SWEDISH NR 4 DEC 2021 VOL 175

# 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



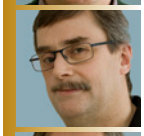
**Vice ordförande Torbjörn Zettergren**
Älgstigen 3, 167 66 Bromma
070-968 16 12 torbjorn.zettergren@vasakronan.se



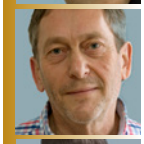
**Sekreterare Bengt Arvidsson**
Tortuna Vändle 18, 725 96 Västerås
072-731 87 37 bengt@silvertess.se



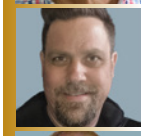
**Kassör Håkan Jonhed**
Hjortronvägen 6, 589 61 Sturefors
0724-41 26 26 hakan.jonhed@gmail.com



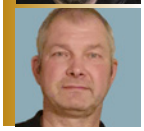
**Ledamot Bengt-Inge Larsson**
Nyponvägen 6B, 533 72 Lundsbrunn
072-531 61 81 tr6@hartorken.se



**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**<br>Skåne, Blekinge | Sten Lennbro<br>Bragegatan 7, 274 31 Skurup<br>0766-27 71 35 sten.lennbro@gmail.com |
| **Väst**<br>Halland, Göteborg, Bohuslän, Dalsland, Västergötland | Göran Andersson<br>Ögärdesvägen 34, 436 40 Askim<br>0708-59 20 19 catharina.goran@outlook.com |
| **Öst**<br>Småland, Öland, Gotland, Östergötland, Närke, Södermanland | Peter Nyberg<br>Grindstugevägen 87, 589 29 Linköping<br>013-16 07 80 tr2nyberg@gmail.com |
| **Mitt**<br>Stockholm, Uppland, Västmanland | Torbjörn Zettergren<br>Älgstigen 3, 167 66 Bromma<br>0709-68 16 12 torbjorn.zettergren@vasakronan.se |
| **Norr**<br>Värmland, Dalarna, Gästrikland, Norrland | Jan Dahlin<br>Norra Gimonäsvägen 44, 907 38 Umeå<br>073-835 80 09 jan.dahlin@norrstaden.se |
| **Utlands-koordinator** | Bengt Nylén<br>Blåtistelvägen 11, 239 41 Falsterbo<br>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!

**I år kommer Tomten tidigt med ännu ett härligt tjockt nummer av TR Magazine! Vill ni hjälpa honom och ännu inte har fyllt allt utrymme på önskelistan så hittar ni lite goa tips längre bak i tidningen.**

Själv fick jag en tidig klapp då det visade sig vara en brusten kugge på startkransen som gjorde att min motor inte gick runt som den skulle. DVS jag klarade mig från en total motorrenovering. Så motorn togs ut och en ny startkrans och lite andra bra att ha (rent av nödvändiga) saker beställdes, inklusive nytt urtrampningslager som var helt slut efter ca 3000 mil. Dock har det inte varit helt lätt med restade varor (från Tyskland), felaktiga dimensioner och bristande kvalitet på bland annat på bultar (två av fyra brast). Beakta då att jag inte köpte de billigaste produkterna. Men med envishet, goda råd, momentnyckel och proffs som fortfarande kan bearbeta maskindelar så skall motorn snart sitta på plats igen.



Från och med nästa nummer så ser redaktionskommittén lite annorlunda ut. Efter tio år som redaktör och medlem i redaktionsgruppen tackar P-A Nord för sig och lämnar över sin plats till nya krafter. Vi vill alla tacka honom och Kerstin för det fantastiska jobb de har gjort med vår tidning! Detta innebär också att vi gärna fyller på med nya personer som gärna skriver om vårt gemensamma intresse. Vi hjälps alla åt i redaktionskommittén och har utmärkt support från vår nya layoutare sen 2 år. Vi uppmuntrar även alla som vill att lämna in material som vi kan göra intressanta artiklar av! Det är bara att kontakta någon av oss i redaktionskommittén.

Passa nu på att fixa med den där grejen du skulle ha gjort så att det blir klart i god tid innan vårsolen dyker fram. Kom ihåg att vara rädda om er, använd pallbockar, skyddsglasögon och ha en brandsläckare till hands! Efter hjul kommer solsken

Jan

## I DETTA NUMMER:


- Nya medlemmar ..... 4
- The European TR Meeting 2022 .... 6
- Cylinderhuvuden och kamaxlar ..... 8
- Tips inför vinterförvaring ..... 10
- Årsmötesprotokoll ..... 11
- Nog med olja i växellådan? ..... 12
- Överväxel på min TR6 ..... 13
- Triumphträff ..... 14
- Tjuvstart på sommarträffen ..... 16
- Sommarträffen ..... 18
- TR Profiler: Jan Sundkvist ..... 22
- Svenska vägnätets ytterligheter 30
- The British Invasion, del 4 ..... 34
- Fototävlingen ..... 44
- Events ..... 47
- Köp & Sälj ..... 48
- Julklappstips ..... 50
- Redaktionens spalt ..... 51
- Klubbshop ..... 52



### Försäkringskommitté (MHRF)

Försäkringsansvarig och besiktningsman. Godkänner att försäkring kan tecknas för TR-klubbens räkning.

**Sven Erik Jeppsson**, Uranstigen 1 587 29 Linköping, 0709-98 44 60, g34@hotmail.se

MHRF

Triumph TR Club Sweden är ansluten till
MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

### Besiktningsmän

**Jhonny Meldgård**, Lerbodatorp Hagen, 665 93 Kil 0554-204 06, meldgaard.martinsson@live.se

**Morgan Hultgren**, Däckvägen 2, 443 61 Stenkullen 0302-232 36, sportscars@bennetsimport.se

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

**Olof Stark**, Bagargränd 4, 128 67 Sköndal, 0706-88 35 59, olofstark@icloud.com

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

### Omslagsbild

**Jan Sundkvists TR4, 1964**
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.**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1560 | Anders Nilsson | Drängsbo Västergård | 597 94 ÅTVIDABERG | |
| 1561 | Thomas Kihlman | Majgårdsvägen 13 | 141 44 HUDDINGE | 1974 TR6 |
| 1562 | Arto Flodberg | Egon Östlunds Gata 12 | 302 24 HALMSTAD | 1974 TR6 |
| 1563 | Kent Karlsson | Kungsgatan 31a | 733 31 SALA | 1973 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.



Ask about our new EU Shipping Rates including Brokerage, Duties & Taxes

RIMMER BROS EST 1982

A BRITISH COMPANY SUPPORTING BRITISH CARS

# ALL THE PARTS YOU NEED

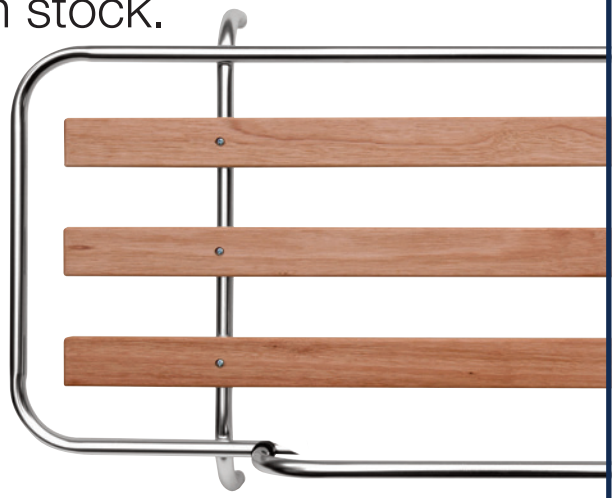
TRIUMPH

PARTS & ACCESSORIES FOR TRIUMPH MODELS *1953 ONWARDS*

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
















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

LAND ROVER

MG

ROVER

MINI

JAGUAR *from 1996*

ASK FOR A FREE CATALOGUE

**www.rimmerbros.com**

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

# The European TR Meeting 2022
# 7-11 september





**Nästa år är det dags med ett Europamöte i Sverige. Förra gången då detta skedde var 2008 på Ronneby Brunn. Vår träff blir i Båstad med huvudhotell Riviera Strand. Här har vi 145 rum. Eventuellt kan det behövas ytterligare några rum. Några av de som enbart är med på Weekend-träffen kommer då att få bo på Hotell Skansen. Skansen ligger ca 10 min från Riviera Strand och är om möjligt ännu lyxigare än Riviera Strand. Alla äter dock middag tillsammans på Hotel Rivera Strand. Transport där emellan ordnas. Pga mycket stort intresse så kommer sannolikt inte alla att få plats. Det blir först till kvarn gällande anmälan som gäller.**

**Pga av mängden så kommer vi på turerna att delas upp i två grupper.**

## Program

**Superweekend 7-11 september**

*Onsdag*

- Ankomst mellan 15:00-18:00 till Riviera Strand.
- Middag på Riviera Strand.

*Tur 1 ( Torsdag för grupp 1 och fredag för grupp 2)*

- En tur mot Torekov där vi embarkerar en båt som för oss över till Hallands Väderö och vi landstiger i Kappelhamn.
- På Hallands Väderö får vi en guidad gångtur som går mellan Kappelhamn och Sandhamn genom ett naturskönt område. Vid Sandhamn finns en kiosk där de som så önskar kan köpa fika.
- Från Sandhamn seglar vi sedan tillbaka till Torekov.
- Eftermiddagen är fri för egna aktiviteter. Njuta av sol och bad? Strosa längs stranden? Ströva runt i Torekov och/eller Båstad? Besöka Birgit Nilsson museet?
- Middag på Riviera strand.

*Tur 2. ( Fredag för grupp 1 och torsdag för grupp 2)*

- En tur söderut. Besök på flygmuseet i Ängelholm samt därefter lunch på Arilds Vingård. Arilds Vingård är norra Europas största vingård. Därefter fortsätter turen.

**Weekend 9-11 september**

- De som bara är med på weekenden ankommer mellan 15:00-18:00. Ankomstregistering på Hotel Riviera Strand.
- För både de som är med på weekend och superweekend serveras en 3-rätters middag på Riviera Strand.

*Lördag*

- En tur norrut mot Markaryd för Älgsafari. Vi kan köra själv genom en stor inhägnad längs en 3 km lång väg eller åka med ett ”tåg”. Lunch serveras där. Hemåt via Hallandsås via vindlande natursköna vägar. På turen finns ytterligare besöksstopp inlagda.
- Grupp 1 kör turen klockvis medan grupp 2 kör turen antiklockvis.
- Galamiddag på Norrvikens trädgårdar i Båstad. Buss hämtar och lämnar från hotellen. Ett av Sverige mest kända jazzband underhåller vid ankomst samt i pauserna med musik från 30-40-talet.

*Söndag*

- En tur söderut via Kullen som slutar på Sundspärlan i Helsingborg där vi intar lunch. Därefter är det Adjö.

## Priser:

| | | |
|---|---|---|
| Weekend 2 personer i dubbelrum | SEK | 8 900 |
| Weekend 1 person i enkelrum | SEK | 5 550 |
| Superweekend 2 personer i dubbelrum | SEK | 15 150 |
| Superweekend 1 person i enkelrum | SEK | 9 550 |

**Anmärkning**
Vin/öl ingår i alla måltider utom lunchen på söndagen då det endast är alkoholfri måltidsdryck. Vin/öl dock i begränsad mängd.

**Registering och betalning**
Betalningen skickas till Triumph TR Club Sweden, plusgiro 27 79 35-3. Ange namn och medlemsnummer. Utöver detta så skall en registeringsblankett sändas in via post eller email.
Registreringsdokumentet hämtas på vår hemsida alternativt så skickar ni ett email till Bengt Nylén så får ni den per mail: nylen@telia.com
Registeringen stänger 1 mars då även betalning skall ske. Intresserade får gärna hör av sig till Bengt Nylén tidigare om möjligt.

**Övrigt**
Evenemanget är öppet för alla medlemmar i de Triumph TR klubbar i Europa som samarbetar i nätverket betr European TR Meetings.





## Hemsidor

- **Kullen:** http://kullensfyr.se/
- **Riviera Strand:** https://hotelrivierastrand.se/
- **Hotell Skansen:** https://hotelskansen.se/
- **Båt till Hallands Väderö:** www.vaderotrafiken.se
- **Birgit Nilsson museum:** www.birgitnilsson.com
- **Arilds Vingård:** http://arildsvingard.se/
- **Ängelholms flygmuseum:** www.engelholmsflygmuseum.se
- **Älgsafari i Markaryd:** www.smalandet.se
- **Norrvikens trädgårdar:** https://norrvikenbastad.se/
- **Sundspärlan:** https://www.sundsparlan.se/



TEXT OCH FOTO: BENGT NYLÉN

# Cylinderhuvuden och kamaxlar på TR5, TR250 och TR6

**Jag tror inte att vi förut någon gång presenterat hur de olika topplocken på rubricerade bilar/motorer ser ut som original. Jag har här sammanställt en tabell på detta där även lite data framgår. Fabriken hann modifiera toppen 6 gånger och de försågs också med olika avgasventiler. Det är märkligt att man på en serie på ca 100 000 bilar gör om topplocket 6 gånger. Tabellen har jag verifierat från flera källor så jag tror att den är rätt.**

Uppgivna effektuppgifter är de som fabriken uppgav. De senare PI-bilar har fått sin effekt angiven enligt DIN medan övriga är enligt något som kallats NET. Om jag förstått det rätt så mättes NET utan generator och fläkt för att kunna ange en så hög effekt som möjligt. Så det går inte att direkt jmf DIN med NET. Enligt min egen uppfattning, som jag delar med flera andra i engelsk motorpress, så kunde man inte nå mer är ca 135 hk (DIN) vid mätning av den sk 150-motorn då den mättes på utrustning fristående från fabriken. Så skillnaden mellan den tidigare PI-motorn och den senare är i praktiken inte så stor.

Jag passar också på att publicera gällande tabell för de kamaxlar som monterades på motorerna i rubricerade bilar. Mer ingående info om kamaxlar finns på TR-klubbens hemsida under tekniska artiklar samt på min egen hemsida www.trteknik.se

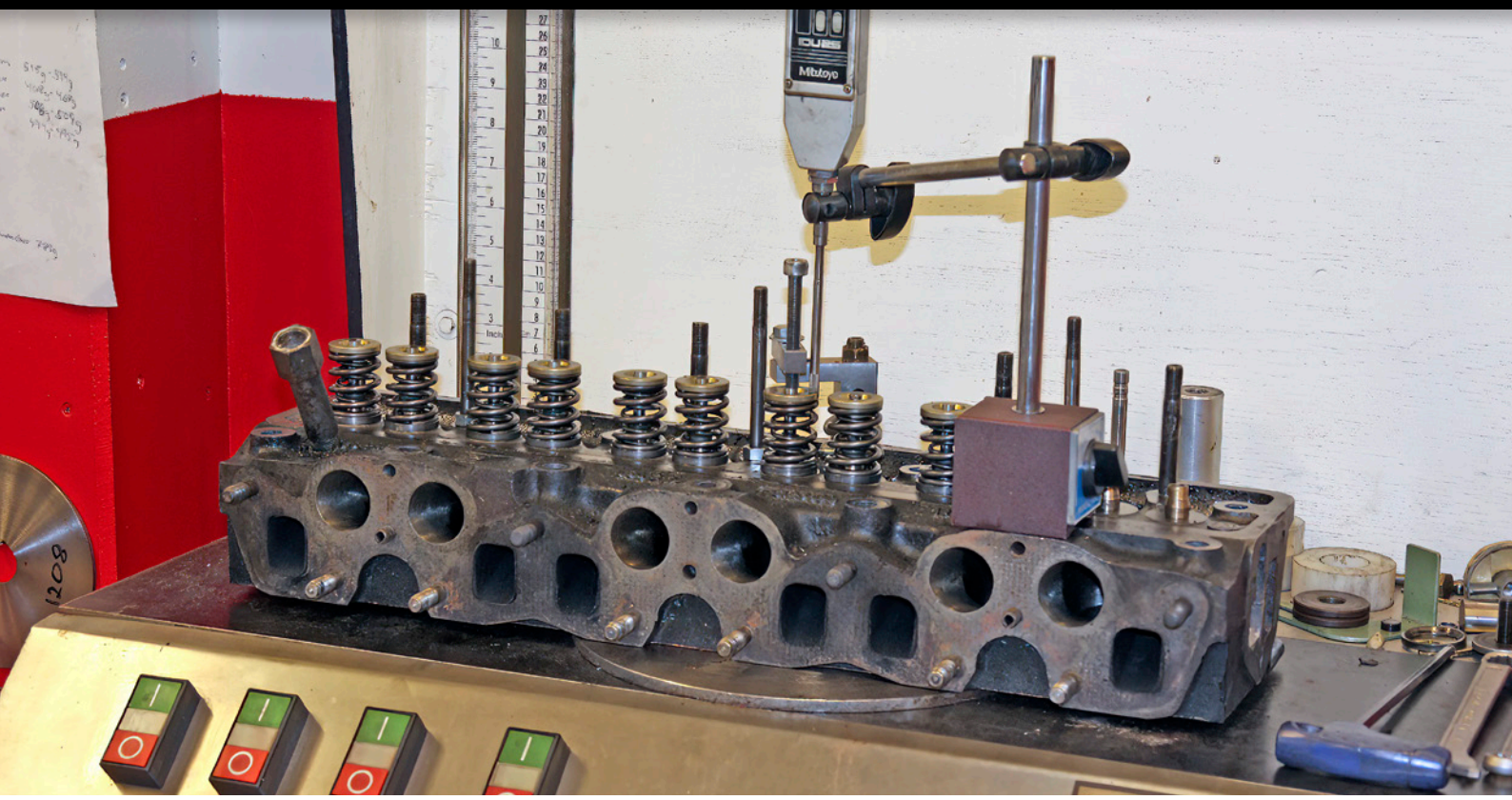
Man kan notera en del intressant. På TR carb, alltså alla TR6 till USA som ju var föresedda med två Strombergsförgasare, så sänkte man kompressionen efter hand men samtidigt satte man dit en något vassare kamaxel så effekten ökade något om än marginellt. Varför sänkte man kompressionen ända till 7,75:1 och på de sista USA-modellerna tom till 7,5:1? Med allt annat lika så ger ju alltid lägre kompression mindre effekt!

Alla dessa förändringar på såväl PI-motorena som förgasarmotorerna gjordes för att minska problemen med dåliga avgasvärden. Det var ju därför PI-bilarna aldrig gick på export till USA. De hade för dåliga avgasvärden.

En annan intressant detalj. På de sista årsmodellerna av såväl förgasarbilarna som PI så minskade man storleken på avgasventilerna. Det gjorde man sannolikt för att öka vridmomentet något. ■

## Cylinderhuvuden TR 5 - TR6

| Model | Year | Commission no | Head no | Ratio | Head hight | Inlet valve (diam mm) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| TR 5 | 1968 | CP 1 - CP 3096 | 516816 | 9,5:1 | 3.4” | 36,7 |
| TR 6 PI | 1969-71 | CP 3097- CP 54584 | 516816 | 9,5:1 | 3.4” | 36,7 |
| TR 6 PI | 1972 | CP 75001-CP 77718 | 218225 | 9,5:1 | 3.4” | 36,7 |
| TR 6 PI | 1973 | CR 1-CR 2911 | 218225 | 9,5:1 | 3.4” | 36,7 |
| TR 6 PI | 1974 | CR 5001-CR 6701 | 219 015 | 9,5:1 | 3.4” | 36,7 |
| TR 250 | 1968 | CD1 - CD8594 | 516 323 | 8,5:1 | 3.535” | 36,7 |
| TR 6 carb | 1969-71 | CC 25003-CC 67893 | 516 323 | 8,5:1 | 3.535” | 36,7 |
| TR 6 carb | 1972 | CC 75001-CC 85 737 | 218 227 | 7,75:1 | 3.535” | 36,7 |
| TR 6 carb | 1973-74 | CF 1- CF 25777 | 218 227 | 7,75:1 | 3.535” | 36,7 |
| TR 6 carb | 1975-76 | CF 27001-CF 58328 | 219 019 | 7,5:1 | 3.56” | 36,7 |




*Ett modifierat topplock i en flödesbänk som illustration*

## Kamaxlar på TR5-6

| | | | Valve lift | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Timing | Duration | tum | mm | Power Band |
| TR 5 och TR 6 PI 150 | 35/65-65/35 | 280 | 0,375 | 9,5 | 2500-5500 |
| TR 6 carb 1969, TR 250 | 10/50-50/10 | 240 | 0,33 | 8,4 | 1500-4800 |
| TR 6 carb 1970-76,samt PI 124 | 18/58-58/18 | 256 | 0,36 | 9,1 | 2000-5000 |

| Inlet valve (diam tum) | Exhaust valve (diam mm) | Exhaust valve (diam tum) | Narrow head | Effekt NET | Effekt DIN | rpm |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1,443 | 32 | 1.256” | | 150 | | 5500 |
| 1,443 | 32 | 1.256” | | 150 | | 5500 |
| 1,443 | 32 | 1.256” | | 150 | | 5500 |
| 1,443 | 32 | 1.256” | | | 124 | 5000 |
| 1,443 | 30.3 | 1.197” | | | 124 | 5000 |
| 1,443 | 32 | 1.256” | x | 104 | | 4500 |
| 1,443 | 32 | 1.256” | x | 104 | | 4500 |
| 1,443 | 32 | 1.256” | | 106 | | 4900 |
| 1,443 | 32 | 1.256” | | 106 | | 4900 |
| 1,443 | 30.3 | 1.197” | | 106 | | 4900 |

*OBS! Narrow head= det är smalt mellan insugningsportarna. Passar ej till TWM inlet manifold för Weber.*

TEXT: INGE JONSSON

# Några tips inför vinterförvaring av bilen

**Många har säkert redan ställt undan TRiumphen för säsongen, förutom några entusiaster som håller koll på väderprognosen och tar varje tillfälle i akt, året runt, att köra entusiastbilen. Vintertouring är förmodligen enklare ju längre söderut du bor.**

Flertalet pausar användningen och ställer undan pärlan, men en del lyckligt lottade har stora garage och kan vårda samt beundra bilen året runt.
För den som behöver ställa undan bilen för en längre period, kanske redan gjort enligt förslagen nedan, och en del andra kanske kan ha nytta av tipsen, och kan njuta av en fräsch och pigg bil direkt när vårsolen sticker till.

- Varför t.ex. inte göra en rundsmörjning?
- 
- Passa på att byta olja och filter samt kolla glykolen, eller byt kylvätskan helt och hållet om den är ett par tre år gammal. Tänk på att spolarvätskan kanske inte klarar många minusgrader.
- Glöm inte att kolla oljenivån i växellådan, våra bilar lider ju ofta av lite inkontinens.
- Sätt batteriet på underhållsladdning med en CTEK laddare, dessa laddare har ett s.k. underhållsladdningsprogram som gör att de kan vara ständigt inkopplade. Det skadar heller inte att koppla bort minuspolen från batteriet för att undvika eventuella krypströmmar.




- Om du har möjlighet, kör motorn ordentligt varm några gånger per vinter, eller om det är torrt ute och bilen inte är uppallad ta en tur på minst ett par mil. Om du står i ett garage med dålig ventilation är det bättre att låta bli varmkörningen.

Det finns en finess med att varmköra med jämna mellanrum, oljan behöver cirkulera lite så att allt håller sig smort. Men se till att motorn hinner bli helt varm så att du blir av med kondens! Att bara starta och stänga av innan motorn är varm gör nog mer skada än nytta, förutsatt att bilen inte står flera år, då man kan behöva rotera motorn då och då så att den inte fastnar.

- För att undvika permanent deformering av däcken, fyll på lite mer luft i däcken, gärna över 3 bar (eller drygt 43 psi för anglofilen).

Ställ helst bilen på pallbockar. Det finns även ett mellanalternativ i form av underlägg till hjulen som är rundade så att däcket får större anläggningsyta, de kallas bla. Däckplatta och Tyresaver, och säljs t.ex. av Verktygsboden och Biltema.
Har du hjuldollys är dessa också ett bra alternativ.



- Ytterligare en sak att tänka på är bensinen, som beskrivet i TR Magazine så är modern bensin mer flyktig än tidigare och kan motverka det på två sätt, antingen tömma systemet eller fylla det helt upp. Fördelen med helt fyllt system är att det motverkar möjligheten att kondens bildas i tanken. Nackdelen skulle vara att brandrisken ökar, förra året hade jag min bil övervintrande i en industrilokal och där var kravet att tanken var tömd.
- Passa på att lackbehandla så den är fin till våren. För att skydda krom och aluminiumfälgar kan man spruta på silikonspray. Vaselin eller silikonfett på gummilister fungerar bra och håller dem mjuka och fina.
- Spänn gärna upp suffletten så den inte permanentar vecken i hopfällt läge, det kan vara läge att göra ren suffletten och impregnera den om den är gjord av tyg.
- Står bilen i en fuktig miljö, kan det vara läge att ordna med någon form av avfuktning, åtminstone med en s.k. ”Torrboll”.

Jula har en som kallas Fuktslukare som är mycket billigare än originalet.






- Om du har bilen täckt som skydd mot damm och t.ex. fågelbajs, tänk på att skyddet kan andas så det inte bildas kondens mellan skyddet och karossen.
- 
- Tänk på gnagare. Ett tips jag läste om var att lägga ut en billig plastpresenning på golvet som är lite större än bilen, kör upp bilen på pressenningen, spraya en 20cm bred rand med tjockflytande Tektyl på presenningen runt bilen, garanterat mus och gnagarfritt.

Musfällor fungerar så klart men måste ju kollas, eller, skaffa utekatt. ■



# TRIUMPH TR CLUB SWEDEN

Protokoll, fört vid ordinarie Årsmöte, 2021 08 08 i Hallstahammar

**Deltagare, från styrelsen:**
Jan Sjögren, ordförande
Håkan Jonhed, kassör
Bengt Arvidsson, sekreterare
Sten Lennbro, ledamot
Bengt-Inge Larsson, ledamot
Torbjörn Zettergren, ledamot

**Frånvarande:**
-

**Övriga deltagare:**
25 stycken medlemmar utöver styrelsen, (se bilaga 1)

§ 1 **Mötets öppnande**
Jan Sjögren öppnade mötet och hälsade alla välkomna till årsmötet för verksamhetsåret 2020.

§ 2 **Val av ordförande och sekreterare för mötet**
Val av sittande ordförande Jan Sjögren för mötet.
Val av sittande sekreterare Bengt Arvidsson för mötet

§ 3 **Val av rösträknare och två justeringsmän**
Val av Lars-Erik Blomqvist och Thomas Brändström som rösträknare tillika justeringsmän.

§ 4 **Årsmötets stadgenliga utlysande**
Mötet förklarade utlysningen av mötet skett i enlighet med stadgarna.

§ 5 **Godkännande av föreslagen dagordning**
Föreslagen dagordning godkändes av mötet.

§ 6 **Föredragning av verksamhetsberättelse och dagordning**
Bengt Arvidsson föredrog verksamhetsberättelsen för 2020 (bilaga 2).
Håkan Jonhed föredrog årsredovisning för 2020 (bilaga 3).

§ 7 **Föredragning av revisorernas berättelse**
Thomas Palm föredrog revisionsberättelsen och förordande om ansvarsfrihet för styrelsen avseende 2020, vilket godkändes av mötet. (bilaga 4).

§ 8 **Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen 2020**
Mötet förklarade ansvarsfrihet för styrelsen för 2020.

§ 9 **Behandling av styrelsens förslag och inkomna motioner**
Inga motioner har inkommit till styrelsen, i övrigt inga förslag.

§ 10 **Val av styrelse för verksamhetsår 2021**
Valberedningens förslag av val till styrelsen antogs av mötet

Omval

| | | | |
|---|---|---|---|
| Ordf | Jan Sjögren | Bromma | omväljes för 2022-2023 |
| Kassör | Håkan Jonhed | Linköping | omväljes för 2022-2023 |
| Led. | Sten Lennbro | Skurup | omväljes för 2022-2023 |
| Led. | Bengt-Inge Larsson | Lundsbrunn | omväljes för 2022-2023 |

Kvarstår

| | | | |
|---|---|---|---|
| Sekr | Bengt Arvidsson | Västerås | vald för 2021-2022 |
| Led. | Torbjörn Zettergren | Bromma | vald för 2021-2022 |
| Led. | Marcus Larsson | Linköping | vald för 2021-2022 |

Fyllnadsval (efter den bortgågne Hans Hägglund)

| | | | |
|---|---|---|---|
| Led. | Ulf Sundin | Rockneby | väljes för 2021-2022 |

Styrelsen har från 2022följande utseende

| | | |
|---|---|---|
| Ordförande | Jan Sjögren | Bromma |
| Kassör | Håkan Jonhed | Linköping |
| Sekreterare | Bengt Arvidsson | Västerås |
| Ledamot | Sten Lennbro | Skurup |
| Ledamot | Bengt-Inge Larsson | Lundsbrunn |
| Ledamot | Torbjörn Zettergren | Bromma |
| Ledamot | Marcus Larsson | Linköping |
| Ledamot | Ulf Sundin | Rockneby |

§ 11 **Val av två revisorer för 2022**
Mötet godkände styrelsens förslag och till revisorer valdes Thomas Palm som ordinarie och Gunnar Johansson som suppleant.

§ 12 **Valberedning 2022**
Till valberedning inför 2022 valdes Bengt Nylén, Per Settergren. Bengt-Inge Larsson vald av styrelsen och tillika sammankallande.

§ 13 **Fastställande av årsavgifter**
Mötet fastställde en bibehållen medlemsavgiftför 2022 till 450 kr för medlemmar boende i Sverige och 500 kr för medlemmar boende utanför Sverige. Familjemedlemsavgiften behålls oförändrad till 50 kr.

§ 14 **Fastställande av inträdesavgiften**
Mötet fastslog inträdesavgiften till 0 kr.

§ 15 **Sommarträff och årsmöte 2022 och 2023**
Sommarträffen 2022 kommer att vara på Öland 5-7 augusti, från styrelsen arrangerar Ulf Sundin tillsammans med Inge Jonsson från klubben.
Arrangemang för sommarträffen 2023 är ännu inte fastställt.

§ 16 **Övrig planerad verksamhet 2022**
2-4 juli, Nordisk TR träff, Lundsbrunn Sverige

European TR Meeting
7-11 september 2022, Sverige Båstad, hotell Riviera Strand.

September 2023 Warwick, England.

§ 17 **Övriga frågor**
Ulf "Fabbe" Fabiansson meddelar att Hjulafton arrangemanget i Lidköping 2021 är inställt men att Fabbe och Bengt-Inge Larsson ordnar en TR träff 12-13 augusti för medlemmar i TR klubben.

§ 18 Mötets avslutande
Jan Sjögren tackade deltagarna för ett väl genomfört möte och avslutade detsamma.

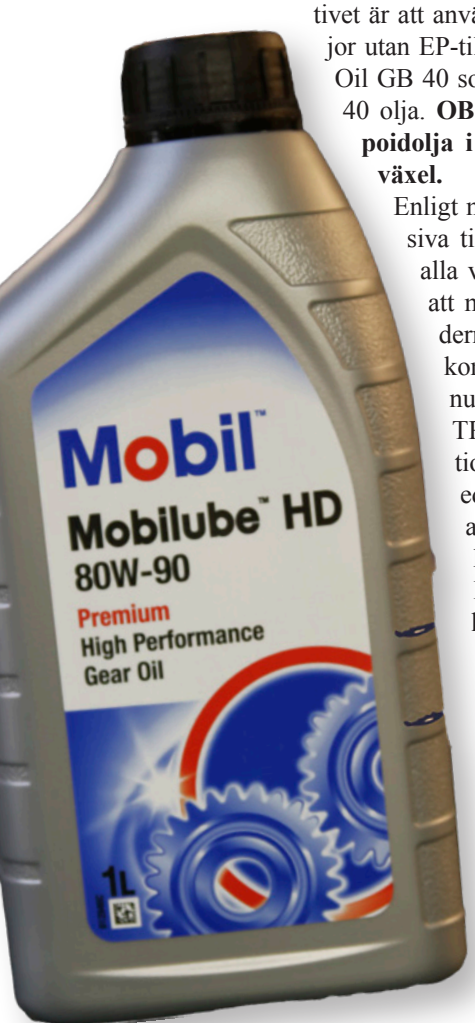
TEXT OCH FOTO: BENGT NYLÉN

# Har du nog med olja i växellådan?

**Växellådsoljan behöver inte bytas så ofta vilket innebär att den lätt blir bortglömd. Har du en overdrive (O/D) så kan du bli påmind om att det läckte ut lite så det är dags att toppa upp. Om OD:n hoppar ur när motorn blivit varm beror det sannolikt på att oljetrycket sjunkit i växellådan/OD:n. Alltså är det dags att fylla på lite. Hur gör man det lättast och vilka oljor är bra?**

## Lämplig olja

Anders Glingesten skrev en artikel om växellådsoljor i TR Magazine nr 3/2001. Vid den tiden hade många fått problem med tillsatser i vissa oljor som angrep mässingen i OD:n. Anders gjorde ett förtjänstvärt arbete genom att kontakta ett antal specialister i England och printade sedan ner deras rekommendationer. Resultatet blev att man helst rekommenderade en motorolja som inte innehöll några aggressiva ”EP/LS”-antifriktionstillsatser. Det fungerar med en ”rak single grade” motorolja, minst med specifikationen **API GL4 SAE 40W** eller **SAE 50W** t. ex Castrol XL30 eller XL 20W50. Alternativet är att använda speciella växellådsoljor utan EP-tillsatser, t. ex. Penrite Gear Oil GB 40 som ersätter EP90 och SAE 40 olja. **OBS! Använd aldrig en hypoidolja i en växellåda med överväxel.**




Enligt min källa har dessa aggressiva tillsatser försvunnit nu från alla växellådsoljor. Det innebär att man lugnt använda de moderna varianter på de som rekommenderas i fabrikens manual åtminstone vad det avser TR2-TR6. ”Repair Operation Manual TR6 Second edition” rekommenderar bl. a Mobilube HD90. På Jula kan man köpa Mobilube HD 80W-90 för 99:90 per liter, vilket är ett bra val. Enligt min kontaktman, som är guru på växelådor och reparerat många TR-växellådor samt monterat OD på många sådana, så är det relativt okritiskt vilken olja du använder.



*Oljebytarpump från Jula*

## Hur få i oljan?

Tar man av hela höljet över växellådan så är det ju lätt att hälla olja i hålet sen du lossat pluggen men vill man undvika detta så gör man så här. Köp en oljebytarpump typ den som Jula säljer. Kostar 199:-. Genom att ansluta en slang till pumpen och sätta den i hålet så kan du trycka lite påfyllningsolja underifrån in i hålet.

Bilen måste så klart hissas upp så att du kan krypa under den. ■

# Överväxeln på min TR6

TEXT OCH FOTO: BJÖRN CAGNER
(MED ANLEDNING AV UPPMANINGEN I REDAKTIONENS SPALT NR 3/2021)

Läste i senaste numret av TR Magazine att P-A Nord uppmanade oss att höra av oss om vi hade något problem med bilen i samband med sommarträffen.

Vi fick ett tekniskt problem på vår TR6 under lördagens tur. Det var att överväxeln inte gick att koppla in. På vår TR6 sitter knappen för överväxeln i växelspaksknoppen och det var den knappen som slutat fungera.

Inga problem, knappen togs bort och ersattes med en kort bit kabel och en liten krokodilklämma som användes som brytare. Det fungerade några gånger men plötsligt började det ryka under instrumentbrädan. Det var en kabel som kortslutits. Efter det gick det inte att få i överväxeln mer så det blev att köra hem utan den.

Väl hemma började felsökningen. Kopplingsschemat togs fram och relät för överväxeln lokaliserades. Då visade det sig att relät inte stämde med elschemat. Relät i bilen hade fler anslutningar än vad som framgick av elschemat. Relät var märkt Lucas 22RA. Kabelmarkeringarna/färgerna stämde inte heller med elschemat. Kabeln som brunnit visade sig vara +kabeln från tändningslåset till relät men i vårt fall verkade den gå till brytaren för överväxeln vilket jag inte kunde förstå då jorden till relät ska komma från kontakterna i växellådan via brytaren till relät. Nu tänkte jag att det var bäst att konsultera reservdelskatalogerna och beställa hem de delar som behövdes, dvs. brytare och kabelsats som går från brytaren till växellådan. Kabelsatsen behövdes då anslutningskontakterna är lite speciella och de som fanns i bilen var lite skadade.

Jag gick in på Rimmers hemsida och började söka men hittade ingen brytare trots att jag var övertygad om att jag sett både brytaren och kabelsatsen där. Blev osäker och gick inpå MossEurope hemsida men resultatet blev detsamma. Då blev det ett mail till MossEurope om delarna. Svaret jag fick blev en överraskning! TR6 har aldrig haft brytare för överväxeln i växelspaken utan troligen har växellådan blivit utbytt till en växellåda från en Triumph 2000 som har brytaren i växelspaksknoppen. Vad mitt relä kom ifrån kunde man inte svara på utan här trodde man att det var fråga om något piratrelä. Att anslutningarna i vår bil stämde trodde man berodde på att man gjort en egen kabelstam.

Detta väckte en rad frågor hos mig:

*Har verkligen aldrig TR6 haft brytaren i växelspaken?*

Det syns inga märken på rattstången efter någon brytare.

*Varifrån kommer relät och kabelstammen?* Relät finns inte som reservdel till Triumph 2000 heller. Vad jag kan se så verkar inte kabelstammen vara utbytt.

*Varför har inte +kabeln brunnit tidigare?* Jag ändrade ju inte kopplingen genom att ersätta brytaren med en krokodilklämma.

Då min TR6 från 1976 med chassinummer CF53754U är ganska sen kanske man tog vad man hade vid tillverkningen.

Hur har det kunna fungera tidigare?

Hör gärna av dig om du har svar på några frågor enligt ovan. ■

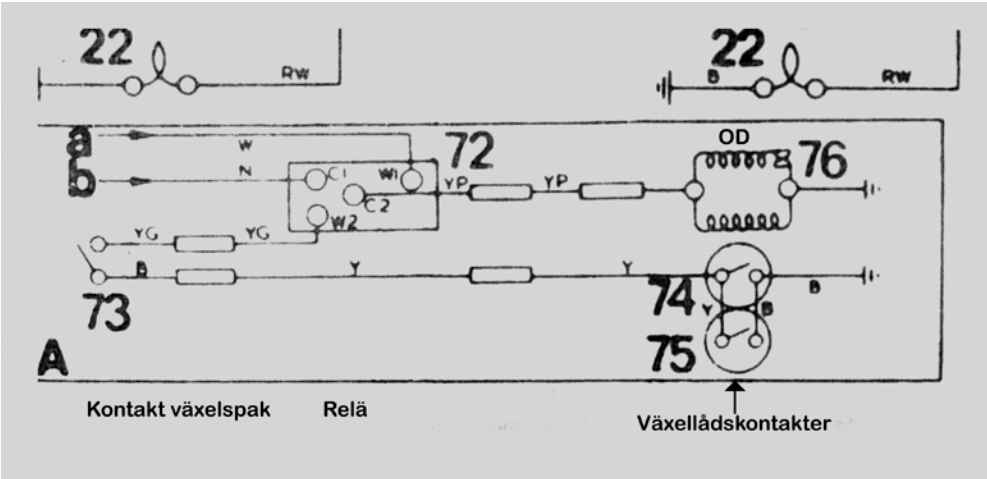


*Krokodilklämmor användes som brytare*




*Relät var märkt Lucas 33RA*

*Kabelmarkeringarna/färgerna stämde inte med elschemat*





*Bengt Åkerblom med codriver*

# Kivik-Tomelilla

## lördagen den 18 september

**På sensommaren den 18 september så arrangerade Bengt Åkerblom från TR-klubben tillsammans med Gunnar Sallstedt i Triumph Club of Sweden en liten träff.**

Vädret såg lite risigt ut på morgonen med halvdugg då jag gav mig av från Falsterbo. Så det var väl en del som inte vågade sig ut. Resan tog 1,5 timme för mig och efterhand klarnade det upp och solen tittade fram.

Vi träffades i hamnen i Kivik och det dök upp 5 bilar från vår klubb och två från Triumph-klubben. Två st TR6, en TR5, en TR4A, en TR3 och två st Spitfire. Efter att ha kollat lite på bilarna så gav vi oss iväg. Bengt/Gunnar hade gjort en lite enkel Roadbook som skulle föra oss till Gunnars villa i Tomelilla. Vi var dock så få, att vi hängde oss efter Bengt Åkerblom som med sin fina ljugröna TR3 tog täten. I Onslunda tog vi en kort paus framför Onslunda kyrka. Här dök även Gunnar upp med sin Vitesse så blev vi i vart fall 8 bilar.

Därefter fortsatte vi mot Tomelilla på små kurviga vägar. Här på Österlen i Skåne finns det gott om fina vägar som är både kurviga och backiga och därmed som gjorda för våra äldre sportbilar.

Väl framme i Tomelilla så parkerade vi framför Gunnars villa som har en rymlig parkeringsplats. Hade vi stått lite tätare hade det nog fått plats ytterligare två bilar. Lyckligt nog för mig som fotograf så hade grannen mittemot rest en ställning runt huset för någon reperation på villan vilket gjorde att jag kunde få till ett foto med bra vinkel på bilarna.

Här drack vi medhavt kaffe och åt grillkorv som Gunnar och hans fru Lill bjöd på. Vi tackar för det. Efter en timmes tid på terrassen med snack om bilar, covid och lite andra ämnen så var det dags för hemfärd. Jag hade nog längst att köra men det är jag van vid och tycker bara att det är positivt. Det är ju kula att köra. Jag tog inte snabbaste vägen hemåt. Sten Lennbro som var med och bor i Skurup körde före mig och vi körde hemåt på ytterligare en massa fina vägar. Det finns mycket vackert på Österlen. Från Skurup blev det sedan raka vägen hemåt.

Bengt Nylén




*Några av deltagarna samlade i Kivik*




*På väg*



*Samling i Tomelilla*



*Gunnar som grillmaster*




*Snygg parkering i Tomelilla*



5

TEXT: GUNNAR JOHANSSON
FOTO: ULF ”FABBE” FABIANSSON OCH GUNNAR JOHANSSON

# Tjuvstart sommarträffen i Hallstahammar

**Då avståndet till Hallstahammar kändes långt och dessutom några andra besök efter vägen valde vi att starta resan redan på torsdagen.**

Det visade sig att Ulf och Siv Fabiansson valt att göra detsamma, så det blev en trevlig kväll på uteserveringen vid Skanzens brukshotell i solnedgången. Vi tog en promenad runt sjön *(Bild 1, 2)* och planerade morgondagens utflykt.

Fredag morgon började med fotografering på den gamla bron (Bild 3) nära hotellet och färden gick norrut ca 45 km till Oljeön, världens äldsta bevarade oljeraffinaderi. Fabriken låg från början ungefär en mil längre norrut vid sjön Snyten men 1875 träffades den av blixten så den exploderade och brann ned. År 1875 byggdes den åter upp och då på den ö i sjön Åmänningen där museet ligger idag. Att man byggde ute på ön var för att skydda människor och mark vid ev brand. Det var dessutom praktiskt då transport av råmaterial kom via Strömsholms kanal. Råolja kom från Pennsylvania USA. Produkter som tillverkades var bla. lysolja, fina smörjoljor till klockor och lås samt kletigare till maskiner.

Tyvärr var vår timing inte speciellt bra, då båten till ön nyligen avgått när vi anlände och det skulle dröja ett antal timmar innan nästa skulle avgå. Vi betraktade ön på avstånd och tog ett antal fotografier *(Bild 4,5,6)* och drog vidare till Engelsbergs bruk, några km längre norrut.

Engelsbergs bruk är klassat som världsarv sedan 1993. Det är en komplett miljö med anor från 1600- till 1800 talet. Mycket av den tekniska utrustningen finns kvar. Här finns smedja, hytta, kontor och arbetarbostäder bevarade. En herrgårdsallé och bruksgata med vackra byggnader. Under sommartid finns även möjlighet att besöka byggnader och privata områden. Idag ägs bruket av Nordstjärnan AB som bedriver konferensverksamhet. *(Bild 7,8)*

Nu var det dags för fika och ett besök på en loppis. Loppisbesöket blev lite speciellt, då det visade sig att strömmen gått och den belysning som fanns var stearinljus, som tur var fanns inte så många besökare just då.

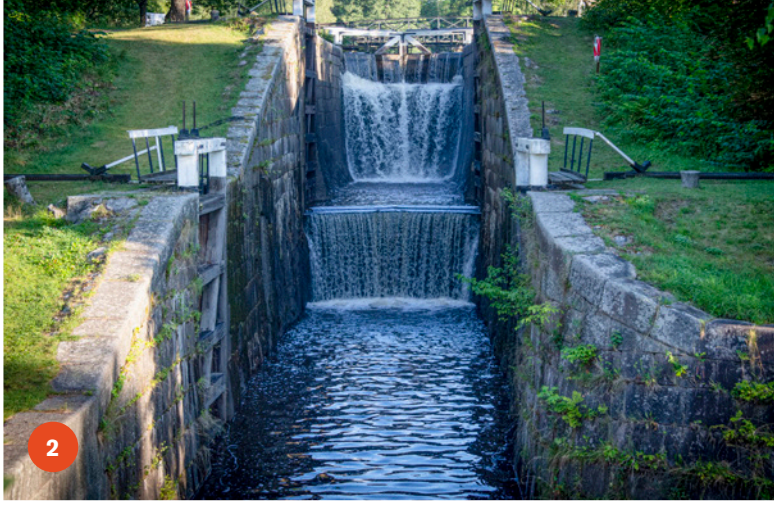
## Dålig timing

Dags att återvända mot Hallstahammar. Ytterligare ett besök är inplanerat. Vi skall göra ett stopp i Skultuna, vid Messingsbruket. Det finns visserligen ett museum men för övrigt är kommersen för överdriven för oss. Vi har inte riktigt hämtat oss från alla coronarestriktioner så det blir bara ett kort besök.

Tiden har gått snabbt så vi hastar tillbaka mot hotellet. I utkanten av Västerås är uppmärksamheten inte på topp och motljus, så det blir ett rejält hopp vid en vägbula. Konsekvensen märktes på motorvägen då några balanseringsvikter ligger kvar i Västerås. ■

*Bild 9: Fabbe till höger!*


1


2


3



4



6


7


8


9




TEXT: P-A NORD
FOTO: P-A NORD OCH ULF ”FABBE” FABIANSSON

# Sommarträffen

## 6 – 8 augusti i Hallstahammar

**Äntligen fick vi TRäffas efter drygt ett års covidrestriktioner. I år samlades vi i det vackra Bergslagen, närmare bestämt i Hallstahammar på det klassiska brukshotellet byggt efter kriget av ”Bulten” och Hallstahammar AB. Tidigare hette man Skantzen Brukshotell. Hotellet är nyrenoverat med nytt namn, Åsby Hotell och konferens.**

Träffen arrangerades av Bengt och Katharina Arvidsson tillsammans med Sören och Anita Huzelius. Programmet var traditionsenligt upplagt och inleddes fredagen den 6 augusti med incheckning med fika-buffé och smörgås. Alla deltagare erhöll ett välkomstkit med Roadbook och information om helgens program med klubbens årsmöte som avslutning söndagen den 8 augusti. Hotellets infart var något svår för vissa att passera, den asfalterade vägen hade kryddats med ett antal farthindrande gupp. Då gäller det att inte avgasröret/ljuddämparen tar i, vilket det gjorde för Bengt Nylén med hans TR6. Som tur var kunde skadan repareras och Bengt kunde köra vidare.

Efter incheckning kunde deltagarna njuta av det vackra Skansenområdet och besöka kanalmuséet eller spela bowling. Flertalet deltagare föredrog dock att putsa på sina ”klenoder” efter ankomsten till hotellet. Med tanke på vädret var det flugfritt vilket underlättade biltvätten. På kvällen serverades en god grillbuffé och Bengt och Sören informerade om lördagens rundtur. Sören Huzelius bjöd på musikunderhållning med hög klass, mycket uppskattat. Sören har en karriär i det numera berömda Rönnas Pack.

På lördag morgon vaknade alla med att kolla vädret då risken för regn var uppenbar. Efter en god frukost startade alla gemensamt och de flesta hade en co-driver som kunde









4




5

läsa den fint upplagda Roadbooken. Bengt Arvidsson hade kompletterat med en historisk beskrivning av ett antal bruk, herrgårdar och andra sevärdheter på rundturen, roligt och intressant. Bl.a. passerade vi Dybecksgården i Odensvi. Här föddes Richard Dybeck som har skrivit Sveriges nationalsång ”Du gamla du fria”.

Vi anlände även hem till Sören och Anita Huzelius i Kolsva. Där sträckte vi på benen och fick svara på ett antal quizfrågor. Stort intresse visades garaget där Sörens fina TR3B kunde beskådas bland alla tidstypiska prylar. Även Sörens unika MG Q-type –37 (replika) gjorde TR3an sällskap i garaget.

Färden fortsatte därefter till Köping för lunch och ett besök på Bil och Teknikhistoriska samlingarna. Muséet finns i Köpings Mekaniska Verkstäders gamla lokaler där bl.a. Volvos växellådor tillverkades när det begav sig. På lunchen berättade Lennye Osbeck om Tårtgeneralen Hasse P i Köping och även om filminspelningen 2019 med Mikael Persbrandt i huvudrollen. Efter en fin guidning av Hans Eriksson (även kallad VäxellådsHasse) på muséet fortsatte rundturen på TRevliga Bergslagsvägar. De som hade tid besökte Strömsholms slott. Slottet är från Gustav Wasas tid och här kunde man känna historiens ”vibbar” från kungar, drottningar och arméofficerare.

## Slott från Gustav Wasas tid

På hemvägen åkte vi bl.a. genom Kolbäck som historiskt varit ett skjutsställe med gästgiveri och tingsplats för Snevringe härad. Vi gasade på bron över Kolbäckån med Strömsholms kanal som byggdes 1795. Väl hemma på hotellet igen kollade vi att suffletten höll tätt i det rikliga regnet som hade börjat på eftermiddagen. En del av oss hann även med att fotografera bilen på den fina gjutjärnsbron över strömmarna i Hallstaån.




6




7






På kvällen blev det en drink före trerättersmiddagen. Drinken serverades inomhus i baren p.g.a. regnet. Det var lite ”si och så” med anpassningen till Coronarestriktionerna men med tanke på den höga medelåldern på deltagarna var väl de flesta vaccinerade med dos2. Traditionsenligt genomfördes fototävlingen (mer om detta i separat artikel) med tillhörande lottdragning med priser från ett antal sponsorer. Årets vinnare till Rackham suprize prize blev Per Settergren (TR4A IRS-67). Per har som deltagare i KAK rallyt varit en bra ambassadör för TR-bilarna och TR klubben.

Inge Jonsson och Ulf Sundin presenterade nästa års evenemang på Öland, som vi redan ser fram mot. Bengt Nylén rapporterade om planeringen av 2022 års European TR Meeting i Båstad, september månad. Efter middagen och en lång innehållsrik dag somnade man gott i ”bingen”.

Efter en god frukost genomfördes årsmötet utan sensationer. Kassören Håkan Jonhed redovisade klubbens räkenskaper med en ”stark” balansräkning. Vi håller tummarna för att klubbens ekonomi fortsatt är god och förhoppningsvis finns det utrymme för framtida TRevliga arrangemang i klubbens regi. (Protokollet finns tillgängligt på klubbens hemsida).

**64 personer och 32 TR bilar deltog på träffen (samt 3 bilar av annat märke).**

**TR2=1st TR3=6st TR4=7st TR5=2 st TR250=1 st TR6=14st TR8=1st** ■

1. *Line-up*
2. *Vi fick en fin guidning av Hans Eriksson, även kallad VäxellådsHasse”.*
3. *Bil och Teknikhistoriska samlingarna i Köping.*
4. *Delar av ”serviceteamet”, Sören Huzelius och Bengt Arvidsson. Anita och Katharina saknas på bilden.*
5. *Thomas Palms TR6 i regnet.*
6. *Bridge over TRoubled water 1.*
7. *Anders Glingestens TR8.*
8. *Lunchparkering med Kolbäcksån i bakgrunden.*
9. *Bengt Nyléns TR6 i regnet.*
10. *Olof Starks TR4 efter regnet.*
11. *Engelsk snörning eller…*
12. *På besök hos Sören och Anita Huzelius i Kolsva.*
13. *Sörens garage.*
14. *Carl-Franz Lawaczek med praktiskt bagageräck monterat på sin TR6.*
15. *Fabbe och Carl-Franz kollar PI systemet.*
16. *”Rusningstrafik”*
17. *Bridge over TRoubled water 2.*
18. *Middagsparkering*









12



13




14




15




16



17




18



TR Profiler:
Jan Sundkvist

*Stolt och glad TR 4 ägare*

## Jan Sundkvist:

TEXT: BENGT ARVIDSSON
FOTO: BENGT ARVIDSSON OCH PRIVAT

# Jag visste ju...

**...hur skön den var att köra för jag hade kört hem den en vinternatt från Stockholm med cabben nere, stjärnorna glittrade och glimmade, det var sån känsla!**

Så säger Jan Sundkvist om förälskelsen i den gröna TR4:an som han köpte 1973 och ännu är pigg och i bra form redo för alla äventyr.

### TR-medlem sen 1975

Jag var med vid starten på Tekniska museet -75 och medlemsnumret är 215. Det förvånade mig säger Jan för numret borde varit lägre, men förmodligen stämmer det. Vi var nog fler där på museet än man tror. Ett gott bevis på att TR bilar redan då var populära i Sverige.

Under några år i början gjorde jag tidningen säger Jan. På den tiden var den väldigt enkel, man skrev med skrivmaskin. Klubben fixade en modern maskin till mig då, en IBM med kula. Den stora fördelen med den, säger Jan, var att man kunde radera på papperet bara genom att trycka på en knapp. Vi kopierade tidningen med en stencileringsapparat, något antagligen ingen under femtio vet vad det är för något i dag. Man kan lugnt säga, att den tekniken har gått framåt lika mycket som på bilsidan, konstaterar vi i Jannes vardagsrum.

Så småningom ökade kraven på layout och tryck och då hade jag ingen chans att hänga med.

### TR4 ägare 1973

Min TR4 köpte jag -73 men jag blev förälskad i bilen redan 1970. En god vän här i Södertälje, Christer Bogsten, ägde då TR4-an. Han hade alltid sportbilar, Austin Healey och Alfa Giulietta Spider. Christer följde upp med en TR4. Alla affärerna gjordes på Scanauto här i Södertälje. Plötsligt var TR4:an borta och ersatt av en röd TR 5. Den var helt otrolig, säger Janne vid minnet. Den gick ju som en Bengalisk tiger, det var ett fruktansvärt drag i den bilen, tyckte jag då. Dessutom var den så snygg och såg ut som en TR4.

Jag sa till Christer att jag ville köpa en engelsk sportbil och funderade på en Frogeye, som ju är rätt kul. Nää, svarade Christer, köp en riktig bil. du vet den där har ju kvartselliptiska bladfjädrar bak som bara sitter skruvade i ett plåtskott, hela rasket kommer ju att knäckas en dag, av rost om inte annat. Köp en riktig bil i stället, köp min TR4.

Han hade ju bytt in den på Scanauto och vi åkte ner dit och han erbjöd dom pengar kontant i stället, så jag kunde köpa bilen av Christer direkt, berättar Janne om sin sportbilsaffär.

Försäljaren, som hette Bruno Perfekt, svarade på Christers propå ”att det kan jag inte göra, bilen är ju intagen här på

firman och prissatt, jag kan inte släppa den för inbytespriset, försäljningschefen kommer inte att gilla det".

Men då sa jag att du får 3900 för bilen rakt av bara och så blev det affär. Den var nybesiktigad och godkänd.

Jag for iväg ut på landet här glad och nöjd. Då upptäckte jag två saker, för det första höll det på att bli skilsmässa mellan ramen och karossen, det var så rostigt alltså, och det hade väl bilprovningen inte märkt, men karossen rörde sig lite fritt på ramen. Det andra var att det plötsligt började brinna under instrumentbrädan och snabbt tog jag näven och rev loss ett antal sladdar under brädan.

Det visade sig att jag hade tur eftersom det bara fanns två säkringar och den som styrde framfarten var inte berörd, så det gick att ta sig hem.

## Behov av tidig renovering

Väl hemma tänkte jag, att det här går ju inte, utan jag får riva isär den helt enkelt. Christer var bussig och skänkte en verkstadshandbok och sa förmanande att "skiftnyckeln lägger du undan bara, varje gång du behöver ett verktyg så köper du det, Bahco skall det vara och tum. Åk till Jernbolaget" sa han.

Jag läste verkstadshandboken och så lyftes karossen av, - en prestation av sex unga män. Vi tog bort dörrarna, motorhuven och bakluckan. jag hade lossat 29 bultar och sen var det bara att hiva av karossen. Det var då jag köpte min första "treåtting ringnyckel". Sen blev det förstås fler verktyg, vilket man kan verifiera efter att studerat den imponerande verktygsväggen i garaget.

Så lyfte vi ur motorn också, det var en riktig tung klump alltså, säger Janne. Fyra man med två stora järnrör och ett rep, sen lyfte vi bara. Jag skruvade sen isär motorn. För varje grej så lärde jag mig nånting också, säger Jan, som inte har bilmekanikerutbildning, men med stor entusiasm och tålamod blivit helt självlärd.

En kille jag kände var mekaniker på Scanauto och han tittade på delarna och konstaterade att "vevaxeln är paj, vill du att jag skall fixa den åt dig". Ja visst, sa jag, och han tog den till maskinverkstad. När den kom tillbaka var den som ny, omslipad låg den snyggt och fint på träull.

Sen skulle jag ha nya lager till motorn. Vid reservdelsdisken på Scanauto säger killen, "skall du ha standard?". J,a tänkte jag, standard blir väl bra, för vad har man annars, sportlager kanske? Jag kunde ju ingenting om motorer och bilar då, överdimensioner och så hade jag ingen aning om, säger Janne och skrattar gott åt minnet.

Hemma igen fick jag ihop motorn och fick den att gå också ,fast det var mycket fram och tillbaka, göra om och göra rätt alltså. Men så upptäckte jag att det var lågt oljetryck i motorn, långt under det föreskrivna, men jag körde på.

Allt det här tog några år. Karossen stod under en presenning här ute på gården och chassit jobbade jag med. Du vet allt måste slipas rent och lackas.

Jag upptäckte också lite rost på en balk som jag fick svetsat.

Karossen visade sig vara nästan helt sönderrostad fast det begrep jag inte när jag köpte bilen. Här i stan fanns på den tiden en grek, Sarandis Sarandopolous, som hade en rostlagningsfirma kan man säga. Han var en trollkarl med Mig-svetsen. Jag visade honom karossen och han sa, jaa – joo, men det blir ju nästan en ny kaross.

Då åkte jag tillbaka till Bruno Perfekt, som jag visste samlade på Leicakameror. Eftersom jag hade en Leica, jag frågade honom – "Hur mycket plåt får jag för den här Leican?" – " För fasen," svarade han," det räcker till hela bilen", så han fick min Leica och jag dörrstolpar innerflyglar och diverse annan plåt. En perfekt affär! Sarandis fick bilen och satte i gång. Men så hände ingenting och efter en tid gick jag till hans verkstad och undrade hur arbetet med karossen gick. Vi hade kommit överens om priset, 1500 kr skulle han ha för att svetsa ihop bilen - det här var ju på åttiotalet. Fast du vet sa Sarandis, att man får inte mycket lust för 1500 kr. "Hur mycket lust får du då för 3000 spänn säger jag" och ögonen tindrade lite på Sarandis, som svarade "Heliga madonna, för 3000 får jag mycket lust". Så satte han i gång och svetsade ihop bilen och det är hans arbete som står sig än i dag. Jag fick den lackerad av mitt dåvarande gymnasiums fordonsavdelning. Det var en ganska hygglig lack men inte riktigt rätt färg.

## Dags för ny motorrenovering efter 7000 mil

Det började låta ordentligt illa från motorn, klappra och slå, så jag förstod att något var fel. Det blev att lyfta ut motorn igen. Med block och några reglar fästade som ett V på muren här ute på tomten.

Jag hade skaffat mig ett nytt motorblock från Lennart Jansson, medlemsnummer 47 i klubben. På samma gata där jag bor, hade Lennart sitt föräldrahem och i garaget en reservdelsfirma, LJ sportvagnsdelar, så från England fixade han ett motorblock åt mig.

Anledningen till att jag ville ha ett nytt block var en spricka längst ner i högra bakre hörnet, du vet, det är korta bultar där och långa i mitten. Bulten var kanske en aning krökt, så min teori är, att när man drog med rätt moment, så blev bulten som ett spett och spräckte blocket.



Jan och Maggan var med som statister i popstjärnans video

Maggan och Jan Sundkvist åkte från Hagaberg i Södertälje till Mölnbo.

Maggan och Jan brukar åka ut på utflykter i sin Triumph från 1964.

Tove Styrke, här från Allsång på Skansen i somras.

Det var mycket hysch-hysch när Tove Styrkes musikvideo spelades in. Bland annat ville de inte visa upp popstjärnas nya "look." Här förbereder sig teamet för inspelningen.

*Filmstjärnor i Mölntorp 2021*

Jag har dragit ett helt eget elsystem i TR4-an. Det brann ju i kablarna första dan jag körde. Jag utgick från verkstadshandbokens el schema, men fick en ödesdiger idé att ta svart kabel överallt, men hade ändå förstånd att märka kablarna. Kablaget fram heter B, B1, B2, B3 osv och bak heter det med samma logik A. De förenas i torpedplåten genom ett kontaktstycke med en massa utgångar. Så bilen kan lätt stöldsäkras genom att man drar isär kontakten. Men problemet är ju att man inte hittar i systemet, för när allt är svart, har jag ju ingen glädje av att man i ändarna av systemet kan se 1, 2, 3 osv.

TR4-an kom alltså i okunniga händer från början, men jag lärde mig genom ”trial and error”. Numera gör jag allt arbete själv på ”Trajan” och det blir som en hobby, det också – byte av växellåda och överväxel, bl.a.

## Lurad på motorblock i Brighton

Innan LJ Sportvagnsdelar ordnade mitt motorblock, hade jag åkt till England för att köpa ett  och gjorde det också, men blev lurad, du vet engelsmännen kan var lite luriga, säger Janne. Jag fick ett block till en Standard Vanguard. Sen fick jag lära mig att man kan se skillnaden på blocken på oljestickan. På Vanguard sitter den i mitten, till skillnad från TR, där den sitter i framkant.

Killen som sålde blocket skulle ha allting kvar utom just det. Vi stod där i East Sussex utanför Brighton, skruvade och donade tills hans motor var slaktad. Men fodren satt som berg, så han sa - Ta alltihop, men skicka tillbaks fodren, för jag måste ha dom.

Okej sa jag och tänkte inte på vad det betydde. Frakten tillbaka gick på mer än blocket. Vi hivade ner blocket i bakluckan på den Volvo vi hade då. För att få plats med blocket fick vi lägga allt bagage på taket och då säger engelsmannen ”I hope your wife has got a sense of humor” och det har hon, stryker Jan under med.

## Lyckligt genom tullen

Bilen säckade nästan ihop men vi körde i alla fall i väg med all last. På vägen hem fick jag i femtioårspresent av mina fyra döttrar en sats kromade ekerhjul med 72 ekrar. Den kartongen lade vi också på taket.

Väl i Göteborg med färjan, var det på den tiden moms och tull som skulle ordnas. Där stod en mycket bestämd tulltjänsteman med blond hästsvans under mössan. Hon frågade vad vi hade på taket. Fyra ekerhjul sa jag och fick till svar- Vad är det för något? Det är gammaldags bilhjul ungefär som cykelhjul. Jaha, sa hon, och vad har det kostat då? Jag visste väl ungefär vad fälgarna kostat, men då stack en liten dotter ut huvudet genom rutan och sa ”Man får inte berätta vad femtioårspresenter kostar”. Bakom oss växte kön och tulltjejen skrattade lite och sa - Jag förstår – åk bara! Så vi kom in utan tull och de ekerfälgarna har jag fortfarande på bilen.

*Imponerande verktygsuppsättning. Originalmotorn på golvet*




## Bära topplock genom London

Jag tänkte att det gamla topplocket går väl att ta vara på, men så var jag i London igen och på en tvärgata hittade jag en liten bildelsaffär som sålde lite av varje. Där på en hylla kan jag läsa TR på en kartong av topplocksstorlek vilket visade sig vara till en fyrcylinders TR. Jag tog det direkt och i kartongen var ventiler och allt monterat med pinnskruvar och övriga delar prydligt i en liten tygpåse. Jag tog det i famnen och betalade bara 25 £. Kånkade på kartongen genom hela London. Det topplocket sitter i nu och har gått 6000 mil på oblyad bensin med blyersättning utan åtgärd. Det skulle vara kul att plocka isär motorn, för att se hur ventiler och säten ser ut, men motorn går perfekt, så det finns ingen anledning, men skulle vara intressant.

## Fjädrar från kompisens TR

Fjädrarna bak var också dåliga, så dem fick jag byta. En bekant till mig, Peter Rask hade jag övertalat att köpa en TR4, men han upptäckte snart vilket misstag han gjort, då han inte ville skruva. Han hade beställt fjädrar hos Moss och hemtransport av dessa genom mamma utan att hon visste hur otympliga dom var. Mamma, som var i London med en hel skolklass, hämtade snällt fjäderpaketen hos Moss, blev väl lite brydd över storlek och vikt, men bet ihop och tog med dem som handbagage på flyget ändå.

Och nu skulle alltså sonen sälja bilen och då växlade vi fjäderpaket mellan bilarna.

## Gatan brinner…

Vi lyfte ur Peters motor och låda för han skulle ju ändå byta koppling också. Sen bytte vi fjäderpaketen och allt detta på gatan på en dag. Nu var det emellertid så, att Peter hade full tank och när motorn var ur, så sipprade bensin ner i rännstenen. En trasa och en pinne i röret höll dock tätt. Så när allt var monterat tillbaka, åkte Peter därifrån i sin TR.

Nu kände jag att det luktade bensin. Det visade sig att hela rännstenen var full, det hade runnit ordentligt ur hans tank. I militärtjänsten fick man ibland elda upp bensin, som runnit ut i sand, säger Janne.” Jag kollade att inget var i vägen och slängde på en tändsticka där i rännstenen. Det sa bara tjong, lågorna slog rakt upp. Bensin hade runnit ut i gatan också, asfalten brann och svart rök bolmade upp. Nu åker jag i fängelse, tänkte jag. Det brann över hela gatan som eldormar, men jag fick fort ut garageslangen och kylde ner elden. Otroligt nog kom inte brandkåren och

ingen människa reagerade fast det var mitt på eftermiddagen. Ja, så var det med den saken.” säger Janne.

## Tredje gången gillt körkort 1959

”Jag tog körkort i pappas Wolseley 15/50, 57:a, en jädra fin bil. Första gången gick det ju inte så bra. Jag körde upp som privatist. Inspektören var en trevlig man, berömde bilen och förmanade till försiktighet med ”pappas bil”. - Då åker vi ner på stan, sa inspektören. Vid Stadshotellet fick jag köra in och parkera och det gick ju bra. Men när jag skulle backa ut körde jag på en lastbil som ställt sig mitt emot på andra sidan gatan, så det blev inget körkort den gången. Bakluckan hade fått sig en rejäl smäll och slokörad fick jag ringa pappa.

Efter karensen, ny uppkörning, samma Wolseley, nu med nylackad baklucka och samma inspektör. Tyvärr blev det så att mitt bland cykelströmmen av hemvändande arbetare från Scania och Astra på Storgatan såg jag alldeles försent att kön bromsade och körde på en cykel bakifrån. Det blev som tur var ingen direkt skada, men cykelns bakskärm skrapade i kylarfronten och cyklisten vände sig om, slog näven stenhårt i motorhuven och så blev det inget körkort den gången heller.

Tredje gången jag var klar för uppkörning, kom samma inspektör. ”Jaha det är du” sa han, jag var välkänd vid det laget. ”Nu är klockan fem och alla på Astra har slutat. Tror du att du kan köra till deras personalparkering, parkera där och köra tillbaka hit utan incidenter så skall du få ditt körkort” sa han.

Så fick jag till slut mitt körkort och hade snart en Vespa Touring 150, som jag hade mycket kul med, körde land och rike runt. Pappa hade numera en Merca, som jag fick låna. Så hade det kommit tjejer med i bilden och det vara ett sabla åkande till Stockholm fram och tillbaks, säger Janne. Pappa tyckte efter ett tag att bilen blev väl sliten så han tog mig till Sveavägen i Stockholm, där bilhandlarna på den tiden låg på rad. Vi hittade en Fiat 600 till bra pris. Den köpte pappa rakt av och det var faktiskt så jag lärde mig meka lite, man servade och bytte olja och upptäckte det viktigaste i en bil.

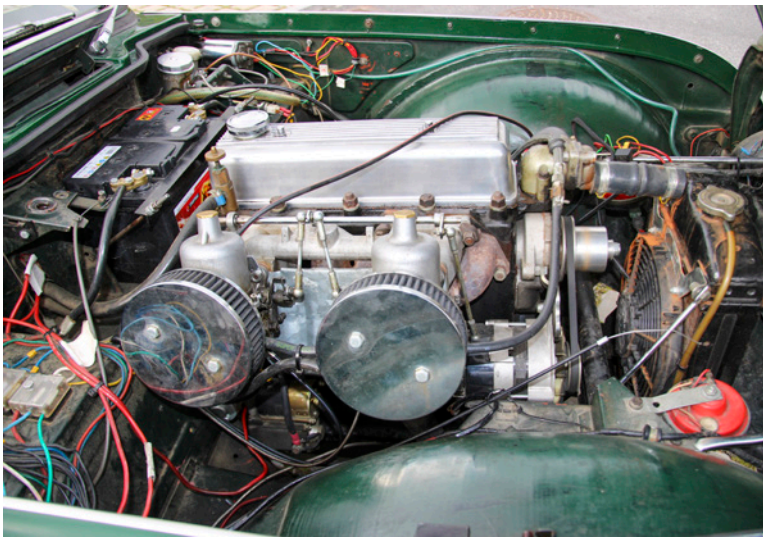
1970 bytte jag upp mig till MB 220 S, ”Fenmerca” -65 med insprutning och läderklädsel. Bilen hade varit direktionsbil och var magnifik, säger Janne på sitt härliga kultiverade språk med ett uttal långt ifrån Söders höjders stockholmska. Till slut blev det tyvärr en ”verkstadsbil”, du vet den mekaniska insprutningen var väl inte så där helt bra, fortsätter Janne. Är det någon som känner igen sig?

Efter 10 år med ”Mercan”, som varit runt i Europa och Skottland, fick fru Maggan stopp mitt i rusningstrafiken på Sveavägen och sa efter det väldigt bestämt: ”Jag kräver en bil som startar” och då blev det en Volvo.

## Ingen stjärna i läroverket

Jag var så ofokuserad och splittrad, gjorde en massa annat än att plugga. Varenda sommarlov fick jag läsa på Hermods för att komma ifatt, men sommaren -59 kroknade jag och skrev ut mig från Läroverket i Södertälje.

Men jag tog senare studenten som privatist på Östra Real i Stockholm och fick ganska hyggliga betyg. Planen var att bli tandläkare som min bror, men han avstyrde det, klokt nog, efter att ha tittat på mina tjocka fingrar.



*Dubbelrenoverad TR 4 motor*



*Härligt patinerad instrumetbräda*

*Körjournal 1973 och framåt*





TR4 1964
Jan Sundkvist
Foto: ©Bengt Arvidsson


ADF 531

Då fick det bli apotekarutbildning i stället på ”Farmis” i Stockholm men jag tröttnade snart på det, för alla tjejerna var roliga men inte pillren. Jag hade jobbat extra som lärarvikarie och tyckte det var roligt, så till sist blev det lärarbanan i femtiofyra lyckliga år. Efter pensionen jobbade jag med Södertälje Praktiska Gymnasium till för två år sedan. Jag gillade verkligen läraryrket, säger Janne.

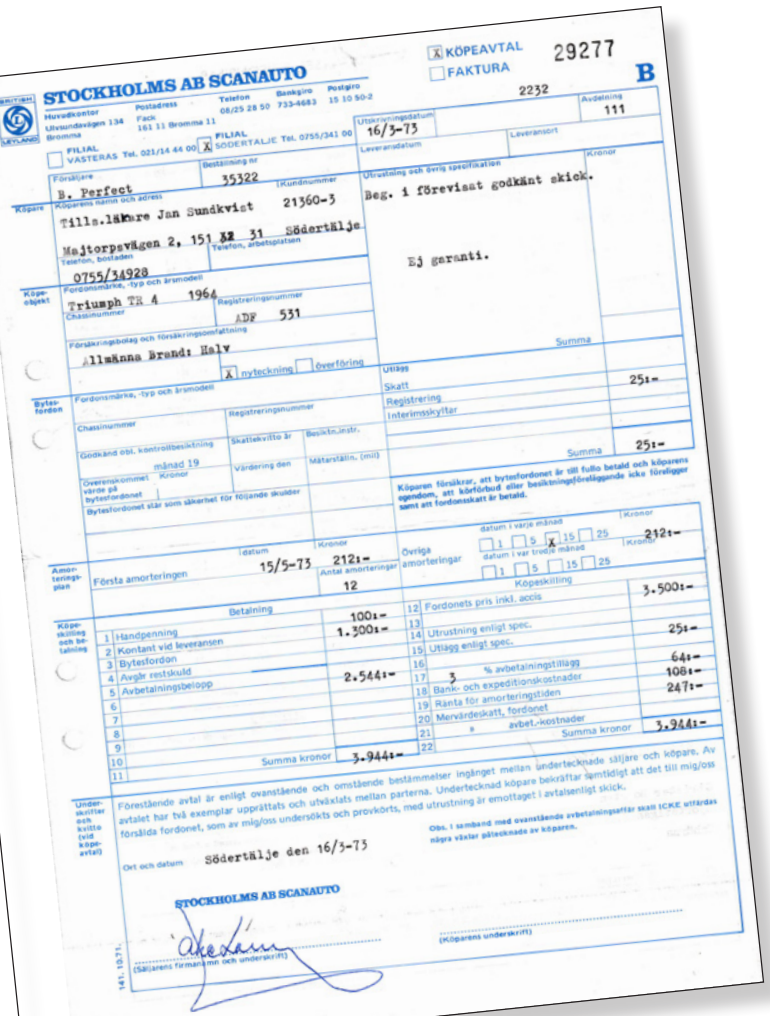
På Praktiska Gymnasiet hade jag dessutom fri tillgång till hela bilverkstaden på helgerna, så där tillbringade jag mycket tid, där fanns mycket skickliga lärare, som lärde mig mycket.

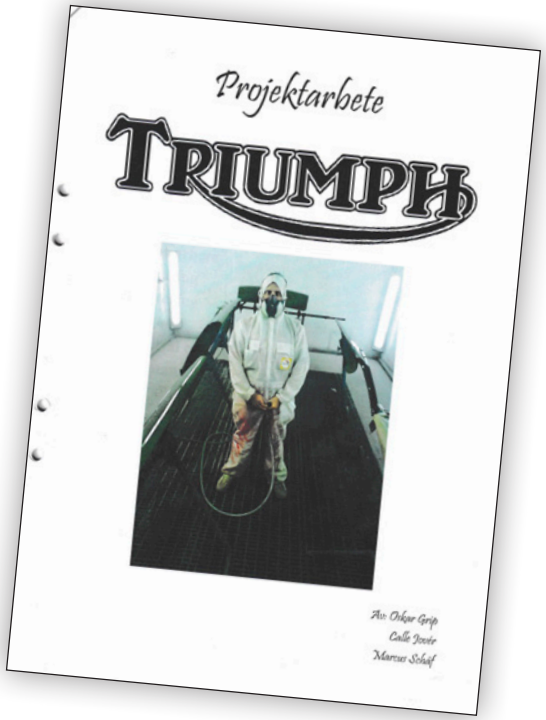
En gång stod jag med ett lager till TR- lådan, som jag gjort rent och körde med tryckluften så det började rotera något alldeles våldsamt. Då kom en lärare fram och påpekade att ” Nu har du redan förstört det nya lagret, det där var 3000 – 4000 varv i en torr lagerbana och det tål inte ett växellådslager - du får köpa ett nytt nu,” sa han. Ja, man lär sig hela tiden.

## Examensarbete med ny lack

En dag kom jag åkande direkt från Bilprovningen till Södertälje Praktiska, nöjd och belåten. Då kom två av mina elever i svenska förbi.” Är det din bil?”, frågade dom,” Den ser för jävlig ut!”. Ja, det var ju sant, så vi skrattade åt det. Efter ett tag kom killarna upp på min lektion och sa: ”Janne, vi har snackat med våran handledare. Kan vi få lackera om din bil som examensarbete?”

Det var inte svårt att tacka ja, så iväg med bilen till Nykvarn, där lackeringsutbildningen låg. Där stod Trajan från augusti 2009 till april 2010. Eleverna plockade ner karossen och lackerade den i delar och det blev ju väldigt bra. Vid återmonteringen arbetade de andäktigt med vita bomullsvantar!




## Vi har åkt omkring rätt mycket med TR4-an…

Ganska långa sträckor också, säger Janne.

Jag har gjort rätt mycket militärtjänstgöring nere i Skåne och då har hustrun följt med i TR4. Många gånger har vi åkt öppet hela vägen ner till Malmö

En gång på ett höstlov åkte vi ända ner till Schleswig-Holstein i norra Tyskland. Vi parkerade i Lybeck med suffletten uppe i regnet. Den läckte i framkant, så jag hade silvertejp mellan cabben och vindrutan. Det såg för djävligt ut, men fungerade. Mellan mäktiga BMW och Mercedes tittade välklädda tyskar i lodenrock konstigt på det udda paret i övre medelåldern, som liksom kröp ut ur den gamla bilen. Tyskarna verkade inte ens tycka att det var roligt utan kanske mest opassande. Trots att jag sa ”Guten Heute!”.

Ungefär tre mil från Hamburg har jag emellertid hittat en spännande firma med stor kärlek till brittiska bilar! Den heter TR Nord, Bruno Dwingar, ägaren, är en fantastisk person, erkänd som en mycket duktig mekaniker och specialist på TR- bilar. Han har utvecklat ett eget insprutningssystem till TR4 motorn! Jag har köpt lite grejor av honom, säger Janne, bland annat ”Das vierte Pedal”, fjärde pedalen, en omkopplare till helljus som samtidigt är fotstöd.

Jag har haft så mycket roligt med den här bilen förstår du, både långa körningar och små trevliga utflykter. Från renoveringen -75 tills nu har TR4-an gått ca 13 000 mil.

## Jag är inte så aktiv i klubbens träffar tyvärr

Det är ju inte så mycket TR aktiviteter i Stockholmsområdet. Med min dyre vän Olle i TR4A, bonden som jag kallar honom, för han är bonde, brukar vi ordna egna touringar. Vi var på Säby Örtagård t ex i somras. För några veckor sedan var vi också, som statister, med på filminspelning i Mölnbo. Man ville ha några tidstypiska 60-talsbilar.

Vi hoppas ändå att få se och ta del av Jannes och Maggans entusiasm på träffarna nästa år i den härligt patinerade TR4-an. ■

# Coordinators Meeting i Stockholm



*Samtliga representanter vid mötet*





*Bengt Nylén och Alex Smit (Triumph Club de France) avtackas av Gertjan van de Klashorst (TR Club Holland).*

**Varje år träffas representanter för de TR-klubbar i Europa som samarbetat i ett nätverk. Träffen brukar oftast ske i början av oktober och vi träffas i det land som skall ha Europa-mötet året efter. TR-klubben skall arrangera The European TR Meeting i Båstad nästa år så därför träffades representanterna i Stockholm den 15-17 oktober.**

Värdar för mötet var Jan Sjögren, Hans Edvardsson och jag inkl. våra fruar. Vi var 12 klubbar som träffades men det kom totalt 39 personer! Flera kom med både ordförande och den utlandsansvarige. Den nyaste klubben i nätverket, TR Register Czech Republic, kom med 3 par!

En av de tyngsta punkterna vid dessa träffar är att få till en sammanställning med en uppskattning från varje klubb hur många bilar de tror att de kommer med till träffen året efter. På Riviera Strand i Båstad är det 145 rum och detta hotell bokades redan 2017. Tittar man på statistiken från 2008 och framåt så har vi aldrig varit över 136 bilar vilket vi var i Ronneby 2008 då vår klubb stod för träffen. Genomsnittet har legat på 120 bilar/rum. Då har jag inte tagit med träffen i Italien eftersom Italien alltid dragit rekordmånga. 145 rum borde alltså räcka bra. Nu visade det sig att sammanställningen som gjordes på mötet visade på 199 bilar! Deltagarna brukar alltid överskatta hur många som verkligen anmäler sig men siffran tyder ändå på att 145 rum inte räcker. Sannolikt är suget efter en träff större än normalt pga att pandemin gjort att det ju inte varit några europamöten på två år.

Eftersom jag fått lite info i förväg om hur klubbarna såg på det så hade jag redan innan denna träff bokat upp ytterligare 20 rum på Hotell Skansen i Båstad som ligger med några minuters bilväg ifrån Riviera Strand. Hotell Skansen är högre klassat än Riviera Strand men gästerna där får ju en extra transportväg. Redan denna ökning krånglar till det för oss som arrangörer och ännu flerbilar/rum klar vi inte. Det hänger ju inte bara på rum utan på att restauranger och parkeringar osv också skall räcka till. Vid mötet gjordes en procentuell nerdragning av alla klubbarnas önskemål vilket alltså gör att deltagarantalet är begränsat. Siffrorna från varje klubb inkommer till oss 1/3. Är det någon klubb som i detta läge inte når sin kvot så får dessa platser spridas till de som önskar fler platser.

Agendan på mötet var ganska lång men 3 ytterligare punkter är värda att kommentera.

- TR Register Czech Republic var med för första gången och presenterade sig. Det är en liten klubb på mindre än 30 medlemmar.
- Två representanter avtackades eftersom de kliver av vid nyår. Hans Edvarsson blir ju utlandsansvarig i TR-klubben då.
- TR Register har tagit fram en app att ha i mobilen för Break Down Service. Förutsatt att alla Europas klubbar matar lämpliga verkstäder i appen så kan du via den mycket enkelt få adress och karta till närmaste verkstad var du än är i Europa. Vi kommer att presentera detta i ett senare nummer.

Vi bestämde också ordningen på framförliggande European TR Meeting.

Det blir enligt följande:

2023 UK, Coventry
2024 Schweiz
2025 Tyskland (TR IG Südwest)
2026 Belgien
2027 Norge
2028 Holland
2029 Italien
That´s all,

*Bengt Nylén*

# SVENSKA VÄGNÄTETS YTTERLIGHETER PÅ SJU DAGAR

**Göran Johanssons spännande resa genom hela det avlånga Sverige skildrar han här i andra och sista delen som startar på dag 4.**

Resan gick norrut via Sälen, mot Idre där vi mötte fjällvärlden på Nipfjället. På blandade vägkvaliteter, mestadels väldigt fina och roliga kom jag till Sveriges högst belägna väg, Flatruetvägen.



*Snön låg kvar längs med Vildmarksvägen, här i Stekenjokk*

Prognosen lovade högsommarväder till och med måndag för att sen bli kallt och blött, detta stressade mig lite eftersom jag vill nå Kiruna innan regnet. Detta gjorde att efter besöket på den geografiska mittpunkten vid Torpshammar fortsatte jag mot nordväst i riktning mot Vildmarksvägen. Tidigare på resan hade det varit många fina Naturrastplatser lämpliga för att slå upp tältet på, men nu då jag letade efter en lämplig övernattningsplats fanns det inga, ej heller några hotell. Då klockan blev halv tio var där ett tillgängligt hotell i Ramsele som jag tog in på. Skönt med en bekväm säng efter 103mil i bil.

Vildmarksvägen, från Strömsund till Vilhelmina är ett resmål i sig själv, väl värt ett besök för att uppleva dess magnifika natur.

Efter Vildmarksvägen kändes det en sur doft, jag tänkte tryggt att det måste komma från de vida myrmarkerna, Bildofter är ju mer av typ lamell, olja eller bränt. Efter ytterligare många mil och efter många pauser så hör jag ett konstigt pysljud under huven. Det visar sig att batteriet har svällt, är jättevarmt och kokar. Jag kör vidare med sikte på närmsta större samhälle, som är Sorsele. Kommer fram till två bensinstationer, som tyvärr är obemannade. Jag vågar inte köra vidare utan hittar ett trevligt centralt beläget B&B, Pensionat Holmen. Jag ringer telefonnumret som står på dörren, en invandrad engelsman, Dennis svarar och jag får mitt rum. Han visar intresse av bilen och vi diskuterar bland annat batteriproblemet. På morgonen är batteriet helt urladdat och jag ringer efter Dennis som hjälper igång mig så att jag kan köra till byns bilverkstad som hade batterier på lager.

I Karesuando tänkte jag passera gränsen till Finland, det gick bra eftersom gränsen går mitt i älven. Vid den finska gränsstationen kom emellertid tre beväpnade vakter mot mig för att kontrollera mitt syfte med att passera gränsen.

På grund av Corona pandemin är inte turister från Sverige välkomna in, utan jag fick snällt göra en helomvändning och köra tillbaka till Sverige.

I Kiruna hittade jag ett enkelt hotell där jag fick ett rum. Då jag klev in var det första jag såg en fin yllepläd från Klippans Yllefabrik som låg på sängen, detta kändes som hemma eftersom jag är född och uppvuxen i Klippan. Jag vandrade runt i centrum, besökte den välkända träkyrkan och imponerades av planerna som innebär att denna del av centrum ska vara flyttad inom några år. Detta för att gruvverksamheten ska kunna fortsätta. Vädret var fortfarande bra så jag körde en kvällsrunda till Abisko nationalpark, där fjällen och Torneträsk var väldigt vackra i ljuset av midnattssolen. På den följande morgonen var vädret annorlunda, nu var det 4 grader och regn.

Jag var lovad kaffe hos Eva och Pär i Kangos i fall jag passerade, våra skånska Bond vänner flyttade ju lite norrut för några år sedan. Tyvärr kom jag dit mitt på dagen så Pär fick jag aldrig träffa, men kaffet med tilltugg smakade bra. Nu var det bara en plats till att besöka innan utmaningen blev fulländad. Jag nådde den östligaste punkten som är vid Haparanda, vid sjutiden på den sjunde dagen. Det blev 492 mil för mig att pricka av platserna, fast jag har ju ytterligare ca 160 mil hem.

Söder om Piteå passerades Jävre turiststation, jag vände och körde tillbaka för att se den vackra byggnaden. Tyvärr var det stängt ytterligare några timmar så jag fick nöja mig med att beundra den från utsidan. Målet för dagen var att gofika på Wästerlunds Konditori vid Sandöbron och besöka Härnösands bilmuseum. När kaffet var slut och jag skulle köra vidare upptäckte jag att Ådalens Veteranbilsmuseum låg alldeles intill i en vacker byggnad. Strax söder om fick jag vända då jag passerade en skylt som visade till Arnolds Bilmuseum. Till slut nådde jag Härnösand, och denna dag blev en rekorddag med besök på tre olika bilmuseer alla väl värda ett besök.




*Jävre Turiststation från 1967*

*Ett gäng andra sportbilar på väg, men de behövde visst skjuts. På väg från Jokkmokk söderut mot Arvidsjaur*



Dag 9, sista dagen började på ett B&B utanför Bollnäs och var en transportsträcka för att komma hem. Vädret var växlande, jag upplevde den kraftigaste regnskuren någonsin vid körning utan tak, efteråt kom solen fram och torkade upp igen.

I Huskvarna blev det ett kärt besök hos Valter och hans föräldrar. Valter är 1,5 år och bilar är det bästa han vet, och morfar känner sig hoppfull inför kommande Triumphintresserade generationer.

Jag kom hem till Munka Ljungby vid sjutiden och Christin stod med maten klar och allt kändes väldigt lyckat.

Förutom det trasiga batteriet gick resan nästan helt problemfritt, ett solskydd skakade loss, handbromsspärren krånglade och hastighetsmätaren slutade att fungera.

Denna resa blev ett fullgott alternativ till min planerade tripp söderut. Jag hoppas att Covid 19 lugnar sig och att det kan bli Italien nästa sommar.

Mvh Göran Johansson
And Goran will be back… ■



*1200m grusväg som är Sveriges nordligaste allmänna väg vid Karesuando mot Maunu*



*Nipfjället*

*Lapporten, nästan i midnattssol*



*Polcirkeln är nådd på E45, Inlandsvägen*



*Nipfjällets topp i Dalarna. Vändplatsen är 1001 möh*

*På Flataklocken vid Torpshammar i Medelpad*



# The British

## Triumphs uppgång och fall

# USA-marknaden

### Del 4 och den sista av en spännande serie som belyse

*Förra avsnittet om Triumphs USA-hi*
*utbrott över den fantastiska accelera*

Framtiden såg mycket ljust ut för Triumph. Försäljningsprognoserna för 1967 verkade minst lika ljusa som 1966 års resultat. Nya modeller var på gång och man åkte runt på återförsäljarmöten över hela landet och talade sig varma om framtiden.

På varje ställe GT 6 visades upp fick man spontana applåder av återförsäljarna. Man kände sig dubbelt upprymda eftersom man visste att GT6 under våren 1967 skulle följas av Spitfire MK3. TR 250 väntades lite längre fram. Det såg sannerligen ut att bli ett fantastiskt 1967.

## Rover går samman med Leyland

I december 1966 annonserades samgåendet mellan Leyland Motor Corporation och Rover Motor Company. Rover var i USA mest känt för Land Rover.Triumph i USA hade känt till samgåendet från början men hade under åren alltid betraktat Rover som en liten fråga med ca 3000 sålda bilar per år jämfört med Triumphs försäljning av ca 25000 bilar.

Det nya bolaget döptes till Leyland Motor Corporation Inc. George Turnbull sade till pressen:

”Det nya bolaget har många fördelar. Rover kommer att dra nytta av den mycket större organisationen hos Triumph, som är fast etablerad sedan 15 år tillbaka”.

Rover hade i USA drivits som ett familjeföretag av paret Bruce och Jimmi McWilliam vilka hade svårt att anpassa sig till det betydligt större Leylands byråkrati. Trotts en hel del konflikter fungerade ändå den nya organisationen med Donald Stokes som nytillsatt ordförande.

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

# h Invasion som betydde allt

## er Triumphs efterkrigshistoria i USA

*istoria avslutades med Michaels Cooks lyriska ationen hos GT6, som just hade landat i USA.*

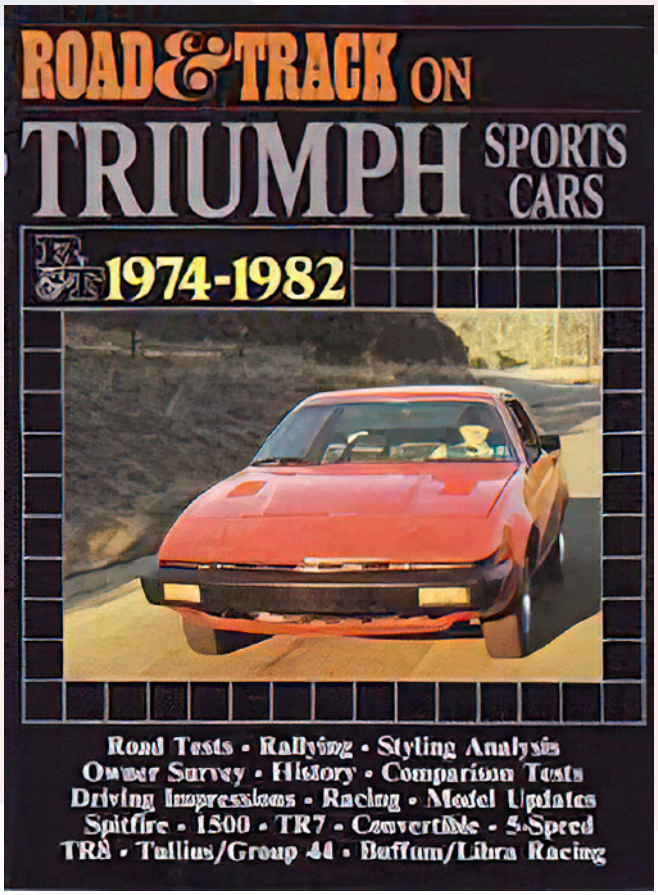
### Triumph fortsätter invasionen av USA med TR 250

Leyland var 1967 på gång att introducera den nya TR 5. Med en strokad vevaxel plus 9,5 mm slaglängd till Triumphs 6-cylindriga motorblock höjdes slagvolymen till 2,5 liter. I England medförde detta 150 hk effekt med Lucas mekaniska bränsleinsprutning i kombination med en vassare kamaxel. I USA satte gränsvärdena för avgasutsläpp stopp för den motorn och något måste göras fortast möjligt. Triumphs ingenjörer hade sedan flera år förstått att nya säkerhets- och utsläppskrav i USA skulle innebära särskilda anpassningar och lanserade idén med två Stromberg 175 CD förgasare. Då klarades gränsvärdena. Effektkurvan liknade TR4A:s medan vridmomentet hos den 6-cylindriga 2,5-litersmotorn var högre, vilket medförde bättre prestanda.
På senare tid har denna sanning ifrågasatts,




*Bill Piggot den kände författaren av sportbilsböcker ansåg att Lucas insprutningssystem hade klarat Amerikas avgaskrav med rätt inställning*

bl a Bill Piggott, välrenommerad författare av sportbilslitteratur hävdar i sina böcker att Lucassystemet rätt underhållet visst skulle klara USA´s avgasreningskrav. Dock var Triumph rädda för att problem med rätt underhåll och funktionalitet skulle ge garantibekymmer till stora kostnader. Dessutom skulle TR 5 med Lucassystemet bli för dyr i USA Det var det verkliga skälet till de nedtrimmade TR 250 och TR 6, fast den sanningen får vi nog aldrig riktigt veta.




*I Road & Track fick Triumph både ris och ros men ändå mest positiv press*

Det var redan bestämt att nya TR6 skulle lanseras 1969 men man var tvungen att sälja bilar också under 1968 och TR4A-karossen var det som stod till buds. Det gällde alltså att få den att se ut som en annan bil så mycket det gick. Team McWillians tillämpade sin inövade stylingmetod från Rover tiden och åstadkom en ny och distinkt identitet på bilen. Efter diskussioner över Atlanten fick den heta TR250 med syfte på motorvolymen. Inredningen i sittbrunnen var lyxigare än i TR4A. Nya ventilerade säten, ratten var vadderad och läderklädd.

1967 kunde alla bilar prissänkas med 7% p.g.a. svagare pund. Affärerna inför 1968 såg lovande ut. Då släpptes nästa bomb. I januari 1968 gick Leyland Motor Corporation Inc samman med British Motor Holdings Ltd (MG, Austin-Healey, Austin, Morris och Jaguar). British Leyland Motor Corporation Ltd (BLMC) bildades och skulle marknadsföra sammanlagt åtta bilmärken i USA och Kanada. Nu var man också världens näst största utomamerikanska biltillverkare efter VW.

Ärkerivalerna MG, Austin-Healey och Triumph skulle nu plötsligt samarbeta.

Det var inte bara personlig uppfattning rivaliteten mellan varumärken som sattes på prov för det var en del av marknadsföringen.

Försäljningen av Triumph gick fortsatt bra. Under januari 1968 såldes 1817 bilar - 78% bättre än för januari 1967. Marknadsföringen fokuserade på framgångarna inom banracing. Efter att Spitfires och TR:s under många år varit säkra vinnare i de flesta klasser, blev förare av TR250 nu tvungna att delta i en ny tuffare klass som innehöll Porsche 911, Lotus Elan, Toyota 2000 GT, och Datsun 2000. Alla dessa hade motorer med överliggande kamaxlar och bättre prestandapotential samt bättre chassier. Svårigheter att matcha denna teknologi skulle snart bli ett stort hinder i försäljningen.

TR250 sålde bra men levde bara ca ett år i USA med 8000 sålda ex i väntan på TR6 med sin mer up-to-date design. TR 6 kom att bli den sista av de ”riktiga” TR:s med hela åtta år i rampljuset.

## Triumph TR250K och Back to British

I 12-timmarsloppet på Seebring i mars 1968 fanns en intressant Triumph med i tävlingen. Det var TR250K, en i grunden TR4A IRS som uppdaterats till TR250-specifikationer. Motorn hade flyttats bak 24 cm för bättre viktfördelning. Karossen med sin aerodynamiska kilform, bakåtvinklade vindruta liknade en ”dream car”. Kas Kastner som låg bakom projektet, ville upprätthålla Triumphs rykte som prestanda bil och en förespråkare för modern design. Den var en tävlingsbil i ett exemplar.

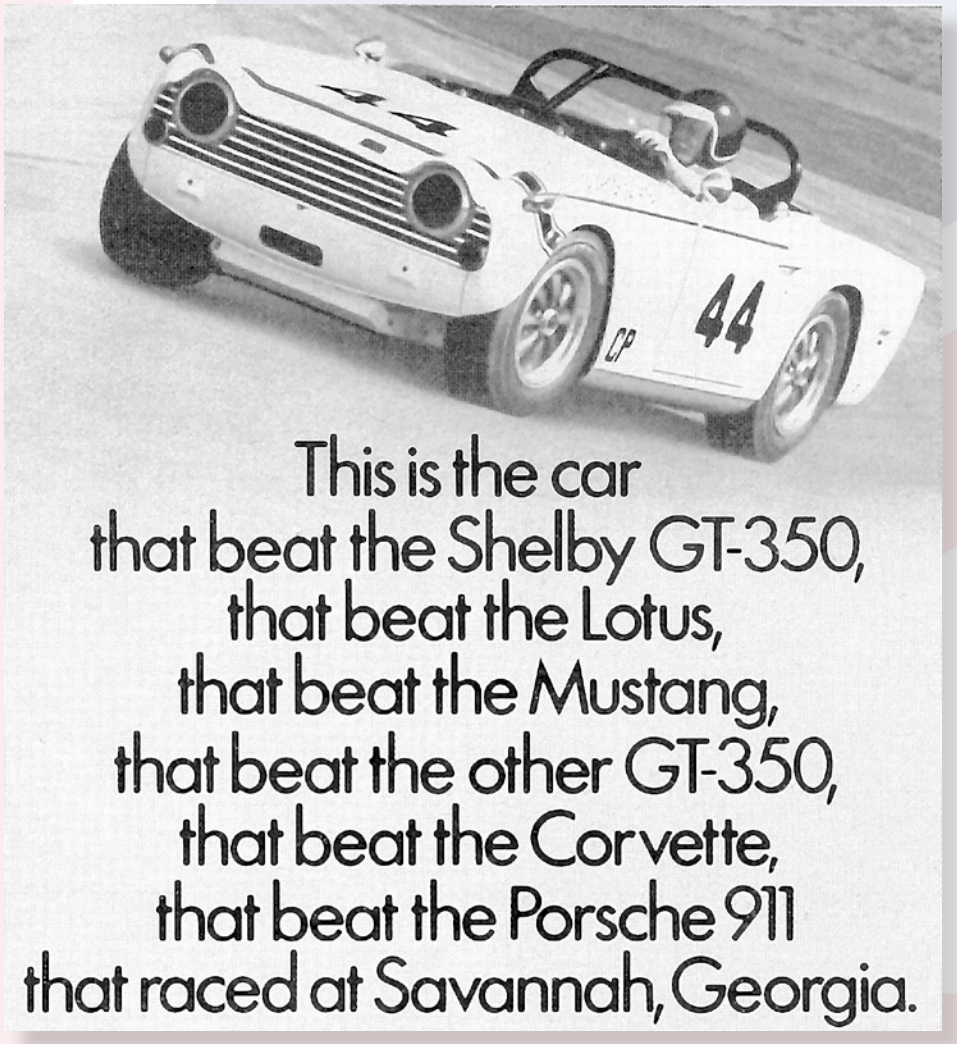
Efter mindre än halva loppet på Seebring bröt dock Kas Kastner med trasig upphängning. Spekulationerna i motortidningarna om den skulle bli nästa TR var förstås omfattande. Triumph betraktade den dock endast som en intressant specialare. TR250K var inte konstruerad och byggd i Coventry.

## En förutsägelse från 60-talet om framtidens sportbilar*

Road & Track Magazine respekterade redaktör, Ron Wakefield visste vad som pågick inom bilindustrin världen över, han såg tidigt vart trender och utveckling var på väg. Han




*TR 250 stripetrimmad för USA marknaden*




*TR 4 var den mest framgångsrika racing TR här verkar man köra skjortan av alla*

provkörde även TR250 och kom med några insiktsfulla kommentarer. Reflexionerna beskriver sportbilen mellan sextio- och sjuttiotal, vart den var på väg framöver.

”Ni förstår, att när jag körde hem den där TR250 igår kväll, slogs jag plötsligt av tanken på vad som är felet hos sportbilarna idag -68. De bästa europeiska bilarna idag är sedaner. Man ser till att de är up-to-date och några är verkligen mycket bra. Men sportbilarna negligeras.

Rons tankar om de engelska sportbilarna på den amerkanska marknaden: GT6 - ”ganska hygglig men fortfarande som att åka på kullerstenar”; MGB -”fjädring som en skottkärra med kraschad etta”; Healey -”död, den kostar lika mycket som en Corvette”; Sunbeam Tiger -”har inget värde för pengarna.”

Sedan tog han sig an TR: ”Denna TR250 är en verklig relik från det förflutna, med sin hoplappade bakre hjulupphängning, rassel, skrammel och gnekljud, oväsen från suffletten. Jag skulle inte betala över $3500 för någonting sämre än det senaste i utveckling. Om det här fortsätter är sportbilen ute ur leken.”

Ron uppskattade dock den mjuka och tysta 2.5-litersmotorn men ansåg den lira i musdivisionen p.g.a. bristen på effekt och kraft. Tyckte fjädringen var för mjuk men gillade uppträdandet med Michelindäcken. Han skyllde bilens eftergivehet på de amerikanska avgaskraven.

Ron Wakefields kristallkula var perfekt inställd. De följande två decennierna var det bara de allra dyraste öppna tvåsitsiga bilarna som hamnade i närheten av frontlinjen i bilteknologi. De populära engelska bilmärkena höll fast vid 60-talsteknik och när försäljningen avtog och inkomsterna krympte, försvann de helt enkelt.

70- och 80-talens trend var sportiga coupéer och sedaner. BMW 2002, Datsun 240-260-280-300Z. Toyota Celica, Camaro, Firebird och flera andra sörjde för sportbilsentusiasternas behov. Först med Mazda Miata började åter succén för de öppna, tvåsitsiga sportbilarna.

## Äntligen dags för TR 6

Den framgångsrika TR 6 var den sista ”riktiga” engelska sportbilen och nådde kultstatus redan innan tillverkningen upphörde i slutet av 1976 och därför troligen kunde ha sålts några år till med förtjänst, åtminstone i USA.

Triumph-folket lade sista handen vid lanseringen av TR6 i december 1968 och flera exemplar kunde ses i serviceverkstaden och på parkeringsplatsen. Det var enkelt att konstatera - ingen annan Triumph, inte ens TR250, som hade samma motor, hade varit i närheten av ett sådant distinkt och djupt avgasljud. Den var 1969 års nya British Leyland -produkt och fick därför mycket uppmärksamhet.

10 januari 1969 lanserades TR6 i England. Detta var den största produktlanseringen för Triumph och British Leyland. Ett stort pressuppbåd fanns på plats tillsammans med både Leylands och Triumphs ledning med John Turnbull och Sir Donald Stokes.

Spencer King, den nye chefsingenjören för Triumph presenterade TR6 i termer av de förändringar och förbättringar man gjort på TR5/TR250. Han gick igenom Karmann-Ghias vitalisering av karossen som ändå kunnat behålla många av de tidigare karossplåtarna hos TR5. Han påstod att det i själva verket var Karmann-Ghia som vände sig till S-T under en tid då S-T:s ingenjörsavdelning var utnyttjad till bristningsgränsen. De t.o.m erbjöd sig att bygga pressverktygen till de nya panelerna och tillverka dem i den takt man önskade. I efterhand vet vi att Triumph vänt sig till Michelotti, men han hade inte tid. King lovprisade Lucas’ insprutningssystem och ansåg det ha en ljus framtid, men det visade sig rätt instabilt redan i starten.




*One of a kind. Kas Kastners specialbyggda hybrid mellan TR 4 och TR 250*

Lanseringen av TR6 i USA sköttes av Triumphs marknadsteam. Pressen var mycket positiv. Chassit var samma som innan, bara hjulen var bredare. Karossförändringen var så bra utförd, att motorskribenterna betraktade den som en ny bil istället för ett face-lift. En sak höll man tyst om - att Karmann-Ghia stod för face-liftet. Inte på ett enda återförsäljarmöte eller pressmaterial nämndes det någonsin. Inte heller i motortidningarna. Att en tysk firma hade omarbetat en engelsk bil var inte ok.

Spektakulära shower på Chicago Motor Show roade massorna. På New York Show i april gick ”The Great Triumph Car Painting Contest” av stapeln. Där specialinbjudna besökare fick chansen att måla sin egen TR6 mitt under pågående mässa. Vita bilar stod till förfogande på en särskild scen täckt med presenningar och stora behållare med vattenbaserad färg för konstnärstalanger. Varje tävlande hade en stipulerad tid till förfogande för sin dekoration. Alla alster fotograferades för domarbedömning.

Med nya TR6, GT6 och Spitfire Mk3 låg Triumph långt före MG, som inte hade något nytt att erbjuda. Man hade återgått till att endast sälja sportbilar och så skulle det förbli under resten av Triumphs livstid i USA.

## TR 6 racing direkt och försäljningen lyfte men strejksjukan och problemen närmade sig

TR 6 hade godkänts av SCCA för racing under 1969 och ett av teamen, Western Racing Team, var igång redan i februari. Dess förare, Jim Dittermore, slogs om segern med Porsche under hela racet men slutade tvåa. Då hade han med TR6:an slagit sitt tidigare rekord med TR250 med fyra sekunder. Nästa tävling i mars vann man. Bob Tullius i Eastern Racing Team vann första tävlingen i Virginia med sin nypreparerade TR6.

De första fyra månaderna -69 ökade försäljningen i USA med 22% till mer än 44000 bilar. Lord Stokes intervjuades i London av Los Angeles Times och han talade entusiastiskt om den vinst koncernen gjort under sin första 12-månadersperiod efter sammanslagningen. Tidningen skrev om hans nära relationer med ledarna för de många fackorganisationer som var representerade i fabrikerna och om den uppskattning som arbetarna fick. LA Times citerade dock en aktiehandlare i London som uttryckte att problemen med facken var den direkta orsaken till att British Leylands aktier sjönk efter sammanslagningen till BLMC. Som exempel på det pekade han på Jaguar XJ6. Den fanns fortfarande inte att få tag på efter 10 månaders annonsering på dess viktigaste marknad - USA.

British Leyland hade att handskas med mer än ett dussin olika fackförbund vars förhållande till arbetsgivarorganisationerna var konfrontativt av hävd. Strejker kunde bryta ut i fabrikerna utan att man förstod anledningen. Arbetsskift kunde helt enkelt släppa sina verktyg på golvet och vandra ut p.g.a. något de var missnöjda med. Mestadels bröt det ut sympatistrejker inom andra delar av koncernen.

Utomlands kallades strejkbeteendet ”brittiska sjukan” och fabriksledningarna ifrågasattes för att inte kunna kommunicera med facket. Man förstod inte att arbetarna måste göras delaktiga i och känna inflytande över tillverkningsprocessen för att uppfatta den tillfredsställelse som Stokes så varmt pratade om i intervjun.

Tillverkningskvalitén sjönk när bilarna skulle tillverkas till kostnader som specificerats av BL. Samma sak gällde underleverantörerna, som levererade komponenter till BL med just den låga kvalité, som motsvarade vad man betalade.

I praktiken ledde allt detta till att brittiska bilar fick ett rykte om otillförlitlighet som kom att stanna kvar hos amerikanska köpare under lång tid.




*The Great Triumph Car Painting Contest" på New York Motor Show 1969*

## Japanerna kommer och gammal teknik med ifrågasatt kvalitet blir svårare att sälja

På 50- och 60-talet kunde Triumph sälja sina sportbilar utan större konkurrens. Sedan kom Mazda med den första dräparen, Datsun 240Z 1970.

Föråldrad design och de enkel konstruktion hos British Leylands bilar hade ingen chans. De amerikanska säkerhets- och avgaskraven dränerade de ekonomiska resurserna som skulle använts till produktutveckling. Opålitlig och ojämn kvalité ledde till höga garantikostnader. Den amerikanska ledningen kämpade konstant för förbättringar och snabbare utveckling av nya bilar. kolossen British Leyland ville först inte, och kunde sedan inte göra nödvändiga investeringar.

## Marknadsföringen höll dock högsta klass

För att kunna sälja bilar med gammal design, försämrade prestanda och dåligt kvalitetsrykte hade British Leyland USA:s bästa och mest kreativa annonsering och publicitetskampanjer. Men till sist hjälpte inte ens detta.

1972 blev Triumph det första importerade bilmärket som sponsrade en stor TV-serie på bästa sändningstid. Man var med från start av M*A*S*H med Alan Alda. Efter långfilmens succé väntade alla ivrigt på TV-serien och t.o.m. sponsorerna uppmärksammades av media. Alan Alda bodde i New Jersey, där huvudkontoret låg. Alda var ofta där när han inte filmade. Som tack för hjälpen med exponeringen med Triumph fick Alan Alda en TR6.

Triumph såldes under 70-talet med kampanjer som "From The Land of British Racing Green" och fortsatte att koppla ihop bilarna med racing. Det var helt rätt då TR 6 och Spitfire skördade ordentliga framgångar på racerbanorna.

Triumph drog till sig tidens stora amerikanska dragplåster när man fick tennisstjärnorna Jim Connors och Chris Evert att använda var sin Triumph under Wimbledonturneringen i London. När de återvände till USA fick de var sin TR6 och båda ställde upp på fotografering till posters som sedan ställdes ut hos återförsäljarna

## From The Land of British Racing Green

## 1973 fortsatte i samma stil

TR6 undergick många förändringar rent kosmetiskt. Det var viktigt att behålla greppet om kunderna i väntan på TR7. Den öppna TR 7 försenades dock av lagförslaget att förbjuda öppna bilar i USA. På TR6 kunde man få AC, vilket tillsammans med Hard Top gjorde bilen till en lyxig GT.

Alla Triumph utrustades med 3-punkts rullbälten och varningslampa på instrumentbrädan. Detta var nytt 1973 och Triumph var ett av de första märkena med detta.

På New Yorks bilsalong visade koncernen alla bilmärken tillsammans, men varje märke hade sin egen scen. På TR-scenen hade bilen sällskap med Triumph Southern Cross av 1935 års modell. Den var utvecklad av Donald Healey på 30-talet. Han var då chefsingenjör hos Triumph. Han deltog också på salongen 73 år gammal, med sin egen nya skapelse - Jensen Healey . Donald Healey återfanns även i TR-montern där man med Soutern Cross ville framhäva TR6:s långa sportbilsarv.

1973 byggdes också den 200 000:e Spitfiren, av dessa hade 150 000 gått på export. Spitfire var med råge Triumphs bestseller och största inkomstkälla. Den hade fortfarande åtta år kvar i livet.

I marknadsföringen drog man nytta av Spitfires historiska namn. Både i tryckt reklam och i reklamfilmer i TV visades ett Spitfire jaktplan med ett av WW2:s brittiska flygaress vid spakarna tillsammans med en Inca Yellow Spitfire 1500.

Vid American Road Race Championship iscensatte Triumph "The Great Spitfire Challenge Race". Det var Triumphs PR-folk i Kanada och USA som övertalade Bob Tullius att köra mot den kanadensiska utmanerskan Stephanie Ruys de Perez. Stephanie tävlade vanligtvis i en Mini. Nu skulle de köra var sin likvärdig Spitfire 1500. Bilarna gjordes i ordning för race i Group 44:s verkstad. De var helt i standardutförande sånär som på störtbågar och säkerhetsbälten för racing.

Deras träningstider var likvärdiga. Journalister, fotografer,



*Alan Alda, hemkommen från Mash i sin TR 6*

flera TV-bolag och fans hade samlats. Evenemanget blev en mediahändelse av skaplig dimension och genomslagskraft. I showen ingick att Bob och Stephanie skrev autografer och levererade kaxiga kommentarer om sig själva och spydiga dito om varandra.

Racet var på fem varv och de båda förarna växlade ständigt i ledningen tills Bob lyckades vinna med ett par billängder. Han fick en pokal i äkta silver med en gris på toppen!

1973 drog sig John Turbull tillbaka. Han var en av BL:s två vice VD i England. Turnbull kunde bilbranschens affärsprinciper utifrån ett tillverkningsperspektiv - kunskaper som BL var i skriande behov av.

BL:s försäljning hade medvind över hela världen men personalproblem med bilarbetarna ledde till märkbara leverans- och kvalitetsförsämringar. Man drabbades av kostsamma garantiåtaganden. Än värre var bristen på pengar till utveckling av nya, konkurrenskraftiga bilar. Konkurrenterna nafsade oupphörligen småbitar ur BL:s marknadsandelar.

## In i en osäker framtid….

1973 års bokslut var mycket uppmuntrande. Man hade sålt 20% bättre än föregående år. Vinsten var 30% bättre. Problemet som ställde allt på huvudet för 1974 var oljekrisen som slog till hårt i hela världen. I USA höjdes bensinpriset med 50%. Amerikanerna gnydde och restriktioner infördes av typen: ”största köp tre dollar” eller ”max fem gallons per bil”.

För England var krisen en katastrof. Man var helt beroende av importerad olja. Till råga på allt utbröt storstrejk i kolgruvorna. Större delen av tillverkningsindustrin införde 3-dagarsvecka - så också BL. Den minskade bilproduktionen och minskad försäljning av nya bilar drabbade den brittiska bilindustrin hårt. Förväntningarna på ett starkt år vändes till brakförluster. Till råga på allt attackerade den amerikanska miljörörelsen just TR6 och Spitfire för dessas oproportionerligt höga bensinförbrukning och höga avgasutsläpp.

Triumph tog beslutet att fortsätta med enbart Spitfire och TR6 i USA. TR7 skulle introduceras under nästa år och nya TR7 backades upp av reklamsnuttar i TV som visade kilformade garage under parollen ”Formen på det som komma skall”.

Triumph lyckades få amerikanska tennisstjärnorna Jim Connors och Chris Evert att använda var sin Triumph under Wimbledonturneringen i London. När de återvände till USA fick de var sin TR6 och båda ställde upp på fotografering till posters som sedan ställdes ut hos återförsäljarna.

## Hemma i England är det mesta upp och ner

Efter tre månader med 3-dagarsvecka hade inflationen stigit till 17% i England. Försäljningen minskade med 140 000 färre sålda bilar på årsbasis. Förlusten blev £6,7 milj. Man fick gå till banken och låna till lönerna. Donald Stokes varnade för stora avvecklingskostnader och prognosen för –74 skulle hamna runt £24 milj i förlust. Att avveckla var det samma som att förstöra pengar. Under galopperande inflation och strejker skulle avyttringsbara tillgångar inte ens täcka skulderna. BL-imperiet bröt samman och Stokes vädjade till regeringen.

Regeringen gav lånegarantier och fick ekonomiskt inflytande över BL genom en styrgrupp. Ett långsiktigt finansiellt stöd innebar att en del av BL fortsättningsvis ägdes av staten. För regeringen var det var otänkbart att låta BL, med mer än 50 000 anställda och med 1/3 av den brittiska bilmarknaden, gå under.

Exporten, framförallt till USA, drog fortfarande in stora summor utländsk valuta till UK och den brittiska ekonomin. Hos BL:s amerikanska huvudkontor räknade man att problemen i England skulle lösas och att produktionen skulle komma igång för fullt igen.

## Äntligen TR 7 eller….

För det amerikanska huvudkontoret var det avgörande att den nya Triumph TR7 kunde lanseras under 1975.

Tidigt på hösten 1974 levererades ett förserieex av TR7 till amerikanska huvudkontoret för provkörning av ledningsfolk och tekniker. PR-mannen Michael Cook blev inte imponerad. Han ansåg bilen vara för kort och med för stor markfrigång samt saknade blanka delar. Den såg helt enkelt trist ut. Inuti var allt svart - inget krom eller ljusa detaljer - endast instrumentens markeringar, reglage och knappar erbjöd kontrast.

Ljudet från den omtalade motorn med överliggande kamaxel lät platt och mjäkigt. Nästan alla på huvudkontoret var tacksamma för att TR6 fortsatt skulle tillverkas.

TR7 uthärdade dock testkörningarna oväntat bra och tog emot allt stryk den fick utan att falla i bitar. Den var komfortabel att köra trots sin korta hjulbas och det var den bredaste sportbil de någonsin sett. Kraften verkade tillräcklig, trots att den var nedtrimmad jämfört med Europaversionen. Man störde sig dock av att växellåda och bakaxel kom från Austin Marina.

Men värst av allt var, att den var en coupé. Flera var skeptiska till om bilen skulle vara säljbar i USA överhuvudtaget. Den hade i princip inget som matchade tidigare TR bilar.

Den första visningen var inbokad i januari 1975 i Florida. 75 motorjournalister och 100:tals återförsäljare förväntade sig naturligtvis en bra föreställning och en spännande ny bil. Inför firandet av jul- och nyårshelgerna fick Triumphs PR-folk en hel del att göra fram till visningen i januari.

1975 börjar en ny era för Triumph i USA. TR 7 blir svårsåld, trodde majoriteten på det amerikanska huvudkonto-

ret. Tur för Triumph att de hade fel! TR7 sålde i fler exemplar på sina sju år i USA än vad någon annan Triumph klarade av på motsvarande tid. Den sålde drygt 2000 ex fler än Spitfire 1500 gjorde på sina nio år och TR6 på sina åtta.

## Lanseringsshow till slut

Skepsisen var stor vid lanseringen inför världspressen i Florida. Bilen motsvarade ju inte precis uppfattningen av en engelsk sportbil. Det gällde för PR-folket att hålla god min.

För de mötesansvariga med pressen var det stora bekymret att Floridamötet också var TR 7:s världspremiär. Lord Stoke och andra högdjur som chefsingenjör John Lloyd var på plats för att presentera bilen. Alla inbjudna var fulla av iver att se Storbritanniens första nya sportbil på åratal, lika ivriga på att smäda BL om bilen inte föll dem 'på läppen'.

Men "klistriga" journalister, sömnbrist och 1000 detaljer att hålla reda på var inte det största problemet. Ännu en strejk i Spekefabriken betydde att man fick visa förseriebilar, vilka inte motsvarade standarden på serietillveproduktionen.

Fabriken hade skeppat över 35 st TR7. Det var bufferten mot dålig byggkvalité fabriken kunde erbjuda. De skulle undersökas noga för att kunna välja ut de bästa. Många hade dålig passform i karossen, tranportskador, trasiga fönster och saknade delar. 14 dagar var till buds att få ordning på tillräckligt många för att inte göra fiasko på visningen. Med hjälp av Group 44 Racing Team fick man 17 st i anständigt skick för visning och provning av pressfolket dagen före världspremiären.

Media fick se montrar med TR7-komponenter och bekanta sig med TR 7 innan det var dags för testkörning. Bilarna räckte förstås inte åt alla. Journalister som fick vänta på sin tur passade på att "grilla" alla BL-representanter de kunde fånga.

I programmet ingick att chefen för USA:s marknadsavdelning skulle köra en TR 3 som jämförelse. Det var enda gången under hela showen som han log. TR3:an såg verkligen antik ut bredvid TR7, men dess brölande avgasljud fick TR7:s väsande att skämmas.

Vid lunchtid började de första journalisterna komma tillbaka, rätt exalterade och nöjda. Om man bortsåg från bilens annorlunda utseende och väl satt i den, erbjöd TR7 en bekväm körställning och var rolig att köra. Det var inget fel på dess uppförande och ingen klagade på prestandan.

En motorjournalist på Daily Mail blev mycket inspirerad. Hans reportage började med "Den har samma profil som en bit cheddarost och har, hur säger man, formen på det som komma skall. Just det "som komma skall" var hela grundtanken bakom lanseringen.

Car and Driver skrev, "mycket förutsägbar och lätt att köra fort med". Road & Track kallade den "up-to-date i komfort och ergonomi, modern och förfinad".

Andra ansåg den elegant, funktionell, civiliserad och omedelbar i responsen.

USA:s ledande motortidningar, Car and Driver, Motor Trend och Road & Track begärde som vanligt att få låna var sin TR7 för längre tids utprovning som brukligt var. Tyvärr var bara två av de TR7 i skick för långfärder. PR-folket satt illa till. Tre viktiga motortidningar skulle dela på två bilar. Man fick säga att en av bilarna, som var avsedda för långlån, hade brister och ersättningsdelarna var inte tillgängliga förrän strejken i Liverpool var över. Road & Track blev utan lånebil denna gång

Efter showen tog Car and Drivers redaktör, Leon Mandel, den ena TR7:an och körde iväg. Han bodde i Michigan - långt från Florida. Halvvägs skar motorn. Otroligt nog, mitt i all denna röra, fanns en komplett utbytesmotor tillgänglig. Ett flygplan chartrades, motorn och en servicetekniker flögs till närmaste flygplats. Motorn byttes och Leon kunde köra hem till Michigan.

John Christy på Motor Trend körde på en trottoarkant under en snöstorm i EL Paso - TR7:an rullade och det visade sig att bilens styva struktur var en av de egenskaper som hade toppkvalité. Förvånansvärt små skador på bilen och John var oskadd. Senare skrev han i Motor Trend, "om jag måste rulla med sportbil, så gör jag det helst i en TR7".

## Återförsäljarna var fortsatt tveksamma…

Att få återförsäljarna lika entusiastiska som motorskribenterna visade sig bli svårare. De hade vant sig vid traditionell design. En Coupé, formad som en dörrkil, var svårt att sälja. Miss-nöjesyttringar om förväntad dålig förtjänst jämfört med TR6 hördes. Grundpriset låg ett par hundra dollar lägre än TR6, men TR 7 troddes ändå bli svårsåld, den saknade ju sufflett. Det dröjde ända till 1979 innan den öppna TR7 fanns på marknaden och då var det redan för sent.

Vid slutet av sin respektive era, genomgick TR6 olika uppdateringar, vilka samtliga reducerade sportighet och pre-

*Pimpad TR 7 för låtsas-racing*






*”Things to come” nya former på TR 7*

standa. Utväxlingsförändringar, tyngre kofångare med stora gummisjok. Luftpumpar monterades för att ytterligare reducera avgasutsläppen. I annonser visades de båda bilarna tillsammans, poserande i grönskande engelskt landskap med rubriken ”From the Land of British Racing Green”. Man ville markera kontrasten till TR7:s ”The Shape of Things to Come” -kampanjen som stod för det nya. Framtiden.

Trots tveksamheten inför den nya sportbilen var stämningen rätt bra i BL:s amerikanska högkvarter under 1975. Varenda TR6 var beställd. Spitfire sålde mycket bra och TR7 med sitt massiva säljstöd gav tillräckliga förtjänster. Ingen visste hur länge BL skulle komma att existera, så man fokuserade på att sälja, sälja och åter sälja.

## Svårsläckt entusiasm

Group 44 hade sitt 10-årsjubileum 1975, det firade man med att öppna nytt racing center i Virginia med butik och verkstad. BL:s PR-team bjöd ett antal motorskribenter på flygresa till centrat. Där jobbade man redan för högtryck med att göra TR7 homologerad enligt SCCA-reglementet för 1976 års säsong.

Trots den desperata ekonomiska situationen i England fortsatte koncernledningen understödja den vinstgivande USA-marknaden. Stämningen var mycket bra på högkvarteret i New Jersey, när 1975 led mot sitt slut. 22.803 TR bilar hade sålts men bara 6.211 TR7. Under 1976 skulle man dock bli tvungen att sälja ännu fler sportbilar för att kompensera förlusterna. Något måste göras.

## Hottad TR7

Hela organisationen i USA effektiviserades med införande av avancerade datasystem, nya distributionsmetoder, avancerade säljträningsprogram samt en reviderad återförsäljarpolicy. Annons- och marknadsplaner som särskilt framhävde TR7:s företräden präntades in i personalen. Den var enda alternativet till TR6:ans efterträdare.

TR7 fick soltak som tillbehör, tillverkat i USA och monterat på plats hos återförsäljarna. En kompromiss i bristen på öppna TR7:or. Dekorstripes av olika utseende var ett annat knep framtagna under ledning av Bruce McWilliams, BL:s stylingguru. Man lanserade regionalt anpassade stylingpaket. Ett exempel på detta var ”Triumph TR7 Southern Skies” med soltak, unika stripes och specialemblem. Sådana försäljningstrix skulle tillsammans med uppdateringarna på TR6 och Spitfire medföra ökad försäljning. Under 1976 satte man också nytt försäljningsrekord med 2960 Triumphs under juli, varav hela 1537 var TR7:or - också det ett rekord.

Monteringen av TR7 gick på högvarv och säljorganisationen i USA fick fler bilar än man kunde hantera mot att tidigare alltid fått för få. Därför behövdes idéer om hur man skulle få allmänheten att i än högre grad komma till bilhallarna.

Återigen drogs nytta av racingverksamheten med Triumphbilar. Nu hade den första TR7:an blivit homologerad för att tävla i klass D för serietillverkade bilar. Den ingick förstås i Group 44-stallet och kördes av Bob Tullius. En annan TR7 ingick i Huffaker Engeneering i Kalifornien med Lee Mueller som förare. Tullius vann sina fem första tävlingar och

genast lanserades en upplaga TR7:or som kallades ”Triumph Victory Edition”. Speciella stripes, ”Competition Type” hjul, samt mönstrat vinyltak ingick. Bilen hade samma TR 7 pris och var inte ett dugg racebetonad. Men en blickfångare av både och den sålde utmärkt

## ”Brittiska sjukan” fortsätter….

Under 1976 drabbades koncernen av en våg strejker och allvarliga produktionsstopp. Minskad produktion på 60 000 bilar blev en följd av strejkerna som var de största sedan 1930-talet. Strejkerna försenade också lanseringen av TR7.

1977 utsågs Michael Edwardes till ny chef i BL koncernen. Edwardes skulle rädda det krisande bolaget och arbetade mot ett mindre och effektivare Leyland som gick med vinst. En akut pengabrist igen 1977 räddades genom tillskott av bankerna som hade intressen i bolaget. Protester följde genom nya strejker. British Leyland hade en överkapacitet i ett stort antal fabriker och var starkt centraliserat vilket Edwardes såg som ett stort problem. Han ville att beslut skulle fattas på plats i produktionen och inte centralt i London långt från huvudfabrikerna i Midlands.

## Upplösningen av British Leyland

Den största anledningen till att British Leyland försvann från USA var kvaliteten på bilarna, ineffektivitet i produktionsledet var grunden till detta. TR7 kom till de nordamerikanska hamnarna med kvalitetsproblem av alla slag.

Sportbilsköparna hade då redan tröttnat och ställt in siktet mot de japanska bilarna som Mazda, Honda och Toyota som byggde högkvalitativa och pålitliga sportbilar. Margaret Thatcher delade 1980 upp British Leyland i två enheter för att sälja verksamheten.1982 var MG borta från USA: s marknad, den andra hälften av BL med bl a Triumph skulle fortsatt sälja i USA. Tyvärr utan framgång alltför få ville köpa TR7/8 och den Brittiska sportbilsinvasionen var definitivt över. ■



# Fototävlingen 2021

**Fototävlingen genomfördes i anslutning till Sommarträffens middag på lördagen. 16 bilder deltog. Vi fick 2 bilder som fick flest röster och lika många så de fick dela på förstaplatsen.**



1

**Förstapriset delades mellan Ulf Fabianssons bild till vänster och Ulf Sundins bild härunder**

1






3

**Tredjepriset kneps av Torbjörn Zettergren**



Torbjörn Zettergren




Björn Cagner



Björn Cagner



P-A Nord



Torbjörn Zettergren



Kerstin Nord



Bengt-Inge Larsson



Anders Glingesten




Anders Glingesten



Anders Glingesten



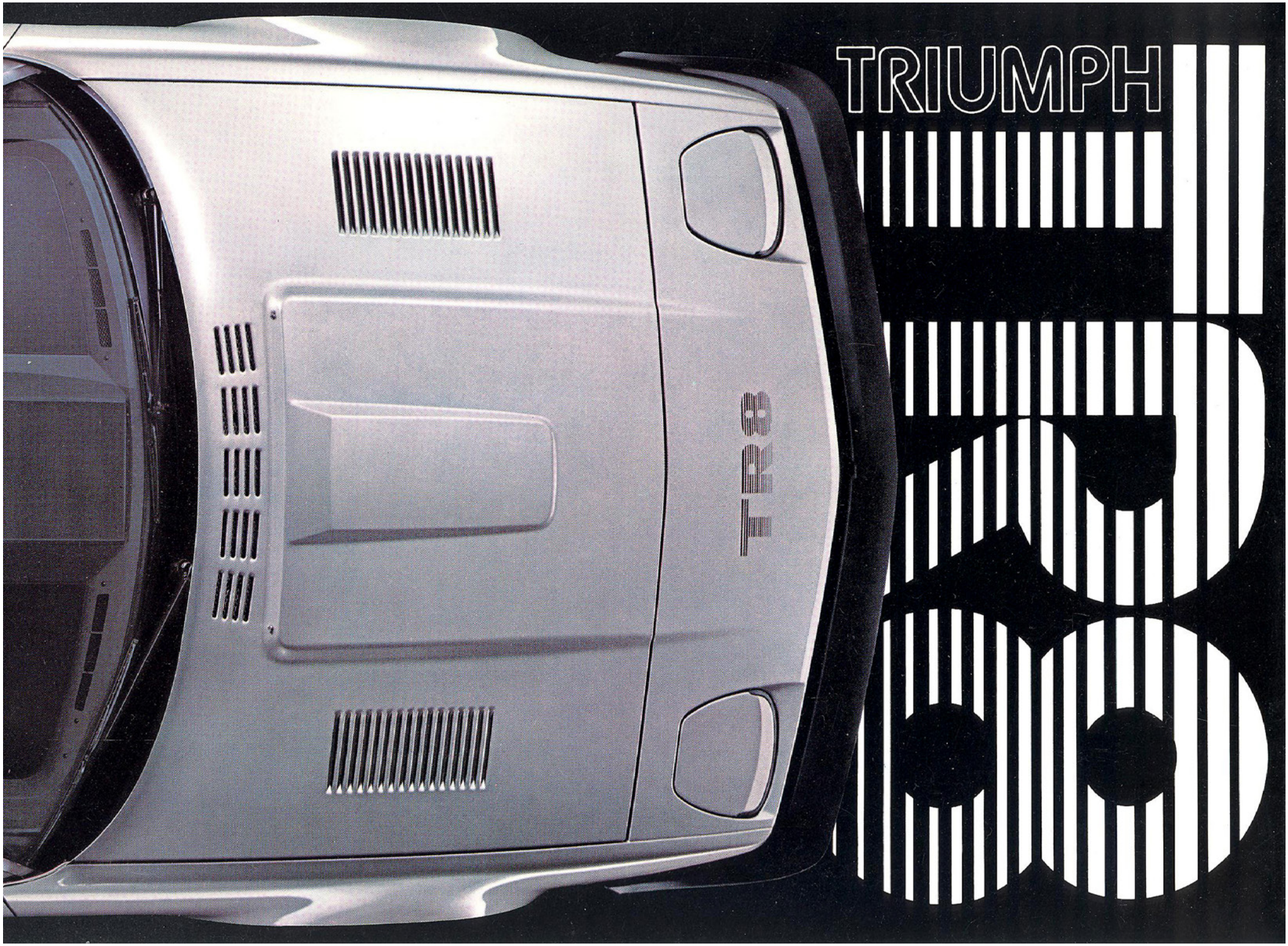
Bengt Nylén



Anders Glingesten



Lena Rörström


TRIUMPH
TR8

# Events - adresser till hemsidorna hittar du på triumphtr.com

## SVERIGE

### Nordisk träff 2022
**2-4 juli 2022**

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

### Sommarträff på Öland
**5-7 augusti 2022**

Öland.Mer information kommer, men save the date!

### European TR Meeting 2022
**7-11 september 2022**

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

Superweekend 7-11 september. Mer information i detta nummer.

## INTERNATIONELLT

### MG & Triumph Show and Spares day 2022
**23 januari 2022.**

Telford International Centre, Telford England.

Mer än 20 MG- och Triumphklubbar ställer ut. Här träffar du både bilägare och experter och hittar bilar och delar till salu.

### Bremen Classic Motorshow 2022
**4-6 februari 2022**

Bremen Tyskland. Med mer än 650 utställare i åtta mässhallar och närmare 100 bil- och entusiastklubbar är detta en av norra Europas största motorevent.

### Techno Classica 2022
**23-27 april 2022**

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

### Donington Historic Festival 2022
**30 april-1 maj 2022**

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

### Goodwood Festival of Speed 2022
**23-26 juni 2022**

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

### Silverstone Classic 2022
**30 juli -1 aug 2022**

Silverstone England. En weekend för hela familjen där bilar och racing är i fokus. Över 100 bilklubbar och med cirka 10000 bilar deltar under helgen. I tillägg till Goodwood Revival är det här det största evenemanget för historisk racing i England.

### Inter-Club Triumph Weekend 2022
**19-21 augusti 2022**

Stafford, England. Ett Triumph-event i samarbete med The Triumph Sports Six Club och engelska MG-klubben.

### 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.

### Goodwood Revival 2022
**16-18 september 2022**

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

### European TR Meeting 2023
**9-11 september 2023**

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

### European TR Meeting 2024
**2024**

Schweiz. Mer information närmare eventdatumet.

### European TR Meeting 2025
**2025**

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

**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 stål-container 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, förhopp-ningsvis 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

**Hardtop till TR5 1968 säljes**

**Bertil Uhlin**
bertil@stegared.se
070 545 68 00

---

**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

**Bagagelucka till TR6 köpes.**

**Lars Brändström**
070-32 60 111
brasse007@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

**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

---

**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

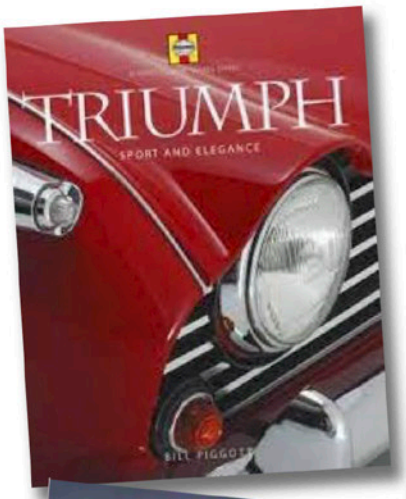
---

**Söker en differential**
(hela enheten) till en Triumph TR4A IRS. Vad jag förstår sitter det samma diff på TR6 men med ett annat bakstycke, även detta kan vara av intresse.

**Anders Nilsson**
tel 070 591 48 95
anders.kg@hotmail.com

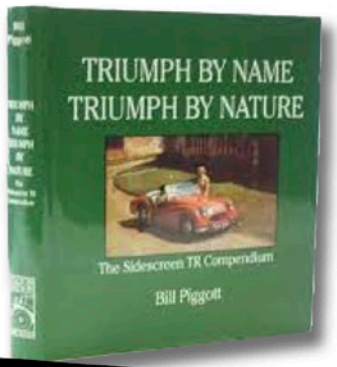
# Julklappstips!

**Här hittar du lite juklappstips till din TR-hörna.**
**De flesta böckerna kan du hitta på BookDebository.com som säljer beg böcker ungefär som Bokbörsen i Sverige!**



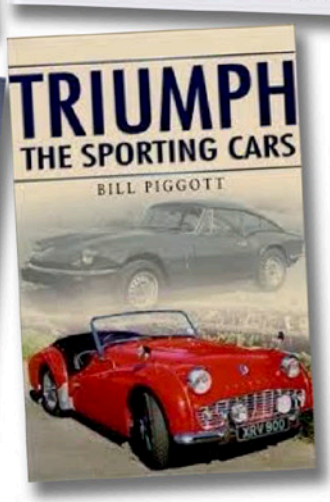


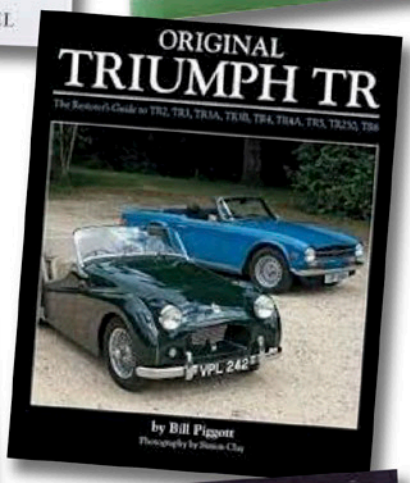


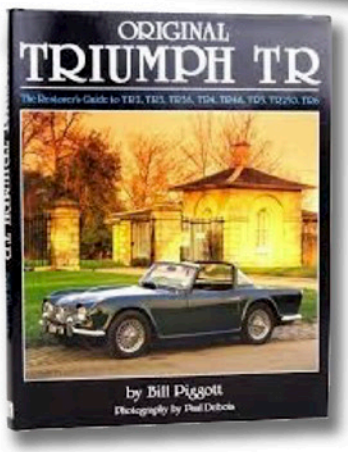


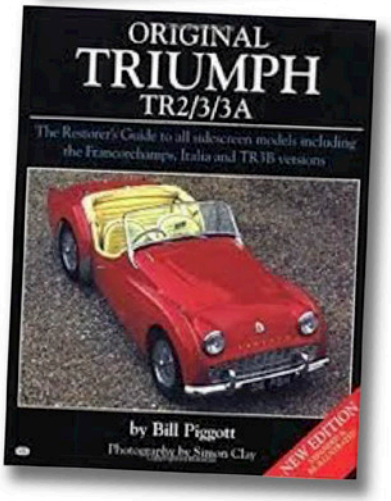


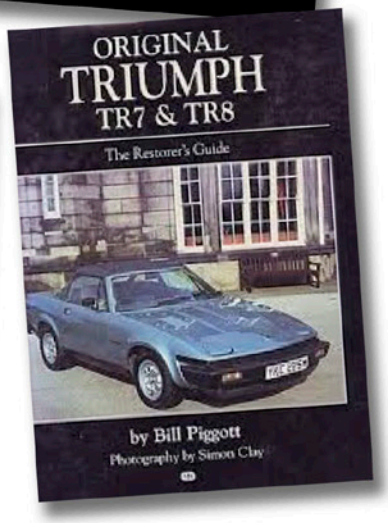






# Redaktionens spalt

## TR lovers!

### Äntligen blir ledordet denna gång från er redaktör

● **Äntligen...**
släpper restriktionerna efter den efterhängsna Covid-19 pandemin och vi kan se fram emot ett 2022 med mer normala träffar, touringar och socialt umgänge med engagerade sportbilsentusiaster Sverige runt.

● **Äntligen...**
kommer vi att arrangera Europamötet genom att fantastiskt arbete av Bengt Nylen & company. Ta äntligen chansen att uppleva Europas TR bilar i Båstad nästa år.

● **Äntligen...**
fick jag och Katharina arrangera sommarträffen tillsammans med Sören och Anita Huzelius. Vi hade alla fyra så roligt i planeringsarbetet och själva genomförandet av träffen i Hallstahammar att vi önskade att det aldrig tog slut. Så ta äntligen chansen att ha lika roligt som vi och ställ er i kön för att arrangera sommarträffen.

● **Äntligen...**
är nya garaget klart så TR 3 och TR 6 har sitt egna hus på bästa plats och äntligen får mysa ihop och vara i fred från SAAB´ar och Volvos.

● **Äntligen...**
kommer TR Magazine nr 4 och därmed snart julhelg med skinka glögg och sill. Så ta äntligen chansen att fira en restriktionsfri jul, traditionsenligt med familj, vänner och bekanta runt julbord och gran, med långdans och TR-julklappar.

Vi ses på träffarna nästa år!

Bengt A


**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

**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 1 2022** | Manusstopp fre 4/2<br>Utgivning vecka 13, mars |
| **Nr 2 2022** | Manusstopp fre 24/3<br>Utgivning vecka 20, maj |
| **Nr 3 2022** | Manusstopp fre 29/7<br>Utgivning vecka 36, september |
| **Nr 4 2022** | Manusstopp fre 14/10<br>Utgivning vecka 49 |

**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