrenoverad men sen gick det i stå kan man säga och delarna förvarades i olika lådor hos killens föräldrar utanför Örebro. Jag ville ju köpa tillbaks den förstås men killen i Örebro var lite tveksam och skulle fundera på att sälja den. Efter flera kontakter under en graviditetsperiod om 9 månader, kom han till slut fram till att inte sälja. Men då var jakten i gång säger Per. Jag sökte bilar framförallt i USA för jag ville ha en rostfri bil. 2007 hittade jag en TR 250 till salu i San Diego, presenterad på ett snyggt sätt av en bilfirma, tyvärr var jag inte tillräckligt snabb utan den gick bort.Jag fick dock förtroende för firman Motoring Investment och Brian som ägaren hette. Han sysslade mest med MB Pagoda bilar men hade även några andra modeller berättar Per.

Till slut blev det en USA-import

Jag frågade Brian på Motoring Invest om några andra bilar till salu i närheten. De visade sig dock inte hålla måttet. Till slut tröttnade väl Brian och frågade om han skulle skaffa fram en TR4 till mig. Jag sa ja och efter ett tag hörde han av sig. Han hade hittat bilen jag har i dag. Den var Califoniavit med bara två ägare sen ny. Brian skickade massor med bilder och han t o m ångtvättade den undertill innan han fotade så det blev affär.

Det var i slutet av 2007 då var det containerbrist, så den stod länge i väntan på frakt över Atlanten. Det här var dessutom under finanskrisen och jag betalade bara runt 6,30 per dollar berättar Per. Den blev inte billig i alla fall för Brian visste att ta betalt ordentligt, men det är ju så att kvalitet kostar.

Hur som helst fick jag hämta den i Borlänge dit containern anlände i augusti 2008. Om jag nu bara sett köpet som en investering hade man förstås behållit den i originalskick. Men för mig handlade det om nöjeskörning, livskvalitet och lite nostalgi så jag ville ju lacka om den i Signal Röd som den första TR fyran var.

Jag är ju inte bra på att meka själv fortsätter Per att berätta, så Morgan på Bennets motor hjälpte mig mycket med att få TR fyran i ordning. Sen har jag också fått hjälp av Inge Jonsson i Oskarshamn som bytte fjädring på bilen. En gammal rallyförare Stig Johansson, strax utanför Karlstad, som körde med Triumph 2000 i skogen hjälpte mig renovera motorn och trimma den lite.

Nu har vi kört mycket med Triumphen både i Sverige och utomlands. Lotta och jag var t ex i England på Europaträffen där senast. Vi var också med när Norge arrangerade Europamötet, väldigt trevliga träffar måste jag säga fortsätter Per.

Nu är vi framme vid 2016 och rallydebuten

Jag frågade Martin om vi i alla fall inte skulle prova att köra regularity rally. En tävlingsform som motorjournalisten Gunnar Dackevall beskrivet som en konstig sport för:
”enkelt uttryckt skall man hålla igen där det går att köra fort och ge järnet där man rimligen borde ta det lugnt”

Det ligger faktiskt en hel del i det konstaterar Per som framgångsrikt tävlat under några år i just Regularity rally. Martin sa ja då 2016 så då ställde vi upp i Midnattssolsrallyt som KAK arrangerade. Vi hade inte tränat särskilt mycket men jag hade monterat in en bra trippmätare och 2 tidtagarur för det måste man ha säger både Per och Martin. Vi ställde upp i den enkla klassen som heter Sport där man får alla tidslistor redan när man kommer första dagen. Jag lade ner en hel del tid på Excel säger Martin. Det var idealtidsanvisningar var 200 meter men jag räknade i stället ut tiden per 100 meter.

Jaa så kom vi dit och vi visste egentligen ingenting om hur det skulle gå till, hur gjorde man vid kontrollerna, alla fackuttryck som vi knappt förstod, vi kände oss verkligen osäkra säger Per.

Tävlingen började med en startsträcka på kvällen där man fick köra så fort man ville och det var ju roligt. Uppå det kom sen en ganska lång Regularity-sträcka. På morgonen dagen efter visade det sig att vi låg tvåa. Sen på torsdag, fredag och lördag låg vi etta och vann klassen Sport, det var ju en väldigt rolig start på tävlandet.



Tidskontrollerad fart i skogen

Regularity kräver mycket stor noggrannhet och han sitter ju där, säger Per, och pekar på Martin som står för kontroll och tidmätning. Martin tycker att det är för mycket fokus på föraren, codrivern är mer viktig egentligen när det gäller att hålla idealtiden.

Martin är ju inte kartläsare utan han styr mig hela tiden med vilken hastighet man skall ha säger Per. Är det 0,2 sek före eller efter var det ok men mer avvikelser måste korrigeras.

Jag fick läsa på kartan i förväg och plugga sträckan så Martin kunde koncentrera sig på tiden var 100 meter. Tänk dig en sträcka på 3 mil, det tar på krafterna och är svårt att behålla koncentrationen för både förare och codriver.

Själva tävlingsmomentet är ju det roliga säger Martin sen blir man ju kompis med de andra tävlande, man följs åt under hela tävlingen och pratar och skojar. Under tävlingen har vi alltid samma startordning.

Första året gjorde vi bort oss lite när vi kom in på motorstadion utanför Vimmerby. Man åkte in genom en väldigt smal port till rallycrossbanan. I papperen stod att det inte var någon tidkontroll efter att man kört in på banan. Vi hade missat det och jag tycker det var roligt att köra där så jag drog på ordentligt säger Per och Martin blev helt förskräckt men det var ju ingen mätning där så…

Det har varit roligt att köra med sin son också, både det och klassvinsten gav mersmak.

Min tes är att bilar skall användas. Många vill inte köra med sina TR bilar på grusväg men bilar skall användas och därför har jag bl a underredsbehandlat bilen. Det är ju också roligt att köra på grusvägar säger Per eftersom man inte har samma fäste som på asfalt.

2016 hade vi inte grusdäck på bilen heller utan vanliga radialdäck. Året efter hade vi köpt speciella grusdäck med ett grövre mönster och även om det var ”billighetsdäck” var det ändå stor skillnad.

En gång när vi körde på en specialsträcka kom det ett stort vildsvin tvärs över vägen. Det var en speciell upplevelse att se på ganska nära håll när man ska hålla jämn fart säger Per. Jag satt med alla papper så jag såg det inte alls säger Martin

I Midnattssolsrallyt åker vi på avlysta specialsträckor där regularitytävlingen körs före rallyklassen berättar Per och Martin. Vi har bara åkt på tävlingar med avlysta vägar men en del regularitytävlingar körs också på vanliga vägar, då kan man ju hamna bakom en skördetröska och inte komma förbi.

Det är ofta mycket publik ute i skogarna och det är ju roligt. Det är inte oss de i första hand vill se utan rallyklassen som kommer en halvtimme efter.

Ändå var det många som vinkade och hejade på oss fast jag såg inte mycket av det heller säger Martin som hela tiden sitter fast med excelfiler och tidtagarur.

Nu är det Elitklassen som gäller

I elitklassen, som vi har kört de övriga åren, går det till så att tre minuter innan starten får man körschemat och så köar man sig fram till start. Där kan det t ex stå att de första 3,6 km håller ni 60 kmh och nästa 1,5 km håller ni 45 kmh. På samma





TR4 IRS -67
Per Settergren
Foto: ©Bengt Arvidsson



Team Pappa/Son Per och Martin

specialsträcka kan det vara fem sex hastighetsbyten. Det är det som gör det så svårt i elitklassen. Först måste man ha tabellen för 60 kmh sen tabellen för 45 kmh osv. Jag satt med biblioteket av tabeller och gav Martin dom i tur och ordning, sen fick han skriva in hur långt vi skulle åka innan fartbyte med förvarning 200 meter innan. Ligger man då säg 1 sekund före eller efter så drar man med sig tidsfelet till nästa gång man byter hastighet. Då byggs felet i sämsta fall på ytterligare och kan till slut bli rätt stort när sträckan är avklarad. Vi tränade också på att kalibrera felmarginalen när det är dags att trycka på knappen på stoppuret var 100:e m så att det inte skall följa med något löpande tidsfel, ganska mycket jobb med det också säger Martin.

Det är den stora skillnaden mellan sport- och elitklassen fortsätter Martin, i sportklassen får man hela körschemat som är utfört med hänsyn till de olika hastigheterna i god tid innan start. I elitklassen får man alltså körschemat 3 minuter innan varje specialsträcka och vid start ska man hunnit få ordning på hela underlaget.

Däremot själva bansträckningen får man innan start i roadbooken. Då kan jag gå igenom den och analysera var svårigheterna på sträckan är någonstans. Du hade ju också lappar på backspegeln säger Martin. Jaa, jag hade postit-lappar med varningstext, t ex ”2,8 km hårnålskurva” säger Per, mycket att hålla reda på alltså.

Att vi började köra regularity har nog sin bakgrund i ett allmänt bil- och rallyintresse. Även om jag aldrig kört rally så har intresset alltid funnits där. Sen som sagt är ju min tes att bilar är till för att användas också säger .

Team pappa/son står för framgångarna

Jag och Martin har kört Midnattssolsrallyt tre gånger och en gång har jag kört med en kompis.

2016 vann Martin och jag sportklassen. 2017 körde vi elitklassen och kom tvåa. 2018 kunde inte Martin delta så jag körde med en kompis i stället. Vi hade då tyvärr lite strul, bl a fick vi ett kabelbrott på en specialsträcka så vi slutade på en tolfte plats det året.

Det gillade inte Martin och sa att det här måste vi styra upp, så 2019 ställde Martin och jag upp i Örebro på Midnattssolsrallyt. Då kom vi trea så pappa/son teamet har alltså en första, en andra och en tredjeplats på meritlistan. Alla gångerna har vi varit bästa svenska bil. Det är Norrmännen som belagt de första platserna. Regularity är större i Norge med fler tävlingar och dom är väldigt duktiga.

Regularity är ingen SM klass men ett Riksmästerskap med i år tre tävlingar. Normalt brukar det vara 5 -6 tävlingar där några går på allmänna, ej avlysta vägar och det känns inte lika lockande säger Per.

Martin kan tyvärr inte vara med i år men jag är ändå sugen på att delta så jag får väl försöka att lösa det säger Per.

För att tävla måste man ha förarlicens, dock inte lika krävande som på racing. Jag är med i KAK Motorsport som ju är aktiva inom många bilklasser.

Framöver då…

Jag håller fast vid Triumph, min TR4 går bra, den är rolig att köra, kanske inte så snabb men den går bra även på grusväg och både luktar och låter mycket bättre än en elbil. Nån gång vill man ändå ha en sportbil fyller Martin i, fast du får inte min än kontrar Per, den får du vänta på.

2020 och även i år är Midnattssolsrallyt inställt av Corona skäl. Nästa år kommer rallyt att köras men tyvärr blir det ingen regularitytävling. Jag har varit i kontakt med ordföranden i KAK Motorsport men det ser tyvärr mörkt ut säger Per. Det är ganska dyrt att arrangera ett regularityrally. Vi har transponder i bilarna med en satellitmätning som är rätt omfattande. Det är dessutom ganska få som åker regularity.

Då det troligen inte bli nåt mer Midnattssolsrally så frågade jag Martin om vi inte skulle åka Monte Carlo i stället, alltså det historiska rallyt som är väldens största regularityrally. Han var inte helt avvisande säger pappa. Men då måste vi ha en bra dragbil att dra ner TR4 an till Monte Carlo säger Martin. Men när han får reda på att man startar på olika platser i Europa och kör hela vägen ner så tappade Martin intresset. TR4 cab är väl inte helt säker heller, man skall nog ha en täckt bil med en riktig störtbåge i trots allt om man skall köra det rallyt.

Vi får väl vara nöjda med det vi ändå har gjort i de regularityrallyn vi ställt upp i säger Per och Martin och det är klart etta, tvåa och trea på tre gemensamma starterna är väl mer än godkänt.

Vi får ändå hoppas att det kommer mer utmaningar framöver för pappa Per och Martin i rallyskogarna så vi kan skriva om nya framgångar. ■

Nästa och näst-nästa generation



RIMMER BROS EST 1982

A BRITISH COMPANY SUPPORTING BRITISH CARS

ALL THE PARTS YOU NEED

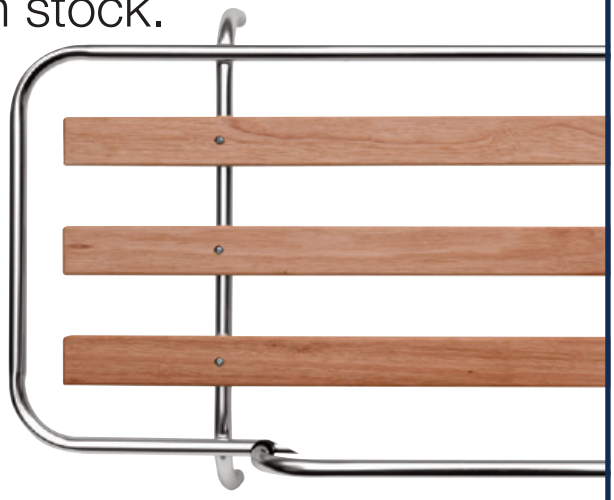
TRIUMPH

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

The British

Triumphs uppgång och fall

USA-marknaden

Del 3 av en spännande serie som belyser Triumphs ef

Förra avsnittet i artikelserien avslut
Ingen ifrågasatte namnet, kopplat t

Historien om hur Spitfire fick sitt namn var så bra att amerikanska Car & Driver anammade kopplingen direkt, när man använde en snygg teckning på framsidan till sitt februarinummer 1963 med två Spitfire och ett Spitfireplan

Time Magazine skrev, under 1963 är Standard Triumphs mål att ta 2:a platsen i USA försäljningen från Renault. Med start i januari kommer bilen man satsar på, att göra debut i Miami Auto Show. Det handlar om Spitfire, en livfull tvåsitsig sportbil - lillebror till TR4, förra årets bäst säljande importerade sportbil i USA.

Till priset av $2199 har Spitfire vevbara sidorutor, individuell hjulupphängning runt om och en toppfart på 92 mph med sin 63 hk starka motor. Om något kommer att öka Triumphs framgångar, så borde det vara lanseringen av Spitfire."

Triumph Spitfire konstruerad för nytt segment

Utrustning och storlek gav ingen direkt pris konkurrens med Spridgets, vilket gjorde marknadsföringen lite nyckfull. Med bättre plats för bagage, förare och passagerare än MG o Austin Healey´s småbliar och betydligt billigare än TR4 var Spitfire ett naturligt steg från Herald Convertible till riktig sportbil.

Då den inte ersatte någon äldre modell var den lätt att hålla "relativt" hemlig, trots sin debut på Earls Court och i USA vädjade man till publicisterna att hålla inne med informationen tills den lanserades i januari 1963. Då hade man redan beställningar från Europa för 5.5 miljoner dollar och Martin Tustin som var styrelseordförande gav i uppdrag åt Standard Triumph USA att mer än dubbla detta till 10 000 Spitfires 12,5 miljoner.

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

h Invasion

som betydde allt

terkrigshistoria i USA

ades med en förklaring till namnet Spitfire.
ill stridsflygplanet från andra världskriget.

Tustins deklaration skapade lite förvirring då många undrade om fabriken verkligen kunde bygga så många bilar för en enda marknad Martin Tustin estimerade att sälja 30 000 Triumphbilar under 1963 för ca 60 miljoner dollar.

Receptet till en bra försäljning består av fyra grundingredienser

Så uttalade sig Martin Tustin och presenterade tesen:

”Bra produkter, bra försäljare, bra service och reservdelar samt kontinuerliga ansträngningar att upprätthålla hög klass.”

Dessvärre skulle det visa sig att brittisk bilindustri inte riktigt kunde leva upp till detta. Speciellt under 70-talet misslyckades engelsmännen bibehålla kvalitén och kom ordentligt på efterkälken mot de flesta andra biltillverkare.



Michael Cook Reklam, PR chef och ansvarig för Triumphs varumärke i USA

Inget av denna dystra framtid anades när Michael Cook i november 1962 hämtade den 1:a Spitfiren vid nuvarande JFK-flygplatsen. På vägen in till New York drog den allas blickar till sig. Den kändes mycket ettrigare än Herald och när man nästa dag hade justerat allt från glapp i länkarmarna till gasspjällen samt även fått den andra förgasaren att fungera klanderfritt, blev det ett ännu bättre drag.



De sista veckorna 1962 blev mycket hetsiga inför lanseringen av bilen i januari nästa år. Den annars så vanliga höstvisningen för pressen fick ställas in då man inte hade mer än en bil tillgänglig då och allmänhetens första chans att se den var först i februari 1963 på Chicagosalongen. Det strulade till sig ordentligt med pressvisningarna i januari p.g.a. strejk bland hamnarbetarna på amerikanska östkusten.

Pressvisningsschemat var redan klart med att börja strax efter nyår och fortgå under januari. Det gick inte att ändra. Däremot var hamnarna i Kalifornien öppna, så man fick flyga över bilar därifrån till östra USA. Två bilar hann man få till Florida i sista sekunden till återförsäljarnas förhandsvisning i Miami.

I västra USA hade Triumphfolket stått och väntat på fraktbåten i Los Angeles och snott åt sig de två första bilarna som lossades. Vad de inte märkte var att den ena var avsedd för Hawaii och därför saknade värmeanläggning. Vintern blev rätt kall 1963 i Nevada och Colorado.

Donald Stokes blev ordförande i British Leyland när Leyland slogs samman med BMC 1968. Han lyckades inte skapa en fungerande fordonskoncern av de många olika enheterna och märkena. Koncernen lamslogs av strejker och hamnade i en finansiell kris 1974 varpå brittiska staten gick in i bolaget 1975.



Spitfirens lansering gav Standard Triumph den breddningen av modellfloran återförsäljarna ville ha. 1962 års försäljning hade varit stark och förutspåddes bli ännu bättre 1963. Man såg också med spänning fram emot ett team med TR4:or som skulle köras i 12-timmarsloppet på Seebring i mars.

Triumphs etablering i USA var 1963 års inne på sitt 10:e år. Det var dags för Spitfire att komplettera TR-bilarna och de fåtaliga sedanerna, Standard Ten, Herald och Vitesse Six. TR4/4A och Triumph 2000.

Launching the Spitfire

I mitten av januari var US s Triumphledning i Miami på ett återförsäljarmöte inför lanseringen av Spitfire. Alla var lyriska över bilen och uppfattade direkt fördelarna vid första anblicken, särskilt vid jämförelse med Spridgets, MG och Austin Healeys såm sportbilar. Dessa överträffades i stort sätt på alla områden av Spitfire. Den skulle komma att bli mycket viktig för Triumph att nå Leylands främsta mål om en större marknadsandel i USA. Herald hade ju inte lyckats och nu var det upp till Spitfire, som redan hade gjort ett djupt intryck på pressen och återförsäljarna.

Time Magazine skrev,
”Under 1963 är Standards mål att ta 2:a platsen från Renault för importbilar. Denna vecka kommer bilen, som Standard-Triumph satsar på, att göra debut i Miami Auto Show. Det gäller Spitfire, en livfull tvåsitsig sportbil - lillebror till TR4, förra årets bäst säljande importerade sportbil i USA. Till priset av 2199 dollar har Spitfire vevbara sidorutor, individuell hjulupphängning runt om och en toppfart på 92 mph med sin 63 hk starka motor. Om något kommer att öka Standard-Triumphs framgångar, så borde det vara detta.”

Showen i Miami var avspark för Spitfire då den öppnade mellan återförsäljarmötet och visningen för motorpressen. En klarröd Spitfire smögs in i montern kvällen före. showens öppnande och framför näsan på motorjournalisterna, som inte fått chansen till någon förhandsupplysning. Varken informationsmaterial eller annan litteratur fanns tillhands.

Publiken uppfattade direkt att detta var något alldeles särskilt och gillade det de såg. Frågorna haglade om tekniska data, prestanda, pris etc och en hel armada av Triumph-folk fanns på plats för att svara på allt och inget.

Spitfires ankomst beräknades öka Triumphs försäljning i USA med 60 procent under 1963. Martin Tustin proklamerade att:

”med Spitfire kan vi nu erbjuda det bredaste sortimentet sedan Triumph klev in på marknaden 1955. Varje särskilt behov hos köparen av en speciell modell kan nu tillgodoses till ett realistiskt pris. Denna produktmix är resultatet av avancerad planering, hela vägen från ritbordet till visningslokalerna”.

Triumphs ledning i USA var förstärkta med den engelske försäljningsdirektören John Warren och John Turnbull, Triumphs driftschef. Mer än 40 skribenter från östra USA satt och lyssnade till vad Spitfire hade att erbjuda. Man tittade under mo-

torhuvarna och satt bakom rattarna. Den korta tid journalisterna fick bakom ratten var övertygande nog för att de skulle skriva att Triumph hade en ny vinnare på gång.

När strejken var över vällde Spitfires in över USA och redan i april hade Triumphs försäljning ökat med 30 procent. Tustins förutsägelse om 30 000 sålda Spitfire visade sig vara för lågt räknat.

Det gäller att vara med där det händer

Triumph USA såg till att synas med Spitfire, såväl som också övriga modeller under våren 1963. Först sponsrade man det årliga evenemanget Miss Högskola. Finalen gick i New York. Ett tävlingsmoment i finalen var säkerhetkörning med en Spitfire. Ett enkelt manöverprov med slalomkörning mellan koner. Här tog Triumph hem massor av ”att-synas-poäng”.

Påsken 1963 var det åter dags för årets största bilhändelse, International Automobile Show i New York. Martin Tustin avgick som styrelseordförande i USA. Under mindre än 2 år hade han som ordförande varit med om att ändra en vikande trend för Triumph till succé i USA med en brant stigande försäljningskurva.

Succé på Sebring 12 timmars race 1963

Triumph gjorde ett stort nummer av en TR4 med hardtop och tävlingsnummer på sidorna. Bilen hade deltagit i ett team på tre TR4 i 1963 års 12-timmarslopp på Sebring i mars och kommit i mål som 1:a, 2:a och 4:a i sin klass. TR fyrorna tog också totalsegern i lagpris. Det var Triumphs första internationella tävling med TR4 och också debut för Kas Kastner i internationellt sammanhang. Han hade preparerat bilarna för tävlingen. Det var också Michael Cooks debut som teamledare.

1963 såg ut att bli ett mycket bra försäljningsmässigt för Triumph i den i Amerikas tuffa bilbransch.

1959 såldes totalt av alla importerade märken nästan 650 000 bilar för att halveras 1962. Triumphs andel var 18 000 sålda bilar, en ökning med 50 procent från 1961 års nivå. Triumph News förutspådde en totalförsäljning av importmärken i USA till 400 000 för 1963. De allra flesta från den europeiska bilindustrin. Ingen räknade ännu på allvar med Japanerna som hade dykt upp i början av 1958.

Juni 1963 skulle bli Triumphs bästa försäljningsmånad någonsin och vid årets slut var ökningen 25 procent mot 1962. Flera månader detta år var Triumph näst bästa importmärke. I slutet visade det sig att man kom 3:a. VW vann förstås som vanligt.

Åter på tävlingsbanan

Triumph var 1964 tillbaka i racingcirkusen. Framgången på Sebring förra året förpliktade. I Europa byggde tävlingsavdelningen nya bilar för rally och tre Spitfires med fastback var på gång för 24-timmars på Le Mans.

Ett stort evenemang detta år var The Shell 400 Rally. Här ställde man upp med ett team på tre TR4. Rallyt, som gick genom Canada, sponsrades av oljebolaget Shell. De flesta ekipagen var hårdsponsrade sedaner. Triumph USA körde



Bob Tullius vid startlinjen av The Bowl i grupp 44: Triumph Spitfire och TR-250 på väg till en CP-seger 1968 Governor's Cup vid Marlboro Speedway

med sina hardtop-utrustade TR4, med dörrar, huv och baklucka i aluminium och övrig rallypreparering. Det slutliga iordningställandet överläts på Triumphs amerikanska utvecklingsavdelning med trimgurun Kas Kastner i spetsen. De tre bilarna kördes av var sitt tävlingspar från USA, Europa och Canada. Triumph USA gjorde stor internationell PR av detta. Triumph TR4:or kom på andra plats i lagtävlingen.

I Biltidningen Car & Driver serie där läsarna röstade fram sin favoritbil i olika klasser vann TR4 klassen ”Bästa GT sportbil under 3000 dollar”. Priset delades ut i april 1964 på New York International Automobile Show. Mottagare var Chris Andrews, ny ordförande för Triumph i USA. Då hade försäljningen ökat med ytterligare 17 procent. Det fanns grund för hans förutsägelse om att c:a 26000 Triumph skulle komma att säljas under året. Allmänhetens intresse var återerövrat och antalet besökare på showen var det högsta i historien.

Fler nyheter under 1965

Donald Stokes avslöjade i augusti för USA-kontoret att ett $24 miljoners utvecklingsprogram för att utveckla nya modeller skulle sjösättas nästa år. Produktionen skulle ökas och kvalitén förbättras. Herald skulle bli kvar i 5 år ytterligare. Med detta i åtanke började folket på USA-kontoret höstens runda på alla bilshower i USA.

På Michael Cooks dagordning fanns American Road Race of Championchips - SCCA:s första försök med nationella tävlingar. Under 1965 började man med två lopp, ett på Daytona i Florida och ett på Riverside i Kalifornien. Cook beslöt sig för att åka till Riverside, där olika regioner av SCCA hade fått fram flera bra Triumphförare.

1964 hade varit befriat från organisationsproblem, kanske tack vare introduktioner av nya modeller. Under 1965 skulle två vidareutvecklade sportbilar komma att lanseras i mars: Spitfire Mk2 och TR4A. För göra mars extra stressig skulle man ha ett tävlingsteam på Sebring igen, denna gång Spitfires enligt Le mans specifikation. Senare på året skulle Triumph 2000 introduceras och försäljningssiffrorna fortsatte att gå, inga regleringar av regeringen var i sikte.

På ett möte med pressen i San Francisco i slutet av 1964 Standard Triumphs VD John Turnbull tillsammans med USA

chefen Chris Andrews en estimerad försäljning av minst 26000 bilar i USA under 1965.

På Seebring såg Turnbull och Chris Andrew 12-timmarsloppet med Spitfires i elden. Det var generalrepetition inför Le Mans i juni. Man ställde upp med 3 Spitfires. En bröt och de övriga kom 2:a och 3:a efter en MG Midget, som alltså vann klassen. Detta var enda gången som en MG/Austin vann över en Triumph i tävlingssammanhang.

Entusiasterna i TSOA, Triumph Sports Owners Association, var mycket lojala. Medlemsantalet var nu uppe i över 13000 - en fördubbling sedan 1960. Mer än 10% av alla nybilsköpare av Triumph drog fördel av det fria medlemskapet. Trots alla sammanslagningar som komma skulle inom Leyland, värnade Standard Triumph i USA alltid om att stötta Triumphklubbar på alla möjliga sätt.

I mars presenterades så Spitfire Mk2 och TR4A. Mk2 hade fått en liten effektökning, bättre stolar och inredning. TR4A hade ett nytt chassi och individuell hjulupphängning, IRS bak. Vidare en ny lättskött sufflett, ny yttre utsmyckning och belysning. Utan att förlora i prestanda.

Triumph 2000 lanserades men fick en trög start och ökade inte takten heller. Amerikanerna jämförde den med sin egna sedaner i mellanklass och såg den inte som en sportig sedan. Ingångspriset var för högt då det gick att köpa en mycket större och snabbare amerikansk sedan till flera hundra dollar lägre pris. De flesta motorskribenter pekade på själva problemet: En mycket njutbar och trevlig upplevelse att köra, men bilen har klivit in en våldsamt konkurrerande prisklass, nämligen $3000-nivån.



Sebring -66 framgång för TR 4

Avtal med Hertz

Under 1965 gjordes avtal med Hertz att de skulle hyra ut Triumph i 18 större städer, bl.a. New York, Los Angeles och Miami. Fokus var på ”Hertz Sports Car Club.” Kunderna fick en introduktio innan de fick köra med bilen. Efter detta fick de ett medlemskap i klubben. Tala om att känna att känna sig utvalda. Under en tid var TR4A-bilar de enda sportbilar som Hertz SCC hade för uthyrning. Då låg Triumph bra till.

Ett avgörande motoravtal med SAAB

Triumph hade två större problem med växa på USA-marknaden; kvalité och produktanpassning. Det sista var närmast omöjligt att åtgärda. Man gjorde fina sportbilar, vars motstycke inte fanns hos de inhemska biltillverkarna. Men alla uppoffringar att inbegripa sedaner och ekonomibilar gick fel. Bilar som Sports Six (Triumph Vitesse), vilka borde sålt bra på prestanda och köregenskaper, satt fast hos återförsäljarna. Under de tre år modellen fanns i USA såldes bara 679 st. Triumph 2000, en mycket populär bil på hemmamarknaden sålde bara1805 exemplar i USA.

För att få nödvändiga inkomster behövde Triumph jaga andra möjligheter. En artikel i Triumph News i maj 1965 larmade återförsäljarna om en ”Giant Anglo-Swedish Car Project”, tillkännagiven av Donald Stokes. Triumph och SAAB hade kommit överens om att gemensamt utveckla en ny motor, som skulle sitta i en ny, större SAAB. En uppskattad volym på 50 000 motorer/år nämndes. Stokes var mycket entusiastisk, inte bara för kassainflödet, utan också för de många ömsesidiga fördelarna. Det var en bar affär. Triumph skulle få betalt för att utveckla och tillverka en motor som skulle säljas till SAAB utan att man förhindrades att använda motorn också i Triumphbilar. Denna motor skulle så småningom, 10 år senare, vara kraftkälla i bl.a. Triumph TR7, som ju sålde bra i USA under andra halvan av 70-talet.

Fortfarande uppåt 1966

Med utgångspunkt i 1965 års hittillsvarande försäljning förutspåddes en försäljning av c:a 26000 bilar under 1966 mot 21500 sålda bilar -65. Mer än 150 000 bilar hade tillverkats totalt i Coventry och Liverpool, 40% fler än två år tidigare. Med denna framtidstro hade man på amerikanska huvudkontoret på Madison Avenue bestämt sig för att flytta till New Jersey under 1966, där Standard-Triumph Motor Company Inc skulle få en egen byggnad.

Medan flyttningen gick bra, kan man inte säga det samma om den förutspådda försäljningsökningen. De stora nyheterna var sammanslagningarna som skulle bli Leyland Motors. Det var början på slutet för Brittisk bilindustri där enskilda bilmärken tog sina sista andetag av självbestämmande.

1966 var åter ett år som inte hade någon ny modell att erbjuda och kittla motorskribenter med. Några 26000 bilar skulle inte komma att säljas. Dock fungerade leveranserna av bilar och man hade fått en bra annonsbudget. Triumphs val av annonsmedia följde fortfarande ”handboken” för försäljning av importbilar - man riktade in sig på mellan och övre medelklassen av folk. Människor med universitetsutbildning, bra jobb och med smak för det sofistikerade.

Med färgtelevisionens genombrott bara några år senare blev situationen en annan och 1966 bedömde Triumph att TV reklam var nödvändig för marknadsföringen av Triumph i USA.

Bilindustrin avvaktar statliga regleringar.

Myndigheterna i Amerika börjar sitt intrång i bilhandeln. För att följa trafiksäkerhetsbeslut för 1966 hade de amerikanska

bilimportörerna organiserat sig och bildat AIA , Automobile Importers of America, för att driva sina gemensamma frågor i Washington. Triumphs styrelseordförande i USA, Chris Andrews, blev organisationens förste ordförande.

I Kalifornien började gränsvärdena för avgaser att tillämpas 1967. Det var ett år tidigare än vad de statliga kraven angav. Redan 1966 hade tekniske chefen för Kaliforniens avgaskontrollstyrelse sammankallat Triumphs all teknisk personal för att göra sig fullständigt klar om att man verkligen hade förstått avgasregleringens innebörd. Det var alltså nödvändigt för Triumph att ha bilar med andra motorspecifikationer om de ville sälja dem i Kalifornien från -67. Resten av landet skulle införa reglerna tidigast ett år senare.

Hektisk förberedelse för GT6

1966 närmade sig sitt slut, jul och nyår kom som välbehövliga pauser i introduktionsplaneringen för Triumph GT6. Man hade gjort åtta möten på två veckor med återförsäljare och motorskribenter. Med början i Oregon och sista mötet i Washington. Tempot var mördande. Alla deltagande återförsäljare kunde enligt planeringen lämna varje möte i var sin ny GT6. Leverans backupen med nya GT6:or från England fungerade för en gångs skull perfekt. Allt Triumph folket såg fram emot positivt gensvar på GT6. Enda oron fanns för bilens storlek.

Den var faktiskt ett marknadsföringsproblem. Förare på runt 180 cm fick precis plats, medan den satt som en välskräddad kostym på något kortare personer. Väl på plats möttes man av instrumentbrädan i valnöt och mätarna framför sig och alla reglage på bekvämt avstånd. Den kändes rätt lik Spitfire tills motorn startades. Då gav det löftesrika snörvlandet från den raka sexan med besked tillbaka när gasen gick i botten. Michael Cook tog en provtur i november tillsammans med en medarbetare från huvudkontoret under lunchen. Dags att känna vad bilen gick för. Vid påfarten till motorvägen lade han i ettan, tryckte därefter gasen i botten och accelererade upp genom växlarna. Man tappade andan av accelerationen.

I sista delen i nästa TR Magazin är det dags för lanseringen av TR5 och TR6, de mest framgångsrika modellerna. Som slutvinjett Triumphs framtagande av TR7 och 8. ■



THE PAYOFF. This huge trophy, the Pepsi Cola award, is presented to Standard-Triumph's president Chris Andrews at the New York Automobile Show — in front of transplanted car number 42. Making the presentation is Edward C. Finneran, manager of the sports division of The Pepsi Cola Co. The trophy is inscribed with names of all the winning drivers.

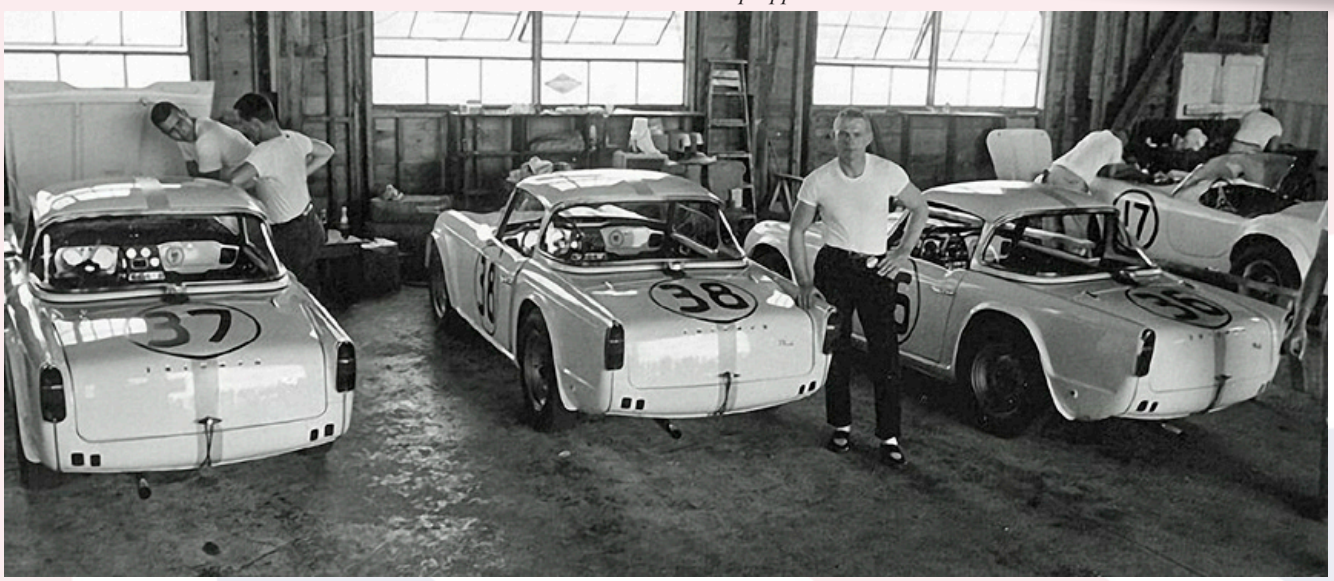
Triumphs ordförande i USA Chris Andrews får Pepsicola priset



TR 4 line up på Sebring



Kas Kastner och hans team racepreppar TR 4 och en TR 3





SVENSKA VÄGNÄTETS YTTERLIGHETER PÅ SJU DAGAR

Göran Johanssons spännande resa 2020 genom hela det avlånga Sverige skildrar han här i 2 delar. Första delen slutar i Nora så halva Sverige är kvar till TR Magazin nr 4.

Jag har sedan länge planerat för att besöka en liten träff i det italienska alperna denna sommar, in i det sista hoppades jag på att gränserna skulle öppnas och Coronarestriktionerna skulle hävas. Jag förstod ganska tidigt i år att en reservresplan kunde nog vara bra att ha, för en årlig långresa med Triumph var ju önskvärd.

Då drogs jag till minnes att det fanns en utmaning i Triumphklubben, som jag hade läst om. Jag fann en utförlig information i The Triumph nr 4 2009, finns även med i den senaste matrikeln. Där inbjöds vi att besöka det svenska vägnätets ytterligheter och några andra platser.

Jag läste även några resereportage som var gjorda, som lockade mig att köra Sverige runt.

Sikte på Smygehuk

Jag packade bilen full, förutom det vanliga med kläder osv blev det verktyg, lite bra att ha delar och campingutrustning. Det senare var som en trygghet eftersom jag inte visste hur eller var jag skulle övernatta.

Resan påbörjades tidigt en onsdagsmorgon, jag blev förvånad och djupt imponerad av min sambo, Christin som kom ut och vinkade av mig kl 02:30. Jag tog sikte på den södra utposten Smygehuk. Motorvägen till Malmö har jag aldrig upplevt så gles trafik, bara några enstaka lastbilar men det kan ju bero på tidpunkten. På färden vidare mot Kristianstad användes solskyddet flitigt för att skydda mot soluppgångens skarpa strålar.

Jag har kört Triumph i London, Amsterdam med flera världsstäder, nu ska jag ge mig in i centrala Göteborg, den stad som jag alltid har undvikit pga trafiksituationen. Allt gick bra, svängde rätt i nästan alla korsningar, hur hittade man rätt innan det fanns GPS i alla telefoner. Strax efter Götaplatsen bodde Triumphimportör Uno Ranch i en liten nätt villa.

På väg mot Eggvena Bygdegård försökte jag tigga en kopp kaffe i Floda, men där var det ingen hemma så det får bli en annan gång. Vägen till bygdegården är nog bra nu, för den var nylagd med oljegrus då jag körde.

Denna kväll hade jag en väntande säng hos en svåger vid Havstenssund. Efter en fantastik god måltid och lite havsbad i den fina miljön sov jag gått.

Morgonen startade med ett uppfriskande morgondopp.

Under huven finns det plats för två väskor med verktyg och servicedelar. En plats är avsedd för motorolja och fönsterputs.



Ett spontanbesök hos Bengt och Britt i Floda, men ingen var hemma så där blev det kaffe tillgodo. Dessutom fick jag rådet av Bengt att ha koll på oljenivåerna, det var något om revirmarkeringar på plattläggningen…





Båstnäs bilskrot, sydväst om Årjäng.

Den västra punkten låg nära, bara några mil till Stensvik norr om Strömstad.

Jag har länge haft ett besöksmål markerad i kartan. Br Ivanssons bilskrot i Båstnäs sydväst om Årjäng. Nu är jag ganska nära och via Norge är jag snart där, men jag får ju inte passera gränsen utan det blir till att köra rundan i det svenska landskapet. Vägen dit avslutas med en 25km fin grusväg. Här finns många av folkhemmets bilar som deltar i denna vackra naturupplevelse. Förutom jag och några andra gubbar var det en tidning här och gjorde ett reportage.

25 km grusväg

Nu blev det 25 km rolig grusväg tillbaka, som sen blev E18. På eftermiddagen kom jag fram till ett bokat rum i Nora som var mitt för två nätter. Nu är det högsommar med sol, så jag passar på att njuta av den på en gräsmatta några timmar.



Objekt med vacker patina. Allt lär vara till salu.



Lägsta punkten på landets yta. 2.4m under havsytan i Kristianstad.

Första målet avprickat. Smygehuk, Sveriges sydligaste utpost. Soluppgång och vindstilla, en härlig start.







Den tidigare Triumphimportören Uno Ranchs pampiga bostad i centrala Göteborg.



Muskötunneln i Stockholms skärgård är den lägsta vägen, 66 muh.

Planen är att köra till Stockholm dagen efter. Jag har mer än tjugo mil dit och jag vill till Slottsbacken före morgonrusningen. Det blir till att ställa klockan tidigt. 03:00 ringer den och småvägarna norr om Mälaren är ödsliga, bara några morgonpigga timmerbilar. På E4 norrifrån och sen på Sveavägen in i Stockholm tjocknade trafiken till sig redan efter kl fem. På Slottsbacken var det tomt på bilar, bara att ställa upp Triumphen på lämpligt ställe för fotografering. Genast kom det ut fyra kraftigt beväpnade vakter som tog sig an att vakta min bil en stund.

Slussens trafikplats avstängd

Tyvärr så är Slussens trafikplats helt avstängd för ombyggnad, så det blev en annan väg söderut till Muskö. Muskötunneln är den lägsta vägen i Sverige, lite läskigt att köra i den smala väldigt blöta tunneln. Jag körde den södra sidan av Mälaren tillbaka till Nora, där jag sedan vilade ut i solen.

Dag 4 lördag jag startade tidigt även i dag. Alla borde passa på att uppleva soluppgång en sommarmorgon med färd i en öppen Triumph på den svenska landsbygden. Det gäller bara att köra försiktigt och ha koll på älgarna som är i rörelse.

Resan i korthet

- Sju dagar och 492 mil för att fullfölja utmaningen.
- Totalt nio dagar och 655 mil.
- Längsta dagsetapp 103 mil.
- Kortast dagsetapp 53 mil
- Medelsträcka 73 mil/dag
- 17 tankningar med totalt ca 630 liter bensin

Här kändes det tryggt att parkera, lämnade till och med nycklarna kvar i bilen. Slottsbacken i Stockholm kl. 06.00



Stensvik vid Strömstad har den västligaste allmänna vägen.



The European
TR Meeting

Traditionen med en årlig träff för Europas TR-klubbar startade redan år 1986. Detta år beslöt sig TR Register Germany och TR Club Belgium för att anordna en gemensam träff. Denna träff var i Blankenberge i Belgien i september.


Hotell Riviera, Båstad

Man inbjöd då även klubbarna från Holland, Frankrike och Danmark efter som man kände dessa klubbar och hade personliga kontakter där. Den europeiska skaran växte med åren och så sent som i fjor fick vi med en ny klubb nämligen TR Register i Tjeckien. Vi är nu totalt 16 klubbar som är med i nätverket. Vår klubb arrangerade sin första träff i Ronneby år 2008.

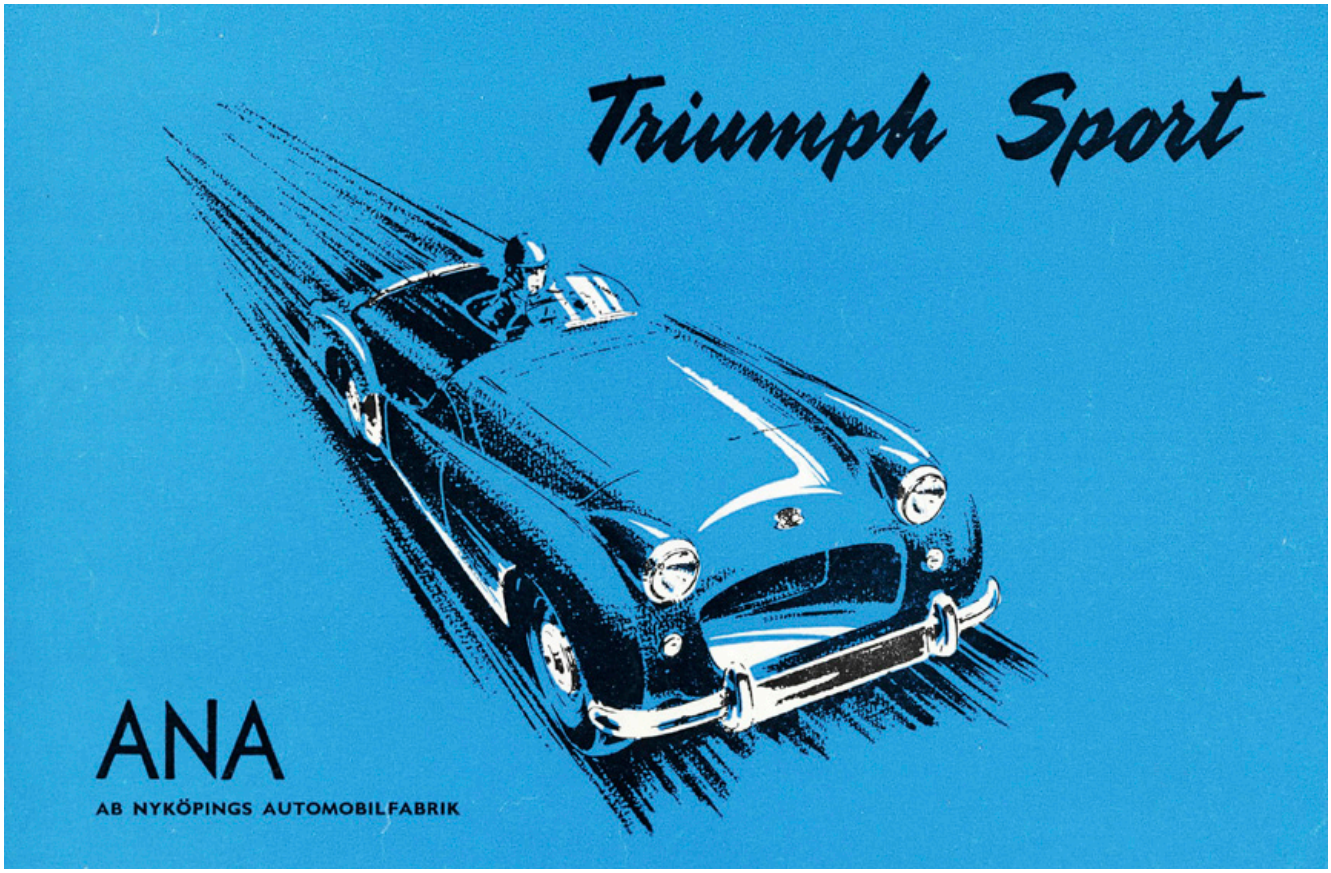
I september 2020 skulle det varit en träff i England men pga av pandemin sköts den till 2021. Nu i september skulle vår klubb arrangerat en träff men denna träff blev samtidigt flyttad till 2022. I sista veckan i april hölls ett möte över Zoom med alla representanterna för klubbarna. Där diskuterades det om träffen i England nu i år skulle gå att genomföra eller inte. Beslutet blev tyvärr att inställa även denna träff. Flera representanter trodde inte att deras vaccinprogram skulle hinna vaccinera så stor del av befolkning så att de medlemmar som var intresserade kunde åka. Dessutom fanns det en stor osäkerhet kring hur inresekraven i UK skulle se ut i september.

Detta fick till följd att alla planerade träffar de närmaste åren flyttades framåt dock inte vår träff eftersom vi redan kommit så långt i planeringen. Nu blir följden så här:

2022 Sverige, 2023 England, 2024 Schweiz, 2025 Tyskland, 2026 Belgien och 2027 Norge.

Alla info om vår träff kommer i TR Magazine nr 4 men hela arrangemanget är i princip redan klart. Vi har hyrt hela Hotell Riviera Strand i Båstad. Man kommer att kunna vara med antingen på en weekend från fredag-söndag (9/9-11/9) eller en Superweekend från onsdag-söndag (7/9-11/9). Från hotellet som bas blir det utflykter varje dag. På lördagen blir det en galamiddag på Norrvikens trädgårdar med orkester. Där blir vi säkert över 300 personer. Hoppas många av er passar på att sluta upp. Fler TR-bilar på svensk mark kommer ni inte att få se på många år.

Bengt Nylén





Katharina poserar vid TR-trean i fronten av Bengt Sedells nyrenoverade TR6 och Ulf Velanders TR4A IRS som fått nya passande skyltar

TEXT & FOTO: BENGT ARVIDSSON

Motorhistoriska dagen 2021

6 juni är ju inte bara nationaldagen utan också dagen på året då vi skall visa upp våra klenoder. ”Det Rullande Kulturarvet” som MHRF, som ett mantra marknadsför i maktens korridorer för ibland lomhörda öron. Tyvärr är det nu så att för andra året i rad har de flesta arrangörer ställt in träffar och touringar.

Katharina och jag åker för det mesta den 6 juni med Aros Motorveteraners parad genom Västerås gator i en lång kolonn med bilar från tjugo- till sjuttiotalet ivrigt påhejade av åskådare på trottoarerna. Tyvärr inte i år heller.

Dock arrangerar UBCC Mälardalen med Stefan Olsson och Carl av Ugglas motorhistorisk uppställning på Sunds Örtagård 6 juni till glädje för oss anglofiler. På plats var omkring 60 bilar med klar Lotusdominans. Vi kunde ändå känna oss lite stolta då fem stycken TR-exemplar stod snyggt parkerade bland MG, Morgan, Jaguar och andra läckerheter från Ö-landet i väster.

Programmet handlar mest om att sparka däck och beundra varandras bilar och det är ju inte det sämsta en solig 6 juni.

Jan Sundkvist med medlemsnummer 215 har varit medlem från sjuttiotalet poserar vid den kära TR4:an från-66. Olof Thunstam har en IRS från-66 parkerad i raden av Brittiska sportcars



Olof Thunstams TR4 IRS -66



Events - adresser till hemsidorna hittar du på triumphtr.com

SVERIGE

Brittiska sportbilsträffar på Säby

6 juni-29 aug. Säby utanför Strängnäs.

Varmt välkomna till trevliga söndagsträffar i sommar (se datum op hemsidan). Bilträffarna börjar kl 12:00.

Öland Cab Tour 2021

11 sept. (Ändrat från 12 juni).

Borgholm/Öland. Öppet för alla Cabriolet/ Targabilar av Europeiskt ursprung. Ett evenemang för er som vill njuta av de natursköna småvägarna, när Öland är som vackrast.

Klubbkamp med UBCC i NV Skåne

12 september. Nord västra Skåne.

MGCC inbjuder till Klubbkamp den 12 september. Samling kl 09:00 vid Krapperups slottscafé. Start från kl 10:00. Vi åker på vackra vägar i Kullabygden och vidare till Bjärehalvön där vi har målgång vid Café Killeröd utanför Förslöv. Här kan du stilla din hunger med något att äta. Under turen finns kluriga frågor och ett par manöverprov.

European TR Meeting 2022

7-11 september 2022

Sverige, Hotell Riviera Strand, Båstad Weekendträff 9-11 september.

Superweekend 7-11 september. Mer information publiceras i TRMagazine nr 4/21 på hemsidan.

INTERNATIONELLT

Goodwood Revival

17-19 sept 2021

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

NEC Classic Motor show

12-14 november 2021

Birmingham. Den största bilutställ-ningen för klassiska bilar i UK. TR Register kommer att ha en stor monter där för att bl a fira TR4 60 år och att klubben är 50 år.

Mer info här:
https://www.necclassicmotorshow.com/

European TR Meeting 2022

7-11 september 2022

Sverige, Hotell Riviera Strand, Båstad Weekendträff 9-11 september.

Superweekend 7-11 september. Mer information publiceras i TRMagazine nr 4/21 på hemsidan.

European TR Meeting 2023

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

European TR Meeting 2024

2024

Schweiz. Mer information närmare eventdatumet.

European TR Meeting 2025

2024

Troligen i södra Tyskland. Mer information närmare eventdatumet.



KÖP & SÄLJ

Bilar köpes

En rostfri TR6A
i fint bruksskick, med inte allt för mycket behov av större reparationer sökes.

Keith Lothian, Stockholm
keith.lothian@xyleminc.com
070-528 69 41

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

Bilar säljes

TR6 1976 säljes
En Triumph TR6, 1976 års modell säljes i bra bruksskick.

Bilen importerades från USA 2018 och är registreringsbesiktigad/besiktigad. Den besiktigades senast förra året då den gick igenom utan anmärkningar. Bilen är nästan helt rostfri och jag har uppgraderat mycket på bilen såsom nya bromsrör/slangar, bussningar o packningar, mattor, instrumentbräda m.m Allting fungerar på den men, det är en gammal bil. Den finns i Göteborg.

Pris 145 000:-

Säljare: **Lars Edlund**
e-post: larsbedlund@gmail.com.
Mobil: 0735-32 63 02.

Avstannat bra renoveringsprojekt
Svensksåld TR4 1963.

Senast i trafik 1973. Har dock körts efter det. Säljes av dödsbo efter klubbmedlem. Bilen förvärvades 1982 och en renovering påbörjades.

Det mesta finns och motorn går runt (ej startad). Surrey top med både plåt- och soft-topp. Hastighetsmätare saknas.

Ingen rost.

Pris: 80.000 kronor

Säljare: **Marie-Louise Bergener**
e-post: marie-louise.bergener@hotmail.com
Mobil 0708-16 54 12.

TR4A IRS -65
Bilen avställd 1975 när jag köpte henne för att byta bakskärmar m.m. Hade sufflet, men jag monterade bakruta och hardtop som jag tog från min tidigare krockade TR4.
Bilen har stått uppallad de senaste 35 åren i min 20-foots stålcontainer på min tomt. I nuläget inte synbar då mycket bråte står inhyst, som jag börjat avyttra.

Önskar få kontakt med seriösa TR-entusiaster som vill ta sig an den och renovera den körbart skick. Inbillar mig att den är helt komplett.
Skriv till mig om du vill komma och titta på henne, förhoppningsvis i slutet på sommaren, så meddelar jag dig.

Säljare: **Johan Forsell**
e-post: johan.forsell@fro.se
Mobil: 072-061 06 12.

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 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

Böcker om TR säljes

- The Triumph TR:s (Collectors guide) av Graham Robson, 128 sidor med mycket matnyttigt.
- TR for Triumph av Chris Harvey, drygt 200 sidor med Triumphs historia.

Pris enligt överenskommelse.
Anders Gustafsson
372gustafsson@telia.com

Flygarjacka strl 54
kan byta mot strl 56

Thomas Astler
thomas.astler@tele2.se

Dörrfästen till TR2
Fästen i dörrarna för Sidescreen. Nya, med kilar och skruv, komplett. 3000:-

Leif Leander
leif_leander@telia.com
070-304 73 83

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

Delar till TR6
Diverse delar till salu, alla från 1969.

- RHD Dashboard.Kenlowe
- Fan Unused.
- Disc pads little wear
- Set Steel wheel nuts
- Timing Chain cover
- Oil Filter Housing
- Diff Mounts/rubbers
- Petrol Filler Cap
- Water pump
- Gearstick assembly & Triumph Knob
- Original Hornpush
- Hardtop bolt mount & Softop Handles
- Spare wheel retainers
- Seat retainer plate
- Throttle Butterfly links
- Floor deck grommets
- Brake pipe retainers
- Rear brake adjuster NOS
- Rear wheel cylinders
- Air manifold hoses 2
- Body to bracket shims front
- Speedo trip Wiper wash switches
- Ignition switch & key
- Dashlight resistor
- Bootlamp
- Clutch thrust bearing NOS
- Diff mounts NOS
- Clutch slave cylinder + rubbers
- Injector retainer plates
- Bottom Trunnions, no wear
- Rear suspension links NOS

Jeremy Thompson
070-376 55 05
jeremy@thompsonstockholm.com

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

Delar köpes

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
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
TR-delar köpes. Bakaxel TR3 Girling oavsett skick.

Hans-Göran Melander
hans.goran.melander@telia.com
070-697 97 97

Plåtskärmar till TR6
TR6 plåtskärmar (bak) i hyfsat skick köpes, samtliga av intresse.

Ogge
oddgeir.kvamme@gmail.com
073 32 29 960.

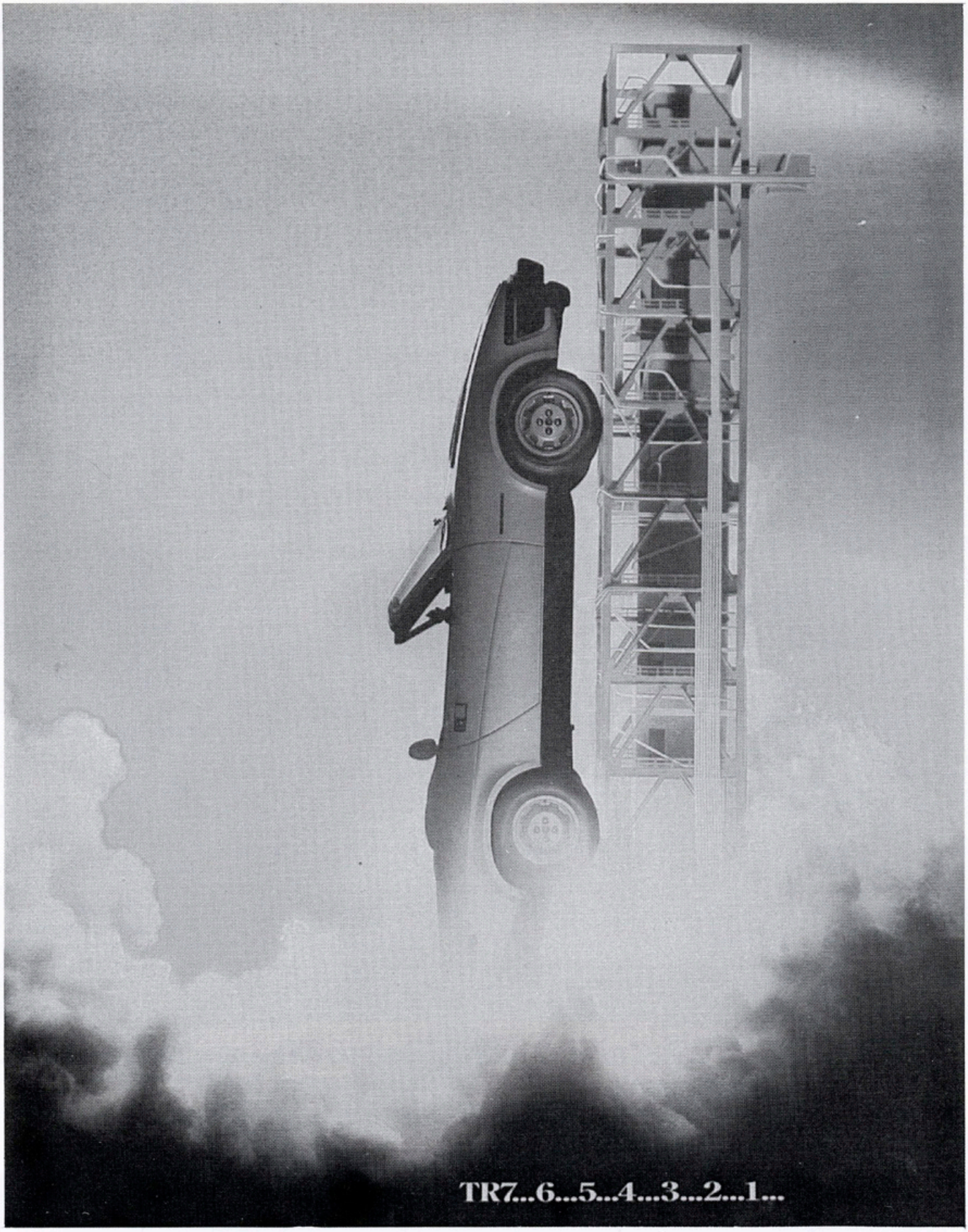
Topplock till wetliner-motorn (4 cyl)
Det skall vara ett highport-topplock.

Jonas Ek
0708-362699
jonas.bc.ek@hotmail.se

Diverse delar till TR4 1962-63 (LHD)
Begagnade, i gott skick:

- Fördelare
- Samtliga Vevhusventilationen på insuget
- Luftfilter (SU)
- Värmekran
- En strålkastarring
- De små tunna sargarna runt främre blinkers
- Parkeringsljus, H & V
- Extraktorrör

Johan Åsberg
joberg_se@yahoo.se



0-60 in 9.6 seconds. 114 mph 5 speed box. Breathtaking mid-range acceleration. Superb handling and roadholding.

Driving a TR7 is like going into orbit.

Sadly though, it will soon be a blast off from the past. Because after this Autumn, the TR7 will no longer be made.

So it's already a collector's item and the countdown has started. For availability see your local Triumph dealer today, or telephone the TR7 hotline on 021-779 2296.

And right now your dealer could offer you an astronomical trade-in deal.

Plus he'll give you details of a TR7 competition that's out of this world.

You could win a fortnight's holiday for two in Florida, USA, flying by Concorde, staying in a first class hotel and including a trip to Cape Canaveral.

So take off in a TR7 and by the time you come down to earth again, you could be at the most famous launch pad in the world.

TRIUMPH TR7

Performance figures: Manufacturers data.

PRESSTOPP!

Etanolproblem med SU-förgasare!



Som väl de flesta uppmärksammat så har vi fått 10% inblandning av etanol i den 95 oktaniga bensinen from 1 augusti. Etanol angriper äldre typer av gummi och plast vilket uppmärksammats i en artikel i denna tidning i nr3/2020. Många väljer nog att köra på E10 eftersom det är billigare. De flesta av våra motorer har så låg kompression att det fungerar väl med 95-oktanig bensin. TR6 carb ligger på 7,5:1 upp till 8,5:1 beroende på årsmodell. Den 4-cylindriga motorn som sitter i TR2-TR4 varierar från 8,5:1 till 9,0:1. Endast TR5 och TR6PI ligger lite högre nämligen på 9,5:1. Generellt gäller att högre kompression fordrar högre oktanhalt. Obs! Även den 98-oktaniga bensinen innehåller ju etanol (max 5%) men problemet med angrepp på gummi och plast blir ju än större med 10% inblandning.

Original flottör i SU förgasare typ HS tål inte etanol. Nu har Burlen Fuel Ltd som tillverkar SU-förgasarna tag fram en flottör som tål etanol. Den heter WZX 1304. Den tidigare, som inte tål etanol, heter WZX 1300. När detta skrivs finns WZX1304 att köpa på Revington TR www.revingtontr.com.

Sannolikt kommer den att finnas hos alla leverantörerna av delar till Triumph TR-bilar.

Bengt Nylén

Redaktionens spalt

TR vänner!

Vilken sommar! Senast vi hade så varmt och fint väder (om man tycker om värme :D) var 2018. När detta skrivs är det en vecka kvar till Sommarträffen i Hallstahammar. Blir det typiskt svenskt sommarväder eller kan vi hoppas på fortsatt TR-väder?...dvs sol och blå himmel. I tider som dessa har vi nog alla längtat efter att få träffas med våra bilar.

Hoppas ni fortfarande uppskattar kvalitén och innehållet i TR Magazine. Mitt förslag förra året att inrätta en Redaktionsgrupp med fem medlemmar har varit lyckosam. Målsättningen att öka antalet tekniska artiklar har uppfyllts. Totalt har 29 tekniska artiklar publicerats fr o m nr 1/2020 – t o m nr 2/2021.

Jag har nu en uppmaning till er alla som var med på Sommarträffen. Återkom till Redaktionsgruppen med en kort berättelse (och bilder) om de eventuella problem du hade med din bil till och från träffen. Det kan bli ett antal tekniska artiklar som övriga medlemmar i klubben kan ha nytta av.

Ha en fortsatt skön TR höst med hopp om att det blir en fin Brittsommar!

//P-A Nord



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 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
Nr 3 2022	Manusstopp fre 29/7 Utgivning vecka 36, september

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