SWEDISH NR 1 MARS 2022 VOL 176

TR MAGAZINE

TR2-8

GRUNDAD 1975

TRIUMPH TR CLUB SWEDEN



STYRELSEN



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



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



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



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



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



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



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



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

Distrikt

Syd Skåne, Blekinge	Sten Lennbro Bragegatan 7, 274 31 Skurup 0766-27 71 35 sten.lennbro@gmail.com
Väst Halland, Göteborg, Bohuslän, Dalsland, Västergötland	Göran Andersson Ögärdesvägen 34, 436 40 Askim 0708-59 20 19 catharina.goran@outlook.com
Öst Småland, Öland, Gotland, Öster-götland, Närke, Södermanland	Peter Nyberg Grindstugevägen 87, 589 29 Linköping 013-16 07 80 tr2nyberg@gmail.com
Mitt Stockholm, Uppland, Västmanland	Torbjörn Zettergren Älgstigen 3, 167 66 Bromma 0709-68 16 12 torbjorn.zettergren@vasakronan.se
Norr Värmland, Dalarna, Gästrikland, Norrland	Jan Dahlin Norra Gimonäsvägen 44, 907 38 Umeå 073-835 80 09 jan.dahlin@norrstaden.se
Utlands-koordinator	Hans Edvardsson Labergsvägen 7, 310 38 Simlångsdalen +46 702 425 160 hans.edvardsson@andritz.com

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: hans.edvardsson@andritz.com phone +46 702 425 160

TR Teknikpool
TR2, 3, 3A, 3B Inge Jonsson, Klappgränd 4
572 30 Oskarshamn, 070-731 68 12,
jonsson.inge@gmail.com

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 Pontus Pettersson, Pastoratsvägen 35
239 41 Falsterbo, pontus@petterssonrally.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

Hej!



Nu är våren på väg! Det är inte utan efter en helg med dagsmeja, sol och plusgrader att man längtar efter den halva på året då vi får köra runt med våra ögonstenar. Även om det är kul med vinterns skruvande (och jag fick en lagom dos) så är ändå sommaren bäst med alla mänskliga möten och möjligheter till utflykter!





Så efter två år med restriktioner och rekomendationer hoppas vi alla att smittspridningen fortsatt minskar kraftigt i vårt samhälle och på ett år då vi får chans att köra så mycket vi vill. Som ni ser längst bak i tidningen i ”redaktionens spalt” så är det hårt tryck på Europaträffen men det finns ju både Sommarträff i augusti och en gemensam Nordenträff med klubbarna från Norge och Danmark första helgen i juli. Så det är bara att planera in dessa. Vidare så kommer flera klassiker att hållas i år, t ex Tjolöholm i maj och British Sports Car Meet senare i höst. Håll koll på vad som sker i de olika distrikten och planerar ni att åka på någon lokalträff så lägg in en blänkare på vår Facebook-sida så får ni garanterat fler som hänger på.

Glöm inte bort att uppdatera dokumentationen i din försäkring (t ex MHRF-försäkringen) om du har gjort förbättrande åtgärder på din bil eller det har gått 10 år sen den uppdaterades senast. Du kan läsa mer på MHRF.se eller kontakta något av våra ombud, se nedan.

Se nu till att göra den siste finjusteringen för snart är sanden uppsopad och solen värmer så där gott.

Jan

TR MAGAZINE
GRUNDAD 1975

I DETTA NUMMER:

- Nya medlemmar 4
- Göran Johanssons Europatur 6
- Nordisk träff 10
- TR8 motorrenovering 11
- Hitta på hemsidan 12
- Danskesjöträffen 13
- Sommarträffen 2022 14
- Bensinhistoria 16
- TR Profiler: Leif Leander 18
- TR3B 60 år 26
- TR3B-ägare: Marcus Knöll 28
- Fabbes hjulafton 30
- Görans utmaning 32
- Triumph Racing Historia 33
- Teknik: Styrningsproblem 36
- Hur står det till med asfalten? 38
- Köp & Sälj 40
- Klubben söker ny webmaster 41
- Eventkalender 42
- Redaktionens spalt 43
- Klubbshop 44

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
Leif Leanders TR3A, 1958
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.

Medl.nr	Namn	Adress	Postnr	Ort	Årsmodell	Modell
1564	Lennart Gillström	Molngränd 10	163 54	SPÅNGA	1970	TR6
1565	Stefan Molin	Klostergatan 60	582 23	LINKÖPING	1970	TR6 PI
1566	Pär Asplund	Talgoxvägen 20	731 42	KÖPING	1983	TR7

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

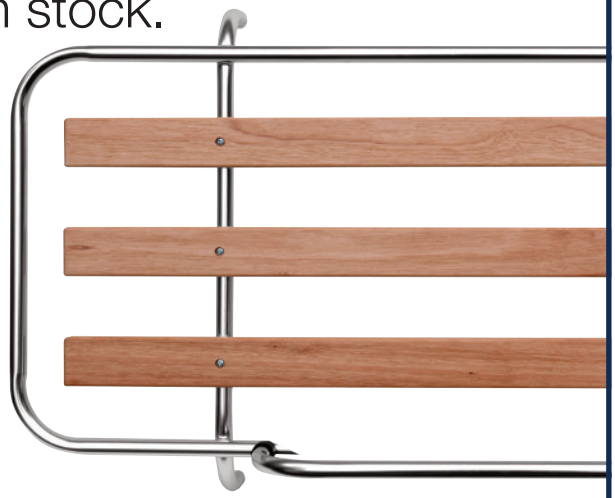
TRIUMPH

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

DEL 1



Nytestad för Covid-19 och väntar på färjan i Trelleborgs hamn

Göran Johanssons

Text och foto: Göran Johansson

Europatur 2021

Vår riktiga långkörare som gärna testar gränserna för både sig själv och bilen. Läs om Görans eskapader på touringen förra året. Nu kan du också själv bli ”långkörare” genom att anta Görans utmaning här bredvid.

2021 års resa är planerad sedan snart två år, tyvärr gick den inte att genomföra 2020 på grund av Covid-19 och Utrikesdepartementets allmänna avrådan från icke nödvändiga resor till utlandet. Det året blev det Sverige runt som ett fullgott alternativ.

Söndagen den 13 juni avgick färjan från Trelleborg till Swinoujscie i Polen, efter två timmars försening. Jag konstaterade att det är i huvudsak en linje för yrkestrafikanter, ingen svensk-registrerad personbil var med. Efter några timmars sömn på båten så startade färden vid midnatt. Jag har lärt mig att uppskatta nattkörningar om man har många mil framför sig och vill slippa trängseln på vägarna. Då man för ovanlighets skull kör i mörker blir man påmind om att instrumentbelysningen borde ses över och då trafiken glesnar och helljuset ska slås på, så dröjer det innan man hittar knappen som är placerad till vänster om kopplingspedalen. Jag passerade centrala Berlin vid 03:00, och fortsätter söderut via Tjeckien, München, Garmisch-Partenkirchen till Österrike. Färden genom Tyskland var mest en ren transportsträcka men nu började de fantastiskt vackra vyer breda ut sig. Jag var fullt medveten om att man var tvungen att betala en vägavgift i Österrike, Vignette. Men jag sköt på det och plötsligt kom jag in på en väg där det krävdes, lättnaden blev påtaglig då jag fann en turistbutik som sålde och etiketten kom på plats på vindrutan. Vädret var soligt och mycket varmt, på grund av ett vägarbete hamnade jag i en stillastående bilkö. Jag höll ständig koll på temperaturmätaren som började stiga mot rött, plötsligt hörde jag hur vätskan skvalade och oron steg, tills jag lokaliserade läckaget till en man som stod bakom och lättade på trycket i dikeskanten. Jag tog en sväng bort om Liechtenstein och svängde sen ner mot Italien. Nu började jag bli trött och sliten, förutom en liten lur på förmiddagen så hade jag varit på färd i tjugo timmar då jag fann ett trevligt hotell i Prütz. Det blev 130 mil den första dagen, ett rekord som inte behöver upprepas.

Dag 3

Efter en Coronaanpassad frukost, där personalen plockar det som önskas, ställdes siktet in på Stelviopasset. Denna mytomspunna vägsträckning, som man under många år har hört talas om som något alldeles unik. Efter att kört igenom små underbara samhällen, mitt i miljön av Sound of Music var jag plötsligt på väg uppåt. Vägen var smal med murar på båda sidor, klockan var bara halv tio så det var nästan ingen annan trafik. Förutom cyklister, att de bara gitter. Cyklisterna var duktiga, de höll sig intill sin kant. Nu började man inse den stora glädjen med elektrisk överväxel, det sparade många kopplingar med vänsterbenet. Det är till och med användbart på tvåans växel, som det är på TR250. På toppen, 2750m, fick bilen svalna medan jag köpte souvenirer och kollade in några andra fina bilar. Jag stötte på några moderna

sportbilar men mest imponerad blev jag av en gammal Fiat 500 som klarade av strapatsen söderifrån.

Bensin är nog inte brandfarligt i Italien. Personalen är ofta storrökare och har välfyllda askfat nära pumparna.

Christin, min sambo, som valde att inte följa med på hela resan denna gång heller, anländer till en av Milanos flygplatser på torsdag. Så nu slår jag läger på en campingplats utanför Turin med mitt tält.

Dag 4

Jag tar sikte på Museo Nazionale dell´Automobile, ett stort fint bilmuseum i centrala Turin. Lätt att hitta dit med hjälp av GPS, men omöjligt att hitta en parkeringsplats. Till slut fanns det ett parkeringshus vid det intilliggande sjukhuset, så bra. Jag besökte även Fiats gamla legendariska Lingotto fabrik, där det nu bland annat är ett stort köpcentrum. Tyvärr lyckades jag inte komma upp på taket där Fiat hade sin ca 1000m långa testbana där alla bilarna provkördes. Tillbaka till bilen, där fick jag problem med att få bommen att öppna sig för att släppa ut mig, instruktioner på italienska är inte lätt att förstå.

Dag 5

Dags att leta upp Christin. På väg till Milano var det stora lantbruksområden, men det som förbryllade mig var att spannmålen stod i vatten. Eftersom jag är lite i den branschen så tyckte jag det var konstigt. Jag fick förklaringen att Italien har stora odlingar av ris i detta område. Det är alltid spännande att köra till stora okända flygplatser för att hämta upp. Jag var lite sen och det fanns



Vägguppens förbannelse. Ett antal gånger så släppte ljuddämparen från röret, det blev en rutin på max tre minuter att fixa.



Humleodling i Tyskland



Triumph på hedersplats vid solnedgången i Bonassola

Du missar väl inte Görans utmaning?

Läs mer på sidan 32

för många terminaler att välja bland. Nu är det bra med moderna telefoner där vi har möjlighet att se var den andra befinner sig. Så utanför Sheratons entré träffades vi, iförda munskydd.

Från Milano kör vi sydväst mot Piemonte, passerar Turin och Bra, vi tar in på ett underbart hotell, Castello Rosso, som ligger i en medeltida byggnad. För på lördagsmorgon går här starten för resans främsta syfte, deltagande i 12in12. här

Vi märker att det har varit besöksrestriktioner även i Italien, för nu är det många bröllopsmiddagar på våra olika hotell där vi bor.

Lördag. Nu är det körning som gäller, men det är en annan historia.

Söndag dag 8

Nu tar vi det lugnt, vi kör genom småbyar i väldigt kuperad terräng, studerar odlingar av vindruvor, hasselnötter och diverse frukter. Boende hittar vi längs vägen, skyltar med Agriturismo, är ofta väldigt bra.

Vi har ett märkligt intresse av stenbrott, vi uppskattar dess storslagenhet och hur man kunde hantera detta förr i tiden. Detta leder till att vi ger oss av söderut till Carrara, världens mest kända marmorbrott. De vita såren på bergstopparna syns på långt håll, och vi får en privat guidning som är väldigt intressant. Vi fick bland annat reda på att James Bond har kraschat ett större antal Aston Martin här.

Dag 10–12

Vi turistar längs Rivieran norrut mot den franska gränsen, och vi är stort sett de enda som inte kör med Italien registrerade bilar. Vi undviker gärna de gulligaste kustbyarna på grund av de många turisterna, fast ett vanligt år är det väl ännu trängre. Vi passerade många och långa tunnlar och de upplevdes vanligtvis som svala, ca 26gr. I några tunnlar, på grund av vägarbete, så var man tvungen att mötas i samma rör och då steg temperaturen till 36 gr och med väldigt dålig luft, läskigt att köra med en öppen bil där.

Spännande fortsättning följer...



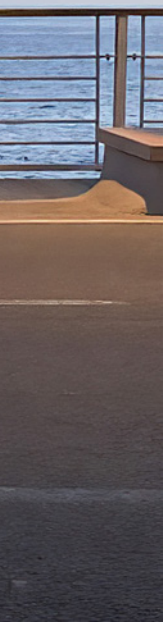
En av många betalstationer på Autostradan i Italien.



En vanlig syn på vägen



Imponerande att se denna Fiat 500 nå upp till Stelviopasset





Studiebesök på stenbrottet i Carrara. Här förstörde James Bond ett flertal Aston Martin



Det blev fyra nätter i tält



Den gamla Fiatfabriken i Lingotto Turin



En fantastisk miljö att köra Triumph i



Framför Hotel Feluga i Bonassola



Det är viktigt att stanna och njuta, även på väg ner



Uppe på det magiska Stelviopasset



Vår första riktiga prövning, snart uppe och bilen verkar att trivas

Med förbehåll för COVID-19 restriktioner

NORDISK TRÄFF 2022

Lundsbrunns Resort & Spa, 1-3 juli



Välkomna till 2022 års Nordiska TR-träff i Skaraborg. Vi har bokat på Lundsbrunns Resort & Spa (tidigare Kurorten), där vi kommer att bo. På lördagen blir det en rundtur med både naturupplevelser, kultur och shopping. På söndagen finns möjlighet till en kortare rundtur med natur, kultur och motor för de som har möjlighet.
(http://www.lundsbrunn.se. Lat N 58° 28' 18" Lon E 13° 27' 04").

Program

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

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

Söndag: 10:00 Extrasvängen.

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

Logi i dubbelrum twin bed:	1.280 kr /person/natt
Logi i enkelrum:	1.480 kr /person/natt

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

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

Avgiften sätts in på PG 27 79 35-3 "Triumph TR Club Sweden" senast 15/5.
Vid betalning från utlandet, IBAN nummer SE05 9500 0099 6042 0277 9353.
Ange att det gäller nordisk TR-träff samt namn på deltagarna.

Skicka följande uppgifter till Bengt-Inge Larsson 072-531 61 81, e-mail: tr6@hartorken.se
Registeringsnummer, bilmodell, mobilnummer, namn på förare & ev. co-driver.

Välkomna, önskar Fabbe & Bengt-Inge

Text och foto: Anders ”Tibbe” Tiblin

TR8 Motorrenovering

med Speedi-Sleeve, slithylsa till Rover V8

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

Vid isärtagning av motorn, visade de sig att främre packboxen vid vevaxeln hade gjort ett stort sår i axelytan på svänningsdämparen/ remskivan. För att åtgärda och motverka framtida oljeläckage hittade jag ett bra alternativ till att byta hela enheten. Alternativet heter ”Speedi-Sleeve” - Slithylsa som pressas på befintlig axel och ger en ny plan tätyta för packboxen . Denna slithylsa marknadförs av Sverull och går att beställa via deras hemsida. Ett stort antal hylsor med olika mått finns. Komplett lista finns att ladda ner på Sverull`s hemsida www.sverull.se (sök på slithylsa och ladda hem produkt-katalog)







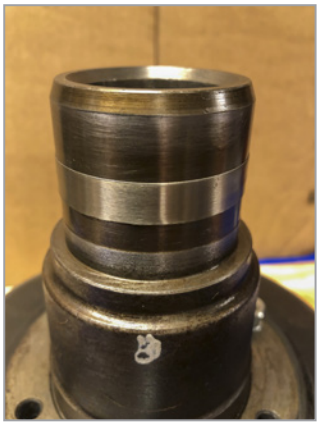


Bild 1: Axel med skada
Bild 2: Speedi –Sleeve med monteringshylsa (ingår)
Bild 3: Färdigmonterad slithylsa
Bild 4: Slutresultat

Slutpris i detta fall med frakt blev: 681:-

Anders ”Tibbe” Tibblin

Nyponvägen 15 S-761 64 NORRTÄLJE Sweden
Mobil: +46 709 22 86 63
Mail: tibbe@telia.com

The new Triumph TR-6.
The racing car with a difference.
You can afford it.

The TR-6 is the latest in the Triumph TR-series—about as race-winning a family of cars as has ever been built.
The TR-6 has a smooth race-proven 6-cylinder engine under the hood.
It has a four-speed all-synchro-mesh gearbox to use every bit of power that engine turns out.
It has an independent rear suspension system to keep it down on corners and on rough roads.
It has fade-free disc brakes up front, no-play rack-and-pinion steering, and wide-profile radial-ply tires, all standard equipment.
In fact, all it doesn't have that racing cars usually have is a huge price tag.
But don't let that throw you.



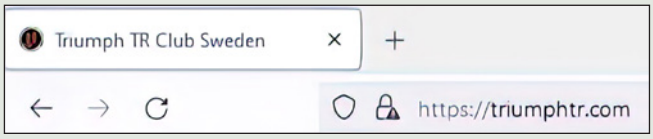
TRIUMPH
'69 TR-6

LOOK FOR YOUR NEAREST TRIUMPH DEALER IN THE YELLOW PAGES. AVAILABLE FOR OVERSEAS DELIVERY. BRITISH LEYLAND MOTORS INC., 600 WILLOW TREE ROAD, LEONIA, N.J. 07605.

Hur hittar jag svaren på några av mina teknikfrågor?

Text och foto: Inge Jonsson

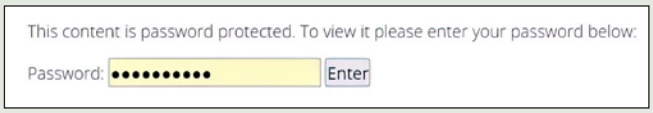
Börja med att öppna webbläsaren på datorn/plattan/mobilen och skriv in ...



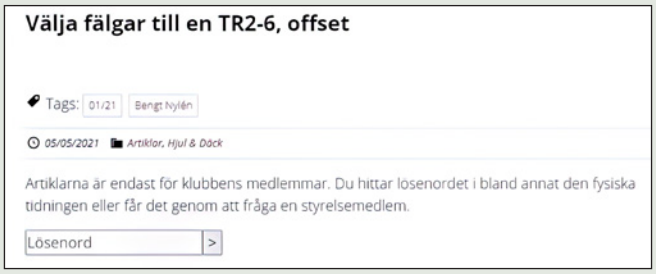
Nästa steg är att hitta och klicka på fliken ”Manualer & Teknik” som innehåller mer officiella publikationer, medan ”Artiklar” i fliken bredvid innehåller användares erfarenheter och beskrivningar av jobb på våra bilar eller omvärldshändelser som påverkar vår hobby.



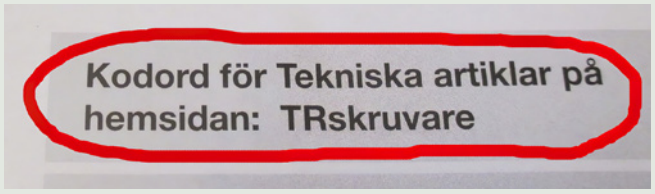
Då kommer du till krav på lösenord, om du valt att börja på ”Artiklar” kommer inte kravet på lösenord förrän du valt vilken artikel du vill läsa.



Om du valt att läsa en artikel ser det t.ex. ut så här:

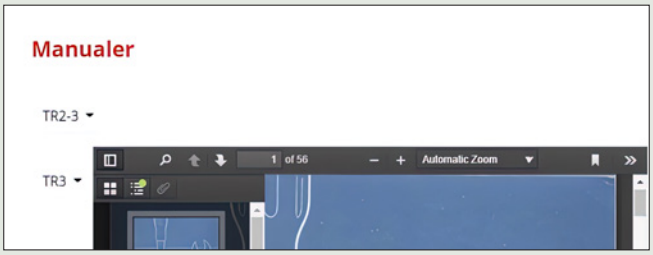


Lösenordet ändras då och då, men du hittar det längst ner på sidan 2 i senaste numret av TR Magazine, observera att skilja på stora och små bokstäver.

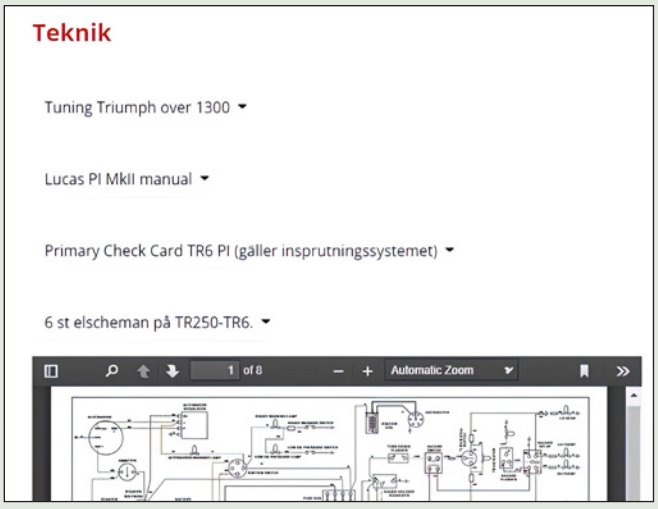


Manualer och Teknik

Innehållet på sidan är uppdelat i två rubriker, Manualer och Teknik. Manualer är kopior av originalhandböcker, medan teknik är mer specifika artiklar som kommit till senare.



Under rubriken Teknik finns t.ex. elscheman som är väldigt användbara vid felsökning, tyvärr har väl en del entusiastiska föregående ägare varit och ”förbättrat” elsystemet vid det här laget vilket kan göra felsökningar lite mer utmanande.



Artiklar

Artiklarna är samlande i grupper, lösenordsexemplet ovan ”Välja fälgar ..” ligger i gruppen Hjul & Däck, så klicka på gruppnamnet så får du upp listan med artiklar som hör till gruppen och klicka sen på vald artikel för att komma vidare.

Andra källor att hitta information i

Då mycket av informationen om våra bilar är på engelska kan Haynes teknisk ordlista svensk/engelsk engelsk/svensk vara till hjälp, kan laddas ner här https://pdf4pro.com/download/www-haynes-se-38fcee.html.





”Danskesjöträffen”

Spontanträff för alla med Triumphbilar

Under våren kommer jag återigen bjuda in till en spontan träff i nordvästra Skåne för alla med Standard och Triumph bilar. Utöver Facebook så sker inbjudan via mail och sms en vecka i förväg, datum bestäms utefter väderleksprognosen. Ni som är intresserade, men inte har fått en personlig inbjudan tidigare, meddela mig så blir sändningslistan kompletterad. Syftet är att stärka kontaktnätet mellan Triumphägare. Vi gör detta genom att köra en runda, fika och sparka däck tillsammans.

Hoppas vi ses.
Göran Johansson 070-698 8387, e-mail 18387@telia.com



Från Rimmerbros, Moss och SC Parts/Limora och bokhandlare på nätet kan man köpa verkstadshandböcker i pappersformat som jag definitivt rekommenderar om man ska botanisera i fordonet, den för TR6:an t.ex. kallas ”The Brown Bible”. Handböckerna finns också på Ebay, men de kan vara av riktigt dålig kvalitet om man har otur, en del verkar vara kopior av kopior av kopior. Rimmers och de andras kataloger både på nätet och de man kan beställa (gratis) i pappersformat är också utmärkta uppslagsverk när man vill förstå hur bilarna är konstruerade.

Själv har jag haft mycket hjälp av TR Registers forum, både att söka i och att ställa direkta frågor i forumet för fordonet. Det är fritt att läsa och söka, men rekommendationen är att registrera sig som användare. https://www.tr-register.co.uk/forums/ , man kan ju också bli medlem för ca 50 pund om året och få deras medlemstidning och tillgång till andra medlemsförmåner.

Och när jag inte kommer längre på egen hand...?

Vänd dig till någon i Teknikpoolen, namn och adresser finns längst ner på sidan 2 i tidningen.



Triumph TR Club Sommarträff

5-7 augusti 2022 på Öland, Hotell Skansen

Vi kommer att bo på Hotell Skansen som är ett elegant hotell i en 1800-talsbyggnad omgiven av träd och trädgårdar. Rummen håller en hög klass.

Det finns en luftig restaurang, en whiskybar med ett av världens största sortiment, dessutom finns spa samt inomhuspool, gym och trädgård. Om intresse finns kan en 2-timmars whiskeyprovning på fredagskvällen ordnas, kostnad lite drygt 500 kr, Ulf och Inge tar emot anmälningar och samordnar. Bokning av spa och massage, många alternativ finns, görs av deltagarna själva direkt till hotellet vid bokning av rum.

Väderkvarnar utgör ett typiskt inslag i landskapsbilden på vår tur söderut mot Ottenby fågelstation och fyren Långe Jan. Vi får en guidad tur på fågelstationen med omnejd och äter sen en lättare lunch på restaurang Fågel Blå.

Innan middagen på kvällen finns en hel del tips på besöksmål längs vägen föreslagen i roadbook. Gamla kyrkor, historiska platser, mysiga fikaställen, gallerier och om vädret med oss tips på badplatser.

Roadbook och mer info finns digitalt på www.trträffen2022.se. Sommarträffen avslutas som brukligt med årsmöte på söndagen.





Länk till Roadbook och övrig information om träffen samt tips om besöksmål på Öland: http://trträffen2022.se. (Använd gärna QR-koden härintill så kommer du direkt till rätt sida).

Program

Fredag
14:00-17:00 Incheckning och fika
15:00 Tillgång till rummen
18:00 Buffé, bordsvatten ingår
19:00-21:00 Whiskeyprovning eller kanske Spa för den som önskar, Ulf och Inge samordnar bokningar, whiskeyprovning 2 timmar kostar drygt 500 kr och ett Spa med massage kostar mellan 500 och 1000 kr beroende på omfattning

Lördag
07:00 - Frukost
09:00-09:30 Roadtripp, ca 13 mil på södra Öland. Start utspridd över 30 min
Ca 9:30-10:00 Hållplats i Mörbylånga hamn
11:00-13:00 Guidning på och om Ottenby fågelstation med omnejd och sedan lätt lunch på Fågel Blå. Guidning i 2 grupper ca 45 min – 1 timme
13:00-”Fri åkning” enligt förslag i Roadbook eller enligt eget huvud.
- 19:00 Bidrag till fototävlingen ska vara inlämnade före 19:00
19:30 Middag, 3-rätters enligt bifogad meny (1 glas vin/öl/alkoholfritt ingår), eventuella allergier meddelas Ulf eller Inge för anpassning av menyn

Söndag
07:00 - Frukost
09:30 Årsmöte

Boende
Hotel Skansen, Tingshusgatan 1, 386 30 Färjestaden
Telefon: 0485-305 30
E-post: info@hotelskansen.com
Hemsida: www.hotelskansen.com

Bokningen av hotellrum görs av var och en direkt till Hotel Skansen. Ange ”Triumph TR Club Sweden” vid bokning. Hotellet håller förbokade rum till anmälningstidens slut 5 juni 2022.
Dubbelrum med wc och dusch, 875 kr/person/natt
Enkelrum med wc och dusch, 1.650 kr/natt

Anmälan skickas till info@triumphtr.com med uppgift om:
- Medlemsnummer, antal personer och namn
- Ankomstdag, dubbel eller enkelrum
- Bilmodell och registreringsnummer
- E-postadress och mobilnummer
- Önskemål om specialkost

Anmälningsavgift och deltagaravgift/person
Fred–sönd 900 kr/pers
Lörd–sönd 600 kr/pers

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

Frågor besvaras av
Inge Jonsson 070-731 68 12, jonsson.inge@gmail.com
Ulf Sundin 070-5123024, ulf.sundin@telia.com

VÄLKOMNA!
Anmälan och anmälningsavgift senast 5 juni 2022

Lite Bensinhistoria

Med tillstånd av MG Bulletinen där artikeln publicerades i nr 6 2020. Text Tom Lubrán

Bensin är en blandning av flytande kolväten och tillverkas vanligen av råolja. Själva ordet ”bensin” är inte strikt kemiskt definierat utan handelsnamnet för petroleumdestillat som består av över 500 olika kolväten. Det är även möjligt att tillverka bensin från t.ex. naturgas, kol eller biomassa.

Historiskt såldes bensin först på apotek och i kemikalieaffärer. Man använde den bl.a. till behandling mot löss och som rengöringsvätska för att avlägsna fettfläckar från kläder. Bilisterna kunde köpa bensinen i burkar eller dunkar för tankning av sina bilar. När sedan bensinpumparna introducerades uppfördes de utanför affärer och handelsbodar. Allt eftersom bilismen började expandera började man bygga separata bensinstationer.

”Krooks Bolag” bildades 1896 och började importera och sälja lysfotogen. Bensin ansågs vara en värdelös biprodukt som var svår att bli av med. Samma år konstruerade Gottlieb Daimler och Carl Benz var sin bil som hade Robert Boschs nyuppfunna tändsystem. Alltfler företag började tillverka bilar, men bilarna var dyra och svårskötta och det var svårt att få tag på drivmedel. Skulle man åka en längre sträcka gällde det att veta var apoteken fanns längs färdvägen och hoppas på att de hade bensin i lager.

När Krooks Bolag började importera bensin såg de till att butiksägare och lanthandlare hade en dragkärra med bensintank stående utanför butiken. Bilisterna fick själva förse sig. Med hjälp av en tratt hällde man bensinen i tanken. För att få bort skräp hälldes bensinen genom en duk eller ett filter.



En svensk ingenjör, Oscar Andersson, insåg problemet med att tanka på detta sätt och kom på idén med bensinpump. Efter något år lyckades han få herrarna Nils Peter Mathiasson, Gustaf Collin och Helmer Key intresserade av sin bensinpump, och samtligas initialer i efternamnen bildade namnet ”MACK” på hans uppfinning. Mack är alltså ett helsvenskt uttryck. Även om mätarna inte används idag så lever namnet kvar som ett begrepp för hela bensinstationen.

En fabrik startades i Midsommar-kransen utanför Stockholm, och 1913 konstruerades den första bensinpumpen. Tillverkningen av Mackmätarna pågick sedan fram till Kreuger-kraschen på 1930-talet.

Världens första bensinstation byggdes i St Louis, Missouri, 1905 på 412 S. Theresa Avenue. Den andra bensinstationen i USA uppfördes 1907 av Standard Oil of California (numera Chevron) i Seattle, Washington.

Bensinpriset genom tiderna

År 1906 kostade bensinen i Sverige 27 öre och det fanns ingen bensinskatt. Under första världskriget, 1914-18, varie-rade bensinpriset mellan 80 öre och 1:50. Först 1924 gick priset ner och varierade då mellan 31 och 38 öre. Den 1:a juni detta år införde man bensinskatt på 5 öre litern.

Vid andra världskrigets utbrott 1939 var priset 27-32 öre. Innan krigsslutet, 1944, kostade bensinen mellan 1:02 och 1:20. Efter krigsslutet, 1946, sjönk priset till 40 öre och 1951 kostade en liter 93-oktanig bensin 56 öre. 1955 började man även sälja 99-oktanig bensin, och priset för denna var 63 öre. 93-oktanig bensin kostade 60 öre.

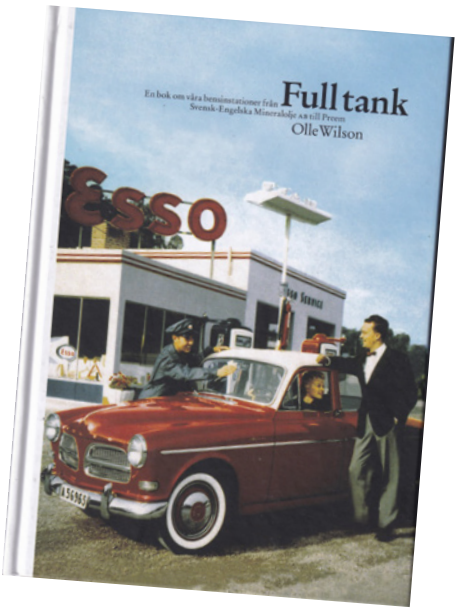
När Suezkrisen (oktober 1956 till mars 1957) utbröt var priset 62 öre för 93 oktan och 65 öre för 99 oktan. Den vintern (1956) infördes bensinransonering, vilket innebar att inga privatbilar fick köras på söndagarna. Vissa yrkesgrupper, bl. a. läkare, fick dispenser som utfärdades av Länsstyrelsen. Dispens gavs även till invalidbilar, motorcyklar och trehjuliga mopeder.

Vid högertrafikomläggningen 3 september 1967 kostade 95-oktanig bensin 81 öre och 98-oktanig 87 öre. 8 januari 1974 införs bensinransonering under tre veckor p.g.a. oljekrisen som pågick under 1973. Priset för 95-oktanig bensin var 1:33 kr och för 98-oktanig 1:37 kr. 1979 gick priset över 2 kronor för 95 oktan, nämligen 2:14 och 1981 bröts 3-kronorsvallen, och 95 oktan kostade 3:48 kr och 98 oktan 3:52. 1983 gick priset över 4 kronor, 95 oktan kostade 4:07.1 januari 1986 förbjöds blyad 95-oktanig bensin, och priset på den nya blyfria bensinen var 4:01. Den 98-oktaniga bensinen hade fortfarande bly och kostade 4:17 kr. 1 mars 1990 infördes





Vill du läsa mer om svensk bensinmackhistoria kan du köpa Olle Wilsons "Full tank" ISBN 978 9189632929



moms med 23,46 % på bensinen, och priset blev 6:29 kr/liter för regular och 6:57 kr för 98 oktanig. Momsen beräknades på det beskattade bensinpriset. Den 1:a juli 1991 höjdes momsen till 25 %. 1 mars 1995 kom blyförbud för all motorbensin och den separata bensinskatten försvinner. Istället tas en koldioxidskatt och en energiskatt ut på bensin. I dagligt tal lever dock begreppet "bensinskatt" fortfarande kvar och syftar gemensamt på koldioxid- respektive energiskatten.

Idag (jan 2022) kostar 98 okt bensin med 5 % Etanol på de flesta mackar omkring 18:99 kr/liter varav 70% är skatt.





TR-Profilen

Italienska skrynklor på den blanka TR 5:an

Leif Leander

Text: Bengt Arvidsson Foto: Privat och Bengt Arvidsson

Det är bara att köra,

säger Leif och Annie Leander...

...ska man gardera sig för allt som kan hända och ha dubbla uppsättningar delar med då kommer man aldrig i väg"

Så resonerar Leanders som sedan köpet av TR5:an 2014 varit i alla Europas hörn och kört många tusen mil med lika många upplevelser.

Men det började hemma i bageriet. Leifs pappa var precis som Ronnies pappa bagare men pappa tyckte inte att jag skulle bli konditor, det var för kladdigt och för tidiga mornar.

Fast på nåt sätt måste ändå konditortakterna sitta i för när jag anländer till Bricketorp fyller Leif faten till kaffet med wienerbröd, kakor och bakelser som på ett första klassens konditori.

I stället blev det optik. Jag började som lärling på en firma här i Karlskoga säger Leif, sen varvades det med teoretiska utbildningar i Stockholm fram till 1969. Annie är också optiker men utbildade sig i England där utbildningen då var så mycket bättre, det håller hon hårt på och härligt att höra för oss Anglofiler

Jorden runt med segel, äventyret har alltid hägrat Leif...

Ett intresse som jag hade var segling och sportdykning och var Sveriges yngsta då certifierade dykare som 13-åring,

Hur kom det sig att du åkte på jordenruntsegling undrar jag? Jo säger Leif, en bekant här i trakten hade gått med en Albin 25 till Medelhavet och fick efter det blodad tand för en jordenruntsegling.

Albin Marin, hade då fått segelbåten Vega klar. Han fick möjlighet att rusta en tidig version och behövde en besättning. Jag fick då chansen genom att betala för mitt eget uppehälle och han stod för alla båtkostnaderna.

Vi kom iväg runt midsommar 1971 och seglade till Kanarieöarna. Därifrån gick vi till Gambia och seglade/motrade en vecka upp i Gambiafloden. Sedan seglade vi tvärs över Atlanten till Västindien och S:t Lucia och kom dit efter 27 dygn.

I Västindien fungerade inte samarbetet så jag försökte hitta ett sätt att komma loss och hittade en kille från Sverige för att ersätta mig. Tillsammans seglade vi tre från St Thomas till Panama där jag mönstrade av säger Leif.

I Karibiska sjön seglade vi i utkanten av en orkan och gjorde en 5-6 knop med bara riggen. Vi hade ingen möjlighet att sätta upp stormsegel eller nånting. På midsommardagen bakade vi bl a en sockerkaka och annat trevligt. Ena stunden var det klart väder

och lugnt, nästa storm och oväder. Det händer snabbt i de här farvattnen säger Leif och ser tillbaka på ungdomens eskapader.

I Panamakanalen var jag ”deckhand” på några båtar genom kanalen, mest Amerikanska båtar. Dom sa till mig: ”...inte skall du åka hem härifrån Stilla havet kommer aldrig att bli vad det har varit så passa på nu och upplev..”

I Panama kom jag i kontakt med en Nya Zeeländsk segelbåt som jag mönstrade på. Ett dygn utanför Panama blåste vi upp på land på en öde ö och när tidvattnet draget sig tillbaka på morgonen efter låg vi nästan 300 meter upp på land med bruten mast, skadat roder och sand i kylsystemet.

Efter 2 veckor kunde vi komma flott och sätta upp en nödrigg, segla tillbaka till Panama för att bygga en ny mast och rigga om båten.

Det finns en svensk författarinna som hette Monica Zak. Hon har skrivit flera böcker om Central- och Sydamerika. I slutet av -60-talet skrev hon om en svensk kille som vi träffade i Panama, en riktig äventyrare som nu lugnat ner sig och bosatt sig här. Han hade en snickerifabrik. Där fick vi tillgång till alla maskiner så att vi kunde bygga en 27 meter hög mast.

Men då var pengarna definitivt slut så jag fick flyga till Västindien och hämta mina grejor som var kvar där. Tillbaka i St Thomas jobbade jag bl a som takläggare. I hamnen såg jag en båt komma in som hette Nordic. Ett svenskt par, boende i St Thomas, seglade charter med den. Besättningen skulle ha julledigt så lite slumpmässigt frågade de mig om jag ville mönstra på under jul. Jaa sa jag, det kan jag väl göra berättar Leif. Jag hade en öppen flygbiljett hem så återresan var säkrad. Jag trivdes bra på båten så det blev både jul- och vår-charter. Frun blev sjuk och då fick jag ställa mig och laga mat, med hennes väl inarbetade recept så jag kunde hålla liv i chartergästerna ett par veckor.

På Nordic träffade jag en ögonläkare som jag fick bra kontakt med och berättade om ambitionen att bli optiker. Då sa han att du måste komma till Pennsylvania och träffa min kontaktlinstillpassare och linstillverkare, det gjorde jag hösten1973. Jag lärde mig mycket om optik och framförallt linser, en kunskap som inte fanns i Sverige då. På den tiden låg USA långt före Sverige på optikområdet. Hemma i Sverige gjorde jag klart min optikerutbildning som då förbättrats avsevärt.

Var du med på den tiden frågar jag Annie som är med runt köksbordet. Bara i periferin blir svaret. Eftersom vi hade samma yrke hade vi träffats några gånger på konferenser och så, första gången var 1969.

Sportbilar och racing har väl alltid funnits när man bor nära Gelleråsen...

Man var ju på Gelleråsen som grabb och plockade tomglas för att betala entréavgiften. Där har jag sett Stirling Moss, Jocke Bonnier, Jack Brabham och alla de stora gossarna från mitten av femtiotalet.

Kanonloppet och andra tävlingar på Gelleråsen var stora saker här. Däremot har jag aldrig varit intresserad av att skruva och mecka. Alla andra meckade och trimmade sina mopeder men jag var bara glad om den gick säger Leif och skrattar lite. Min kusin trimmade en gång min moppe som var en Monark med Sachsmotor när jag inte var hemma. Dock har Leif bättrat sig med skruvandet på senare år kan jag konstatera när vi kliver in i garaget och studerar vinterjobben.



Stolta pristagare för bästa ekipage Leif och Annie



En vacker ruin att beundra i Great Britain



God öl och bra B&B på Ratskeller från 1577

Så blev det äntligen en TR 5

Åka öppet var väl det som vi var ute efter. MG var ett alternativ men så hade jag Triumph TR i huvudet sen -60 talet då jag hade läst i Teknikens Värld om Triumphs sexcylindriga motor med Lucas insprutningssystem och blev väldigt fascinerad, men det blev ingen bil då.

Vi satt på en middag med Fabbe och min kusin som nämnde att det finns en TR 5 till salu i Helsingborg. Det skulle enligt ryktet var den finaste TR 5:an man kunde hitta. Killen som importerat från Tyskland bilen hade bara ägt den ett år och blivet sjuk och ville sälja.

På våren 2014 slog vi till på TR 5:an. Det var aldrig någon diskussion om vilken bil vi skulle köpa, du var ju inne på Triumph TR säger Annie och fortsatte:

.."vi kunde väl först åka till England och hyra en bil några veckor och prova på för då tänkte jag att det där med att åka öppet skulle gå över", men så blev det ju inte alls säger både Annie och Leif skrattande.

Fabbe föreslog att Bengt Nylen som bodde i närheten skulle åka och titta på bilen. Det gjorde han, skickade bilder och kontaktade mig. Det var ju tur att Bengt provkörde bilen i Helsingborg för hade jag åkt ner själv och provkört, utan att veta något om gamla sextiotals sportbilar, hade det inte blivet någon affär. Jag hade nog tyckt att det hade skramlat och skramlat, besvärligt att växla och alldeles utan komfort som en ny bil.

Jag blev tämligen överraskad när vi skulle hämta bilen i Göteborg. Då tänkte jag, vad är det här...? men hade Bengt sagt att det var en bra bil så var det väl det. Att leveransen skedde i Göteborg berodde på att säljaren ville köra bilen en sista gång och körde dit.

Efter några mil på vägen hem blev det bara roligare och roligare. Det var en underbar bil att köra, vi körde nedcabbat hela vägen.

Några år senare på träffen i Tjolöholm där P 1800 klubben hade ett jubileum kom en tysk kille och tittade på våra TR-bilar. När han såg min utbrast han "en sån har jag haft". Jaa sa jag den här kommer från Tyskland vi kunde konstatera att det var hans tidigare bil, det blev väldigt gripande. Vi har sen haft lite kontakt, han har skickat bilder med bilen i Tyskland. Jag skickade honom ett specialnummer av Klassiker om Volvo P 1800.

Bilarna skapar mängder av kontakter i många sammanhang. På Autobahn i Tyskland när vi kört är det flera bilar som kommer upp jämsides och hänger ut genom fönstret och fotar.

Sen 2014 har det bara rullat på och ju mer det rullat, ju mer har det blivet säger Leif och Annie....

Vi hann inte resa så mycket när vi jobbade. Jag hade faktiskt aldrig bilat i Europa mer än i England. Nu när vi kunde vara med på träffarna i Sverige och Europa så tänkte vi att "jaa... varför inte..."

Äventyren fortsätter på Europas krokvägar...

Det första som dök upp var Europaträffen i Italien 2016. Då var min tanke att ställa bilen på ett släp och köra ner till Alperna och köra sista biten med TR5:an. Men ju närmare träffen vi kom så resonerade vi -vad ska vi krångla så mycket för. Vi kör hela vägen med femman och så gjorde vi det. Utan sällskap och på egen hand säger Annie med bara lite ståltråd och några verktyg i bagaget.

Via Trelleborg – Sassnitz, körde vi genom Östra Tyskland söderöver. Färjan anlände kl 0530 på morgonen, det var alldeles mörkt fast vi hade ändå lite hum om hur vi skulle åka säger Annie. Vägen gick på en slags kullerstensgata några hundra meter, det skakade ordentligt och vi trodde att bilen skulle gå sönder och att vi var på helt fel väg.

Det såg trist ut de första milen i gamla Östtyskland, gråa hus och inga människor. Efter ett tag blev dock vägen mycket bättre. Det var väldigt fint och ingen trafik. Det blev 50 mil till strax norr om Dresden innan vi kom till München. Att köra genom östra Tyskland är en härlig upplevelse med fina vägar, lite trafik och en väldigt vacker natur.

Fint väder med sol hela vägen och vi körde öppet även över Alperna, så det var en fantastiskt vacker resa.

Annie som är kartläsare ansvarar för ruttplaneringen. Vi brukar planera och boka boendet första natten. Framme på eftermiddagen planerar vi nästa dagsetapp med B&B, omkring 30 mil är lagom säger planeringschefen Annie. Hade vi inget besöksmål vi ville se så letade jag efter ett bra hotell med garage eller skyddad parkering och gärna lite utanför staden säger Annie.

Eftersom vi åker på mindre vägar så kom vi ju ibland fel, en gång fick vi faktiskt fråga brevbäraren var vi var. GPS´en och kartan stämde inte och vi var då nästan in i Tjeckien

Det första regnet kom faktiskt inte förrän vi kom till Pisa. Där på Piazza del Duomo hade hela himlen öppnat sig och folk gick omkring i vatten till fotknölarna. Som tur var hade vi parkerat bilen och fällt upp cabben innan. Men regnet var så kraftigt att vi fick sätta oss på en restaurang i två timmar innan vi kunde gå ut och besöka Lutande Tornet.

Efter en dag söderut mot slutmålet i Grosseto kunde vi segla in med suffletten nere och svenska flaggan på nosen, det kändes som en "Triumph" läser Leif högt ur färddagboken från Italienresan. Då hade vi kört ca 225 mil från Karlskoga.

Påkörd på första träffen...

Vi körde lugnt och försiktigt med Peter Stolt bakom oss i sin TR 6. Strax innan hade vi stannat i ett backkrön och fotograferat. Så kom vi på en raksträcka och får se en bil, alldeles försent, är på väg upp från höger. Jag inser då att hon stannar inte. Jag lyckades i alla fall bromsa men hann nästan inte väja nånting så hon kör in i vår högra framflygel. Bilen hade väjningsplikt och trafikspegel. Jag och Annie klarade oss rätt bra säger Leif.

Strax kom några av arrangörerna till platsen, som tur var. De kunde då tolka och kallade dit en polis. Han ordande också en biltransport. Jag ringde MHRF. De löste allt helt perfekt!

Vi fick skjuts till en liten by där vi kunde hyra en bil och körde sedan till dagens slutmål.

TR5:an kom efter tre veckor till Bennets motor. Efter nästan ett år var bilen klar och faktiskt i bättre skick än innan. Vid riktningen av ramen visade det sig att det var fler skavanker än från Italien.

Vi hade ju ändå tur i oturen säger Leif, det här var näst sista dagen på träffen och med hyrbilen kunde vi fullfölja veckan. Hem flög vi, så det blev bara en halv Europaresa skojar Leif.

"Jag tyckte att TR3 var så snygg..."

Med TR5:an på verkstad och ingen cab köpte jag vår TR3A hösten 2016. Två bilar fanns till salu. Jag fick tips om att inte köpa en av bilarna så det blev den andra. På hemvägen från Rå visade det sig att styrningen var alldeles glapp. Jag fick nästan vrida ett halvt varv på ratten innan hjulen började svänga. Jag körde till Lidkö-



ping, där orkade jag inte mer utan fick ta den senare till Bennets som fick ha den över vintern. Våren efter hämtade jag den med fungerande styrning.

Färgerna på TR3A

Från början var färgen Prime rose Yellow som finns på hardtoppens insida sen har den varit lackad i BRG i början på sjuttiotalet och den kan man hitta i reserhjulslådan

I dag är TR3 lackad i någon benvit kulör eller kanske old english white.

Den köptes ursprungligen i Sverige av en greve Bonde från någonstans i Enköpingstrakten. Den är H-styrd!

International weekend i Great Malven 2017

Jag tyckte att vi preparerat TR3:an ordentligt men när vi kom till Mariestad så började det att slira vid acceleration. Vad händer nu tänkte jag, färjetiden var ju bokad. Planen var att åka Göteborg-Fredrikshamn och köra över Jylland där vi aldrig varit tidigare.

Vi tog oss till Morgan på Bennets, vår ”husdoktor”. Bilen hissades upp och Morgan konstaterade att kopplingen var problemet men han fick ordning på det. Vi bokade om färjan och anlände i god form hamnen i Fredrikshamn. Strax efter att vi lämnat stan så öppnade sig skyarna. Hotell var bokat i Nykoping och väl där började krånglet. På våren hade jag byggt om elsystemet till minusjord för att vi skulle kunna koppla in GPS och ett intercom headset. Det måste jag säga är guld värt för att åka 6-8 timmar i blåst och skrika till varandra går inte på längre turer säger Leif.
Vi kom fram lite sent säger Annie och då var centrum avstängt så vi kunde inte köra bilen fram till hotellet. Vi parkerade bilen och Annie gick för att reka var det fanns. På parkeringen, fortsätter Leif så blev jag åskådare till knarklangning och annat bus och jag tänkte att hur skall vi komma helskinnade härifrån, med bilen välbehållen.

Jag försökte provstarta bilen men den gick inte igång. Annie kom tillbaks och hade hittat vägen till hotellet. Konstaterade än en gång att bilen är död och inte startar. Vi stoppade en bil, så med hjälp av startkablar fick vi ändå igång bilen och kunde ta oss till hotellets parkering.

Klockan var mycket så det var ingen idé att försöka reda ut vad felet var. Efter frukosten dagen efter fick vi hjälp med startkablar igen och så iväg. Generatorn laddade, vad jag förstod, säger Leif eftersom visaren pekade rätt. Ett nytt batteri inhandlades och lite olja också fyller Annie på med. Att engelska bilar gillar olja är ju ett välkänt begrepp. Bilen startade i alla fall så vi kom iväg.

Regnet fortsatte och det var att torka bort imman på rutan hela tiden säger Annie som fick jobba hårt med torktrasor. Bilen gick bra och vi hittade en väg väster om Hamburg till färjan i Glückstadt över Elbe. Fredag eftermiddag och mängder av bilar i kö för färjan säger Leif och Annie i kör. Tur att batteriet var nytt när vi kom till Elbefärjan, det var start och stop hela tiden i kön. Så att vi kom på och av färjan var tack vare det nya batteriet.

Dagen efter när vi skulle från hotellet så startade inte bilen på nytt. Vi i fick starthjälp igen och kunde köra till nästa stop som var en bensinmack där ny starthjälp rekvirerades. Dagens etapp var till Coervorden i Holland. När vi åkte därifrån behövde vi ju förstås starthjälp igen, samma för att ta oss ombord på färjan i Rotterdam och återigen att komma av i Hull.


GSK 876



Färgerna på Leif Leanders TR3A, 1958
Från början var färgen Prime rose Yellow som finns på hardtoppens insida sen har den varit lackad i BRG i början på sjuttiotalet och den kan man hitta i reserhjulslådan.
I dag är TR3 lackad i någon benvit kulör eller kanske old english white.



TR femman spanar in bergen i Andorra

Annie med två British Ladys på GoodWood



Under resan kontaktade vi en bekant till Fabbe som varit med på Europaträffen i Ronneby, Helen Beresford, hon lovade möta upp med en jumpstarter i Hulls hamn när vi angjort England

Efter att ha fått Helens starter körde vi till Rimmer Brothers i Lincoln för hjälp. De rekommenderade en verkstad i närheten. Där monterade vi en växelströmsgenerator istället för den slitna dynamon. Så gick bilen igen, både att starta och köra. Sen hände det lite andra små malörer med lite sladdar som lossnade och kontakter som for så man kan säga att det blev en rullande renovering där i England.

Efter en fantastisk touring genom Wales körde vi in i Great Malven till träffen. Där fick vi pris för ”bästa” ekipage men också för vi haft längst väg till träffen. En jättefin plakett!

Fördelen eller kanske nackdelen med priset var att vi var tvungna att lämna tillbaks det till nästa års vinnare. Så det blev till att börja planera för 2018 års resa. Dessutom var det så att vi själva fick ordna en silverplakett med gravering att fästa på priset.

Efter träffen for vi hem och hem kommer man alltid säger Annie, den här gången utan bekymmer, tillbaka i Bricketorp hade vi avverkat 350 mil.

Europaträff i Dijon 2017, utmaningarna fortsätter....

Vi hade anmält oss tidigt i hopp om att TR 5:an skulle bli klar. Dagen innan vi skulle åka så hämtade jag den från Bennets i Stenkullen. Väl hemma packade vi och körde till Göteborg. Från Kiel, Belgien och mot Normandie var planen. Vi hade bestämt oss att köra genom Mechelen, TR 5:ans födelsestad där den blev ihopmonterad. Vid första rödljuset började motorn gå varm men vi lyckades parkera runt hörnet. Det visade sig att vi fått ånglås i den 30-gradiga värmen. Trotts att vi under renoveringen satt i en ny Boschpump och i övrigt gått igenom bränslesystemet. Annie hämtade vatten och vi blötte handdukar och kylde ner slangar, tank och allt. Efter några mil hände det igen och vi blev stående mitt i gatan utan chans att köra i väg. Turligt nog fanns en bensinstation en kort bit därifrån så vi kunde tanka kall bensin, så gick det igen men vi kom kraftigt försenade till vårt B&B.

När vi är ute så försöker jag leta upp lite annorlunda hotell som ser trevliga och mysiga ut. Man behöver ju inte ta in på första bästa säger Annie och i dag är det ju enkelt med internet. Nattens B&B hade en Amerikanska som värd vars far också hade en Triumph TR så hon tog bilder och skickade till pappan.

Dagen efter gick färden genom det fantastiskt vackra Normandie med alla häckar efter vägen och lokala Calvados producenter i många byar Vi tog oss igenom alla beacherna från D-day och verkligen kände den fasanfulla stämningen som måste ha funnits denna dag. Det var en riktigt speciell upplevelse säger både Leif och Annie. Till Europaträffen i Dijon gick resan helt ok utan problem men med trista vägar, väst-öst söder om Paris, men trevliga B&B.

På hemvägen från Dijon gjorde vi en avstickare till Porrentruy i Schweiz där min farfar gått i skola berättar Annie och på den resan blev det 450 mil innan vi var tillbaka i Karlskoga.

Drar ni er aldrig för långa resor då ingen är bilmekaniker undrar jag?

Nää säger både Leif och Annie, det mesta ordnar sig och vi har



Veteranbobben får vara racing-substitut för TR Cabbarna vintertid



Så här elegant är ”Glamping” camping på Goodwood Revival

ju aldrig bråttom, det gör inget om vi stannar några dagar extra, hemfärjan går alltid att boka om.

Även om jag inte är tekniskt kunnig så löser vi problemen säger Leif och vi har aldrig varit strandsatta någon gång egentligen.

Det är ju spännande att resa ut säger, Annie, och går bilen sönder – visst men det kan den ju göra hemma också. Jag tycker om natur säger Leif och naturupplevelsen i Europa efter mindre vägar bjuder på enastående upplevelser.

Nästa äventyr blir Spanien....

Hemkomna från träffen i Frankrike började vi redan att planera inför nästa års träff i Spanien. I stället för att åka genom hela Belgien och Frankrike tog vi färjan från Dunkerque till Dover och vidare efter kusten till Goodwood Revival där vi tältade i sk ”glamping”. En härlig upplevelse med alla uppklädda människor och bilar, och praktiskt nära till evenemangen.

Sen blev det 28 timmar med färja från Southampton till Bilbao, så var vi i Spanien och på väg till Pamplona och Europaträffen. Det är nog den mest välarrangerade träffen vi varit på där allt fungerat klanderfritt. Superbra gjort säger både Leif och Annie. Hemvägen gick österut mot Barcelona och till Andorra och hotell Nordic. Utöver hotell så är det också som ett motormuseum med en gammal Rolls Royce, Porsche-53 och i stort set alla BMW´s klassiska gamla motorcyklar dessutom mängder av andra MC. Hemvägen gick via Frankrike,Tyskland. Totalt blev det ca 450 mil.

Så arrangerade ni sommarträffen i Nora också.....

Det var ont om förslag till sommarträff 2018 så då räckte vi upp handen säger Leif. Det var roligt att ge sig i kast med upplägget och att välja rätt vägar som det finns många av i Bergslagen. Vi ville ju bjuda på natur, gruvor och bruk och den fina miljön i Nora säger Leif och Annie som inte är rädda för utmaningar.

Vandringspriset ”Rackhams Surprise Price” introducerade Leanders på sommarträffen i Nora.

Det var så att Annie och hennes kamrat från optikerskolan i England Jane Rackham har hållit kontakten i över 50 år nu. Vi hälsade på paret Rackham i Cambridge och berättade om vår sommarträff. Då säger Guy Rackham, om ni gör det, då vill vi vara med. Kommer vi med så vill vi bidra med nånting. Till saken hör att Guy också har ett stort bilintresse med en 50-tals och en 30-tals Bentley. En gång i tiden har han också haft en TR bil faktiskt säger Leif. Vi som var där minns både det spännande upplägget och Mr and Ms Rackham.

Racing med VW Golf

Det var så att 2004 var vi med och sponsrade ett team som körde VW Golf på bana och var väldigt framgångsrika. I sponsorpaketet ingick att vi fick vara med och köra 6-timmars på Gelleråsen. Det var otroligt roligt säger Leif, det gick också bra för oss så det blev lite mersmak. Jag har sen kört med bl a Tony Ring som förutom racerförare numera är kommunalråd i Karlskoga.

Jag är faktiskt sugen på att köpa en TR 4, med stel bakaxel och ha till racing, säger Leif. När vi varit i England på International weekend så är det en dag med banracing och då är det stel bakaxel som gäller, det är en liten dröm jag har säger Leif.

Leanders 5 bästa tips för ”långkörare”

ÅK.. för ska man gardera sig för allt som kan hända och ha dubbla uppsättningar delar med då kommer man aldrig i väg.

- Se till och ha en trafiksäker bil med alla papper i ordning
- Var nyfiken och sök rätt på upplevelser under vägen
- Hitta rätt bränsle, framförallt om du har insprutningssystem
- Planera inte för långa dagsrutter. Omkring 30 mil är lagom och försök komma fram till hotellet på eftermiddagen, checka och ta en promenad för att sträcka på benen och ta in den lokala omgivningen med allt som erbjuds

Det är härligt med företagsamma TR ägare som inte räds att ge sig av långt hemifrån med den positiva inställningen att allt löser sig. Vi önskar till sist all lycka och tur till Leanders fortsatta upplevelser runt om i Europa.

Strandat på Islas las Perla



Leif och besättning i Panamakanalen



Historien om TR3B

60-års jubileum

Text: Bengt Nylén

TR3B är en modell som togs fram i ganska litet antal under 1962. Totalt tillverkades 3334 st och alla gick på export till USA. TR3B var mycket lik TR3A så varför producerades denna modell?

Jo, när TR4 introducerades i USA så tyckte handlarna där att många kunder fortfarande ville ha en sk sidescreen bil och alla var inte intresserade av TR4:ans ”moderna” stuk. Det fanns tre fördelar med att ta fram och sälja TR3B jmf med TR4.

- Den var billigare att tillverka och kunde därför säljas till ett lägre pris
- Tillverkningen av TR4 gick rätt sakta så handlarna i USA hade brist på bilar.
- Handlarna i USA trodde att ett utbud av både den ”moderna” TR4:an och en TR3B skulle göra att de totalt sålde fler TR-bilar.

Intressant är att notera prisbilden i USA jmf med TR4 som såldes samtidigt:

- TR3B $2365
- TR4 $2849
- TR4 med hardtop $2999

Trycket från handlarna i USA gjorde att man i mars 1962 började tillverka TR3B. Det var då bara några månader efter att den sista TR3A byggts. I Canley-fabriken i Coventry var alla bygglinjer upptagna av att tillverka TR4. TR4 hade ju tillverkats sedan juli 1961. Tillverkningen av TR3B förlades därför hos en underleverantör vid namn Forward Radiator Co Ltd i Birmingham. Alla pressverktyg och jiggar fanns kvar i original så det var inte så svårt att få igång tillverkningen igen. Alla TR3B byggdes vänsterstyrda och alla gick till USA utom någon enstaka som gick till amerikanska soldater i Europa. De avsåg att ta bilen med hem när de slutade sin tjänstgöring i Europa. En intressant detalj är att 39 av bilarna leverades i UK genom något som kallades Home Delivery Export Scheme of Triumph. Du bokade och betalde bilen i USA men hämtade den själv i UK vid fabriken eller i London vid försäljningskontoret. Sedan följde du med på en grupptur i Europa arrangerad av Triumph. Dessa bilar har en mycket
speciell skylt för att kunna identifiera dem. På skylten står det **TRIUMPH, Sports Owner Association, Rally of Europe**.

Det gjordes två serier av TR3B. Första serien fick nummer TSF1L-TSF530L medan andra serien fick nummer TCF1L-TCF2804L. Den första serien hade i stort sätt samma specifikation som TR3A medan andra serien fick TR4:ans helsynkroniserade växellåda och den något förstorade motorn på 2138cc. Båda serierna märktes endast med TR3 på chassiplåten. De kunde bara beställas i mycket begränsat antal färger.

Paint	Trim	Sufflett
Spa White	Black, Red, Midnight Blue	Black or White
Powder Blue	Midnight Blue, Black	Black or White
Black	Red, Black	Black or White
Signal Red	Red, Black	Black or White

De flesta i första serien fick läderinredning men alla i andra serien fick inredning i vinyl. Det kan vara kul att ta del av optionslistan som avviker något från vad vi kan välja på dagens bilar:

- Överväxel
- Värmepaket
- Ekerhjul
- Vita däcksidor
- Michelin X-däck
- Vindrutespolare
- Läderklädsel
- Radio
- Cigarett-tändare
- Bälten
- Bagagerack på bakluckan
- Tonneau Cover

Det finns uppgifter om att man kunde som option får den större motorn även i TSF-serien men det är osäkert.

Totalt blir det 3334 chassinummer med serier som nämnts ovan. Vissa chassier i första serien blev aldrig TR3B. De sista 29 i första serien nämligen TSF502L-TSF530L sändes till Vignale i Italien för att bli modell Italia. Dessutom hoppade man av någon anledning över 3 nummer i TCF-serien och 1 i TSF-serien. Så det tillverkades alltså 3301 st. TSF tillverkades från mars 1962 till september 1962. TCF tillverkades från mars 1962 till oktober 1962. Den sista skeppades till USA strax efter nyår 1963. Varför man gjorde två varianter parallellt har jag inte hittat någon förklaring till.

Eftersom i stort sett alla TR3B gick till USA är den nu en ganska eftersökt modell i UK och övriga Europa. Speciellt modellen i serie 2 med den lite större motorn med bättre vridmoment och modernare växellåda. Enligt uppgift jag fått från Gertjan van de Klashorst så finns det idag 188 st kända TR3B i Europa. Total har Gertjan 560st TR3B i sin databas vara de flesta finns kvar i USA. Gertjan har upprättat ett register på alla tillverkade TR3B och försöker göra detta register så komplett som möjligt. I vår klubb har vi 5 st TR3B. Alla 5 är från serie 2. Jag tror inte det finns fler i Sverige.

Bengt Nylén



Gunnar Johansson



Marcus Knöll



Sören Huzelius



Gunnar Broms



Pia Melke

Källor:

- Collectors Originality Guide, Triumph TR2, TR3, TR4, TR5, TR6, TR7 and TR8. Bill Piggott
- Triumph TRs, The Complete story. Graham Robson
- Artikel i TR Action författad av Graham Robson.
- Försäljningsbroschyr från USA daterad september 1962.
- Gertjan van de Klashorst, Triumph TR Club Holland.





Text och foto: Marcus Knöll

TR3B ägare

Marcus Knöll

Marcus flyttade från Tyskland och Hamburg för att arbeta i Västerås. TR3:an är dock ännu så länge kvar i Tyskland och väntar på ett garage att trivas i. Marcus kan sin TR3 B historia och berättar den minst lika utförligt som i Bengt Nylens artikel. Vi som i Sverige mest är vana att exportera bilar tycker det är extra trevligt när både medlemmar och bilar kommer hit i stället.

Beteckningen ”TR3B” är mer ett inofficiellt namn för den sista versionen av TR3, som tillverkades 1962 från mars till oktober. Den erbjöds samtidigt som TR4, vars produktion inleddes 1961.

TR3B i TCF-serien var utrustad med TR4-motorn på 2138 cc och en helt synkroniserad växellåda, vilket var den bästa drivkombinationen och den enda före TR4 med denna kombination. Växellådan anpassades till 2,2-litersmotorn, som gav mer vridmoment än 2-litersmotorn. Växellådans länkage ändrades också för att minska spelet i växellådan. De flesta av TR3a-specifikationerna förblev oförändrade, inklusive växellådan med överväxel och de främre skivbromsarna, som hade införts 1957.

Specifikationerna varierade beroende på vilka delar som fanns kvar från TR3 A-produktionen. Standardfärgerna för den här modellen var spavit, svart, signalrött och pulverblått. Men det fanns också några andra färgställningar och, som alltid med TR3:orna, märkliga kombinationer av utrustning.

TR3B får inte förväxlas med TR3 Beta-projektet, som Triumph internt också kallade TR3 B.

TR3 BETA och TR3B var helt olika bilar, och bortsett från deras uppenbara ursprung i Triumph TR3 var de definitivt inte besläktade projekt.

TR3-standardchassit var föråldrat i början av 1960-talet. Även om bilen var mycket snabbare än de konkurrerande modellerna på den tiden, kunde den inte konkurrera när det gällde väghållning och framsteg i chassiutvecklingen. Utvecklingsingenjören





Frank Marsden fick i uppdrag att förbättra TR3:s köregenskaper.

Därför skapades en bredare version av TR3 - TR3 BETA. Två bilar byggdes, en svart och en röd. Båda bilarna finns fortfarande kvar i dag.

Konceptet att förbättra TR:s hantering var en fullständig framgång, och därför använde den nya TR4 det chassi, den fjädring och den mekanik som hade utvecklats för TR3 BETA.

Marcus TR 3 B

Min TR3B registrerades i New Jersey den 1 november 1961 och bytte både ägare och plats inom familjen Springer 1978. Den exporterades då till Honolulu, Hawaii. År 2001 fick jag möjlighet att köpa denna bil, som under tiden hade transporterats till Tyskland via Los Angeles 1998, som ett pysselobjekt. Den var komplett och motorn var hel och gick runt, så det var en bra grund för en fullständig restaurering, som jag utförde som en mutter & bult restaurering.

Alla mekanikens ståldelar glasperlblästrades och förzinkades sedan blått, vilket innebar att 90 % av fästelementen kunde återanvändas.

Ramen var inte skev och var i gott skick, med undantag för några typiska skador vid ändarna. Karossen måste dock genomgå en total restaurering: Golvpanelen till vänster och i bakluckan byttes golvpanelen ut helt och hållet; golvpanelen till vänster byttes delvis ut mot en handgjord panel. Dessutom byttes som vanligt tilläggsdelarna, t.ex. stänkskärmar, vars skruvytor var korroderade.

De enda förbättringarna var en 89mm kolvsats och en modern startmotor samt ett elektroniskt tändsystem. Och det var just detta som visade sig vara mitt problem.

År 2006 registrerades min TR3B och efter några omfattande provkörningar bestämde vi oss för att åka till det europeiska TR-mötet i Ronneby. 10 km efter Trelleborg stannade bilen, det visade sig att det elektroniska tändsystemet var trasigt. Så vi bogserade bilen till Ystad, ordnade en hyrbil och köpte reservdelar i närheten av Malmö. Jag hade inga med mig, eftersom det elektroniska tändsystemet verkade mer tillförlitligt än det mekaniska; en missuppfattning!

Det har varit andra mindre haverier, men det är väldigt roligt att köra den här bilen och alla får ett leende på läpparna när de ser den.

Fabbes egna Hjulafton

Hjulafton 2021 blev ju tyvärr inställt men då det var så många som ville komma ändå till oss så fyllde vi Park hotell och lite till. Visst blev det annorlunda men full rulle var det. Här kom TR3, TR3A, 3 st TR5 och 3 st TR6.

12-14 augusti ordnade Siw och jag som vanligt med fika i trädgården och mycket hjälp av deltagarna. Ett antal utflyktsmål under dagarna låg framför oss.

Som läget är nu så kör vi Hjulafton 220811. Den 11/8 kör som vanligt med fika i trädgården för att sen ställa fram bilarna vid Älvkanten.

Fredagen 12/8 utflykt som enl. plan blir en skräckfylld sådan och sen med gemensam middag på kvällen.

Siw och Fabbe

Mot staden























Överst till vänster på föregående sida. *Vi åkte ut på landet för att ytterligare öka på våra Kulturpoäng, Stola Herrgård, en 1700-talsdröm var målet. Stola är en Herrgård i Strö socken. Stola är en av de finaste Karolinska byggnaderna i Sverige både exteriört och interiört. Jörgen Linquist var en ytterst bra ciceron, ytterst påläst, visste t.o.m. vem å vart Klägghult låg.*

Bild 1. *Är samlingen på torsdag em hemma i trädgården sen drog damerna ut på stan vi andra sparkade däck. Vi hade i år ordnat med catering som vi intog under glada former på Park Hotell, krypavstånd till rummen.*

Bild 2. *Fredagen hela gänget åkte till HRM Bil för att njuta av deras utbud å här blev det fika. Efter detta så tog damerna en promenad för att besöka Vänerblommor, vi andra drog på Shoppingtur.*

Bild 3. *XL Bygg här inhandlades det bilvårdsprodukter. (Hade fixat rabatter på flera ställen under färden).*

Bild 4. *Leif Leander och Lars Blomqvist diskuterar polering av Leif:s TR5.*

Bild 5. *Studiebesök och fika hos HRM-bil i Lidköping.*

Bild 6. *Färden gick sen för att få upp ”kulturpoängen” vi åkte till BandyArenan för studiebesök och lunch.*

Bild 7. *Mat på kvällen i Park Hotells fina matsal, Stures i Järpås lagade maten och Parks supertrevliga personal serverade. Så kommer det troligen bli i fortsättningen.*



Görans utmaning 2022

Köra långt med sin TR bil har vi flera bra exempel på i klubben. I detta nummer kan du läsa om Leif och Annie som inte räds för att köra långa sträckor genom Europa. Göran Johansson är en annan ”långkörare” som 2020 korsade Sverige på sju dagar och körde 492 mil. Förra året körde Göran över 400 mil i Europa trots haveri med 200 planerade mil kvar.

TR klubben vill gärna premiera och uppmuntra till långkörningar med din TR bil och lanserar

Görans utmaning

Öppen för alla klubbmedlemmar att ta sig an utmaningen med en TR bil
Utmaningen består av att köra 250 mil på 7 dagar

Så här gör du:

- Skicka in planerad rutt till info@triumphtr.com och beskriv var varje dagsetapp skall dokumenteras
- Skriv en dagrapport om färdväg och upplevelser. Fotografera spännande miljöer.
- När du kört din 250 mila-rutt sänd in dina bilder och dagrapport till klubbens e-mailadress.

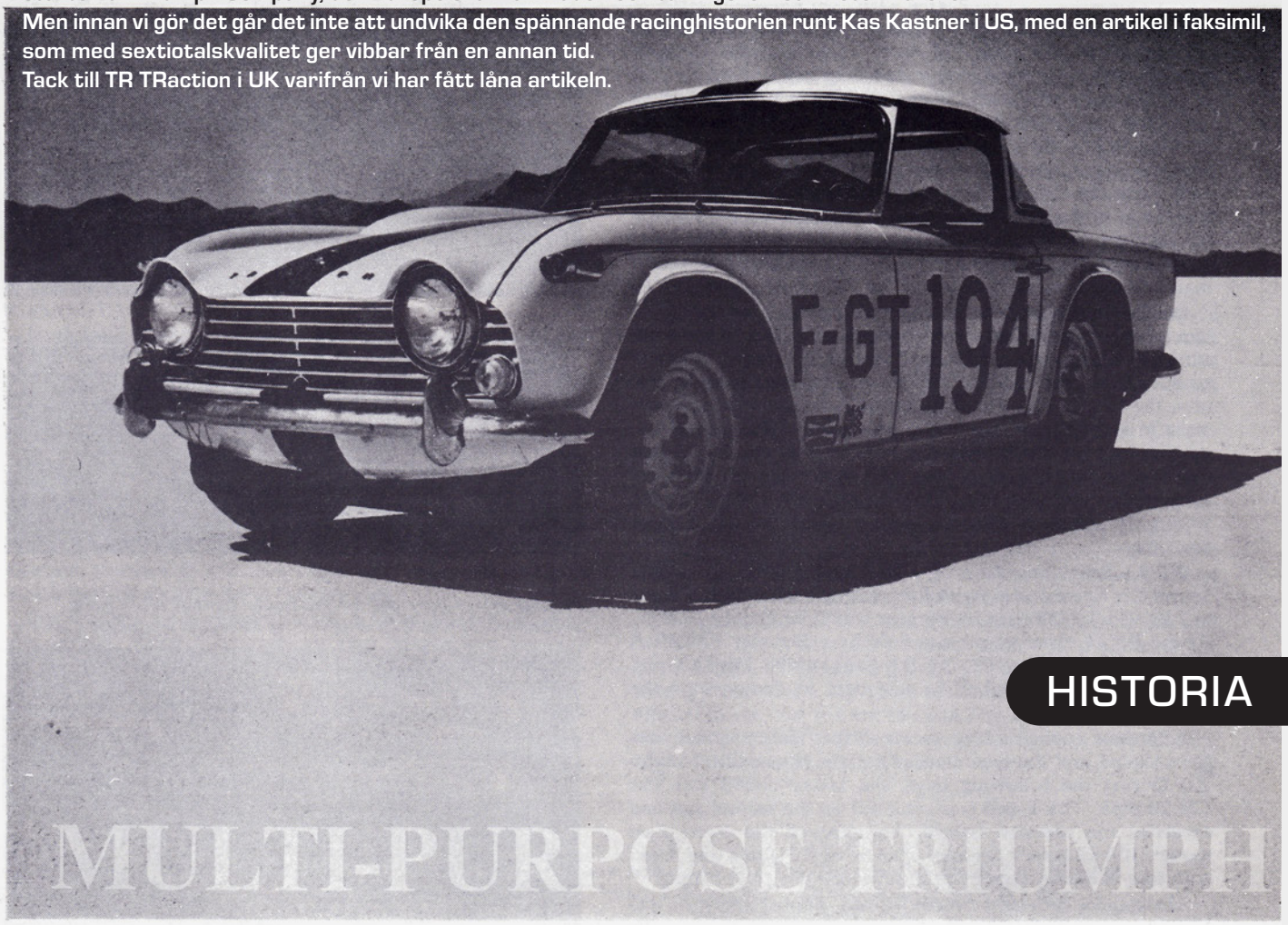
Här är din belöning

- Pokal med inskrift från TR-klubben att du antagit och klarat ”Görans utmaning”
- 500 SEK i prispengar till bensinbidrag

Förra året blickade vi tillbaka på Triumphs succé och sorti från den Amerikanska marknaden. Under 2022 skall vi titta på starten av Triumph Company, den Europeiska marknaden och tävlingsverksamheten häröver.

Men innan vi gör det går det inte att undvika den spännande racinghistorien runt Kas Kastner i US, med en artikel i faksimil, som med sextiotalskvalitet ger vibbar från en annan tid.

Tack till TR TRaction i UK varifrån vi har fått låna artikeln.



MULTI-PURPOSE TRIUMPH

Kastner goes to Bonneville and to the drags with TR-4A . . . or . . . we knew it would corner but will it go in a straight line?

GORDON CHITTENDEN PHOTOS

EVERYONE WHO KNOWS anything about sports cars is aware that the Triumph TR-4A is one of the better all-round machines in the low-to-middle price range. The accomplishments of the marque in road racing are well documented by class victories at Sebring (1-2-3 last year, plus the Pepsi-Cola team prize) and by an almost endless list of successes in Sports Car Club of America competition. That the car is also well suited to rally work is obvious from the examples found in almost any U.S. rally whether it be a casual Saturday evening hand-holder or the most serious national event. TR-4As can also be found doing well in gymkhanas, slaloms, traloms, trials, hillclimbs and all the other kinds of competition where sports cars are likely to be found.

But some people are never satisfied. R.W. "Kas" Kastner, the manager of Triumph's U.S. competition department, is one of them. Goaded on by photographer Gordon Chittenden (who also wanted to drive the car), Kas agreed that it might be interesting to see what a near-stock TR-4A could do in straight-line competition at the Bonneville Salt Flats and on the local drag strips. In other words, to rearrange a cliche, everybody knew it could corner, but how would it do in a straight line?

As these were activities in which a typical TR-4A owner might wish to participate, it was fundamental that the car would start out as a standard model and that the changes and modifications would be those available to anyone. In other words, no specially built factory cars. It was also fundamental that the same car would be used for both kinds of racing in order to demonstrate the car's versatility.

The car that was rolled into the Triumph Competition Dept for preparation was a white TR-4A coupe with independent rear suspension, steel disc wheels, straight non-overdrive 4-speed transmission and the normal heater, but no radio. A full-width rollbar was installed but otherwise the car was kept in showroom condition even down to full carpeting, bumper guards and window washers.

Heavy duty springs, shock absorbers and axles—all factory options—were installed as was a no-slip differential. These were the same options used in the Sebring class-winning TR-4As except that street settings rather than road racing settings were used for rear camber and front toe-in.

The engine was given the same basic Grand Touring preparation used on the Sebring race cars. The intention was to achieve a comparatively moderate power increase and to retain reliability rather than prepare the engines to the all-out sprint race specifications used in SCCA club racing cars. Triumph engine preparation is no secret—it consists primarily of careful hand labor and machine work on stock parts—and

is made available through the Triumph Competition Dept, 111 Galway Pl., Teaneck, N.J. 07666. Special parts and modifications made to the engine included installation of the "F" grind camshaft and valve springs, an 87-mm bore kit (which increased the displacement to 2182 cc, still well below the 2700-cc limit of F/GT at Bonneville) and tuned exhaust system; the compression was increased to 12.6:1 (instead of the 11.8:1 used in the Sebring cars) to compensate for the 4200-ft altitude at the Salt Flats. In place of the standard 1.75-in. SU carburetors, Kastner installed a pair of 45 DCOE Weber carburetors. These carburetors and the accompanying intake manifold are soon to be available for the TR-4A.

On the dynamometer, the engine developed just over 140 bhp at 4600 rpm. This is well above the 105 bhp of the standard TR-4A but still under the 155-160 bhp achieved in the all-out sprint race version. To increase the maximum usable revs, the cam timing was adjusted until the maximum power came in at 5000 rpm and would hold up to 6000 rpm before starting to drop off. During the dyno tests it was found that the Weber carburetors added very little power over the 1.75-in. SUs and with this in mind a set of SUs was included among the spares so they could be tried on the salt if there was time.

With a final drive ratio of 3.70:1 and 6.50-15 Goodyear Sports Car Special tires (with the tread pattern whittled down to 2 in. wide), 6000 rpm in 4th gear would be about 130 mph. As the F/GT class record was held by a Daimler SP-250 at 127.795 mph (set in 1963 by Ike Banks), the TR-4A's performance was expected to be adequate to demonstrate the point of the exercise.

After Kas applied a blue racing stripe, the car and spares were loaded and the crew headed for the Bonneville Nationals. During the following days, the fastest timed run was 128.20 mph. This speed was achieved on the second run and exceeded the previous record. This proved the point even though Bill Gurnee's Daimler (bored to 2.7 liters and fitted with four Webers) upped the class record to 137.311 mph.

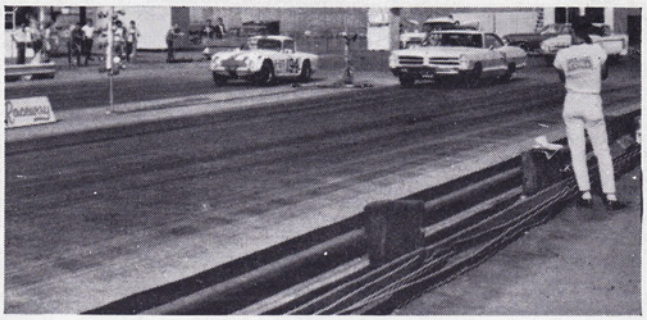
Mechanical problems precluded any improvement on the 128.20-mph mark by the TR-4A. All the flywheel bolts sheared when driver Chittenden tried a drag racing shift to 4th gear on one run and later, after working up to what seemed to Chittenden their best run, the oil pump drive failed. Then strong winds came up which brought the runs to a halt and ended the Triumph's chances for this year. Chittenden is convinced that 135 mph could have been achieved this year had there been satisfactory conditions to continue running.

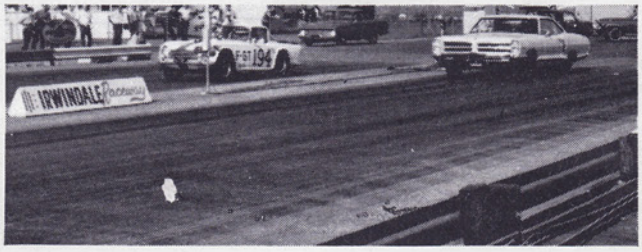
Incidentally, the SU carburetors were bolted on and a run of 127-plus was recorded without strain. This was less than one mph slower than the speed achieved with the Weber 45 DCOE units.

Although he had carefully read the SCTA's rule book, Kastner was astounded at the amount of body modification that was tolerated under the heading of "minor customizing."

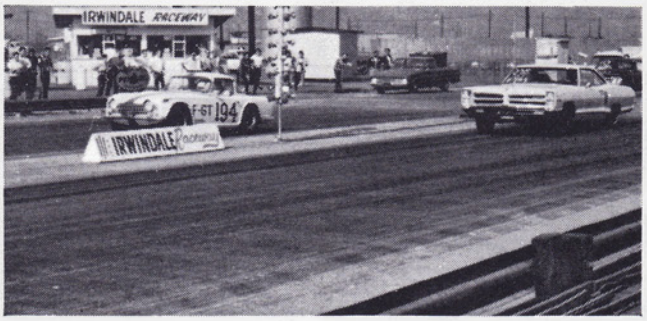
"It had been explained to me that 'minor customizing' was the removal of the hood emblem or the letters of the car's name and that sort of thing," Kastner said. "Okay, neat, I understood that. We had over 16 sq ft of frontal area so what was a couple of chrome letters going to do. Not much. But when we arrived I discovered that 'minor customizing' allowed big air scoops on the hoods of Corvettes and Mustangs, spoilers on the deck lid, seams closed and leaded, parking lights and turn signals removed, the holes filled and smoothed out and dandy things like that. Apparently the plain removal of exterior fittings and putting tape over the holes is 'streamlining,' but if you fill the hole and smooth it out, this is 'minor customizing.' Okay, we got the idea. It was obviously too late for us to take advantage of the allowances in the rule this year but next year we'll give it the Boy Scout shot and be prepared.

"You can't learn how to prepare your car for Bonneville from the regulation booklet. You actually have to go there

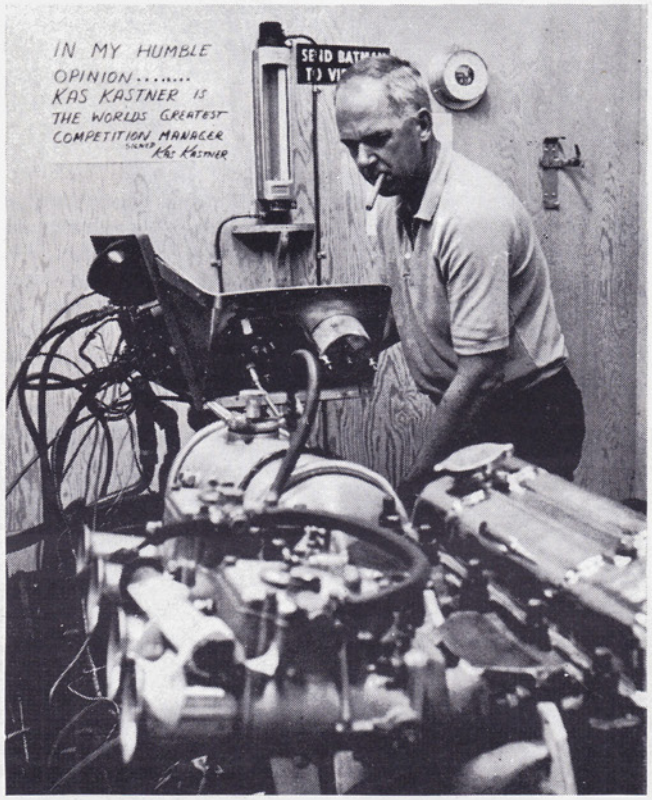




Pontiac driver may still be talking to himself after being jumped and stomped by drag racing TR-4A at Irwindale Raceway.



Kastner's TR-4A engine with Webers developed 140 bhp on dyno.



and find out. We made up an air scoop to furnish cold air (ha-ha) to the carburetor area and by putting the tube really close to the salt, we picked up almost a full mile per hour. Anyone want to buy a pair of salty Webers?"

As a matter of comparision with the 128.20-mph time recorded by the TR-4A, the winning B/GT car this year, a 327-cu-in. Sting Ray, went 137.166 and a race-ready Alfa Romeo GTA was timed at 123.882 mph.

Back in Southern California at Triumph headquarters, the TR-4A was prepared for drag racing. The suspension was recalibrated for normal tires (instead of the narrow salt flat Goodyears), the Webers re-jetted for the lower altitude, the camshaft re-timed to normal "F" timing and the 3.70:1 final drive replaced by a 4.1:1 ratio. And, oh yes, the oil pump replaced. Once these things had been done, the car could be driven in normal traffic though the abrupt locking and unlocking of the no-slip rear end required a practiced hand at low speeds to avoid unsettling lurches. The car was more pleasant to drive if the revs were kept over 3000—which wasn't hard to do with the 4.1:1 rear end.

For the first try at the drag strip, a set of Mickey Thompson cheater slicks (on wide-rim cast magnesium wheels) was tried. With these the traction was so good that the engine would bog down when the clutch was popped. In addition, because of the increased diameter of the tires, the effective overall ratio was reduced and the acceleration adversely affected.

After replacing the slicks with 5.90-15 road racing Goodyears, the tires would break loose when the clutch was popped (keeping the revs up) and the effective overall ratio was such that the engine was turning about 5000 rpm in 4th at the end of the quarter, which was about right. With the slicks there hadn't been time to get into 4th and at the end of the quarter the engine was turning about 6000 in 3rd.

Using the road racing Goodyears, the drag racing TR-4A visited a local American Hot Rod Association drag strip where the class record was held by a Porsche with an elapsed time of 15.41 sec. Still equipped with full street mufflers, the TR-4A lowered the ET to 15.23 and showed a terminal speed of 88.4 mph.

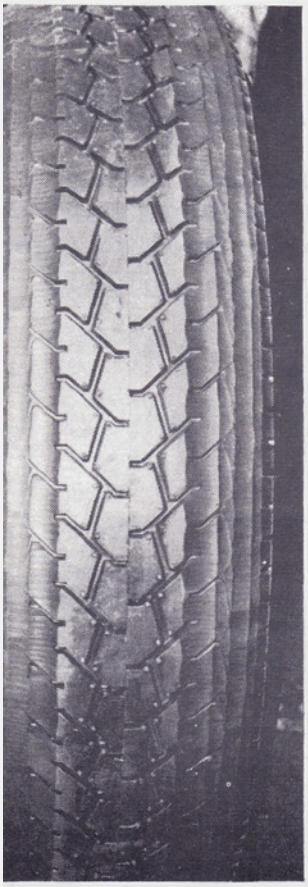
The next drag race outing was at Irwindale Raceway, a National Hot Rod Association strip. The first practice round found a 421 Pontiac in the opposing lane and that driver all but dropped his teeth when the TR-4A jumped out ahead when the lights went green.

That evening's work was also a satisfying one as the Triumph not only won its class with ease but set a new class record for the strip. The best time during the evening was a 15.43 sec ET and a speed of 88-plus mph. The previous record, held by a Falcon Sprint, had been 16.02 and 86 mph.

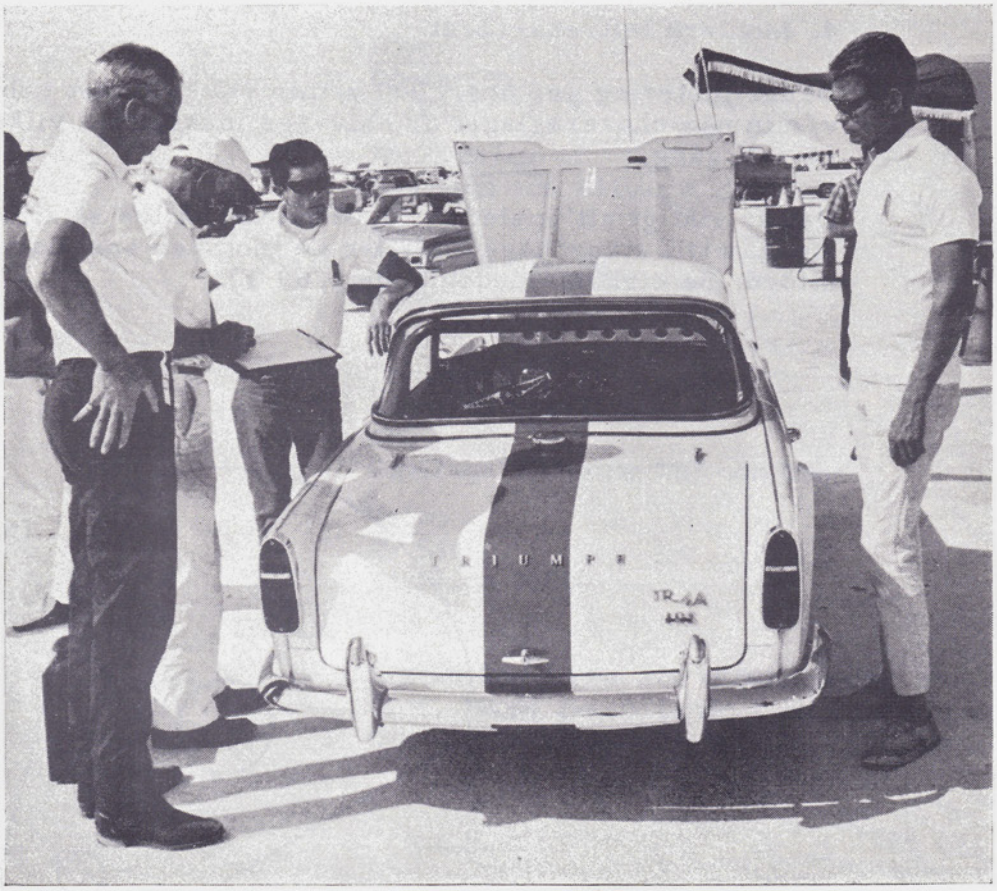
From these demonstrations at the Salt Flats and on the drag strips, it is obvious that, yes, the Triumph TR-4A can be made suitable for straight-line competition work.

The particular car that was used, set up the way it was and including the Weber carburetors, could be duplicated for about $3900. With such a TR-4A you would have a comfortable GT car with a top speed of more than 125 mph, acceleration in the low 15s for the standing quarter and, with minor changes, also suitable for road racing—the very essence of the multi-purpose sports car.

Bonneville Goodyears had tread only 2 in. wide.



Kastner (left) and crew members Bob Avery and Jim Coan check with SCTA official at Bonneville. Interpretation of "minor customizing" rule was to bring surprises later.



Styrningsproblem
– eller ”bror duktig”

Text och foto: Gunnar Rosén

Hemkommen från årsträffen i Vann, vår första för övrigt, och därefter påföljande renovering av topplocket (hösten -19) skulle vintern -20/-21 begränsas till vanligt skruvande och service.

Att smörja är ju bra och eftersom det var ungefär 15 år sedan jag bytte styrning, till en så kallad ”quick rack” tyckte jag det var dags att även smörja denna. Både bilens ursprungliga kuggstång och min gamla Spitfire hade haft en smörjnippel för just detta. Då min nuvarande QR styrning saknade denna , som jag trodde, väsentliga del bestämde jag mig därför att skruva ur den gängade proppen, applicera lite fett och därefrer återmontera den. Senare när allt var återmonterat fick jag vid kontakt med ett par brittiska leverantörer klart för mig, det jag redan anat. Den gängade proppen var aldrig tänkt att demonteras. Styrningen var permantsmord.

Det var mycket svårt att få ut proppen och ännu svårare att få den på plats igen. Proppen hade ett insexhål (M 21), som dessutom krävde en förlängare. I mitt fall gängad stång och några låsta muttrar.

Efter visst filande och putsande lyckade jag gänga tillbaks proppen. Allt frid och fröjd? Icke. I början våren, efter några tidigare uppvärmningsturer , gjorde bilen plötsligt ett oannonserat sidoskutt, upp på trottoaren. Noll styrning men bromsarna var bra. I väntan på bärgare (notera bergknallen)

Kunde konstatera att ”proppen gått ur” (den låg på marken), varvid kontakten mellan kuggstång och pinjong försvann. Bärgning. Bärgaren sa att försäkringen täckte transport till närmsta märkesverkstad men då jag inte hade passet med mig blev kompromissen hem till mitt garage. Han var duktig på att backa.

Bestämde mig för att demontera hela kuggstången. Sen var frågan om vilken metod som skulle användas för att få tillbaka styrfunktionen.

Två alternativ fanns.

A: köp en ny kuggstång.

B: Renovera befintlig.

Jag bestämde mig (dessbättre) för att genomföra båda.

Köpa ny var inte så enkelt, som det kanske kan tyckas. Jag hade med intresse läst Bengt Nyléns artikel om Brexit och alternativa leverantörer. Jag hade under vintern använt mig av ”Limora” i Tyskland. Dessvärre framgick det inte av deras hemsida att de gör åtskillnad på plus- och minusjord, när det gäller spänningsstabilisatorer till TR 4A. Deras supportavdelning hade inte samma uppfattning som jag om att de kanske kunde ha erbjudit sig att skicka en ny spänningsstabilisator som passade. Det blev alltså en sommar med ständigt låg temperatur i motorn (positivt tycker en del) och lite bensin i tanken.

Jag diskuterade funktionen hos dessa spänningsstabilisatorer med några av er på årsträffen och mycket riktigt, som några antydde innehåller den inte längre en bimetallfjärder utan ett modernt ”chip”. De släpper bara fram strömmen i en riktning varför man numera måste hålla koll på plus och minus (”det var bättre förr”).

Åter till styrningen. Några leverantörer angav tydligt att aktuell kuggstångsstyrning var på ”Back order”, som kan översättas med att den är slut för tillfället. Efter lite sökande hittade jag en brittisk firma ”SC Parts”, som till synes hade sådana hemma. Beställde (i April) både en QR styrning och en spänningsstabilisator . De angav att de skulle skicka ett mail så fort försändelsen lämnade de.

Efter tre veckor ringde jag och frågade och fick då svaret att de inte hade den aktuella styrningen hemma! Min gissning var att det då aktuella containerfartyget M/V ”Ever Give”, som satt fast i Suez hade en container med styrningar ombord. Senare, trots att båten kommit loss och även angjort engelsk hamn har dock inga leverantörer någon styrning på lager.

Plan B. sommaren, nåja, var i antågande och jag ville köra bil. Segla är visserligen också kul, men det är bra att kunna variera sig.

I väntan på bärgare (notera bergknallen)



Demonterad propp i bil





Backövning



Kuggstången demonterad



Stål samt ny och gammal i plast



Låstråd

Började alltså mäta den invändiga gängan i befintligt styrhus. Jag var helt övertygad om att det skulle var en tumgänga. Lutade ett tag mot den ovanliga diametern av 1 1/8" men efter mycket fundrande insåg jag att det var en millimetergänga M30x1,5!

Då jag först ville ha rena och fina gängor i "huset" letade jag efter en lämplig gängtapp. Kostade alldeles för mycket . Köpte då en bottenplugg till en oljetank, av en svensk firma som sysslar med traktorer. Tyckte det passade ganska bra med tanke på TR4:ans agrala gener. Denna propp, av gjutgärn, användes som gängtapp. Ny propp tillverkades av ett delrinämne, som en kamrat hade liggande. Tillsammans använde vi hans svarv och slog en gänga i stången. Förra gången jag gjorde detta var 45 år sedan. Denna "plastpropp" sitter nu som en "smäck" och bilen (nåja, styrningen i alla fall) har fungerat oklanderligt under sommaren.

Jag har vid några tillfällen frågat "SC parts" om leveransläget och för 6 veckor sedan angav de att inom 3 veckor skulle den komma. Inte gjorde den det, så efter ytterligare ett par veckor bad jag de att åtminstone skicka spänningsstabilisatorn samt returnera pengarna, för den icke levererade styrningen. Jag har nu fått hem spännngsstabilisatorn. Den passade (naturligtvis?) inte.

En (obehaglig) iakttagelse jag gjort är att "SC Parts" och "Limoras" verkar vara samma firma. Deras hemsidor är näst intill identiska.

Sensmoralen blir nog att inte skruva isär något som fungerar?

Tack för en TRevlig sommarträff



Text och foto: Bengt Arvidsson

Hur står det till med asfalten egentligen??

Alla sportbilsförare har en relation till vägen. Vi njuter av kurviga avsnitt med bra beläggning och svär över gropiga sträckor. Kritiken mot dåliga vägar hörs till och från, kanske speciellt på den typ av mindre och krokiga vägar som vi föredrar.

Oftast tar vi asfalten för given. Den ska liksom bara finnas där, läggas ut av personer med illgula kläder och rykande maskiner, och forma vägar släta som barnrumpor. Materialet består av sten och bindemedlet bitumen som värms och blandas till en massa. Genom att variera de båda beståndsdelarna får man fram olika egenskaper. Och det är just asfaltens mångsidighet som har gjort den till en självklar beläggning för gator och vägar.

– Asfalt är ett flexibelt material. Det är slitstarkt och kan anpassas för varmare eller kallare klimat. Det tål att marken rör på sig, vilket exempelvis betong inte gör, säger Johanna Thorsenius, nationell samordnare för beläggning vid Trafikverket.

Men materialet är långt ifrån perfekt. Det tar stryk av det nordiska klimatet och kan under vinterhalvåret bli tjälskadat. Men värst är ändå trafikens åverkan.

– Fordonens belastning bryter ned materialet allt eftersom. Om det kommer in vatten i små sprickor förstärks trafikens negativa påverkan på asfalten. Då går kopplingen mellan bindemedlet och stenarna sönder.

Om inte vägar underhålls tillräckligt ofta kan det leda till försämrad trafiksäkerhet, längre restider, fler fordonsskador samt ökade kostnader för både företag och hushåll. Och kritiken mot dåliga vägar är återkommande, och slås fast av M i ”Sveriges årliga Vägkvalitetsrapport”.

– Det finns många vägar som vi hade velat underhålla, men staten snålar och pengarna räcker inte. Generellt får vi prioritera de stora vägarna med mest trafik och sådana som är viktiga för näringslivet, säger Johanna Thorsenius.

Projet pågår

Projekt pågår med alternativa beläggningsmaterial. Exempelvis har företaget Volker Wessels i Nederländerna testat vägar av återvunnen plast. I Sverige pågår ett forskningsprojekt där vägsträckor i Jämtland byggs av aska från Jämtkrafts kraftvärmeverk, medan Peab Asfalt har inlett försök på trafikerade vägar där delar av bitumenet ersätts med lignin, det ämne som håller samman fibrerna i trä.

– Andra försök går ut på att använda metallolja och att byta





ut stenmaterialet mot slagg från ståltillverkning. Men sådant tar tid att utvärdera. Man får vänta i fem-tio år innan man vet hur materialet klarar påfrestningarna, säger Johanna Thorsenius.

I Sverige finns det ungefär 150 000 kilometer belagd väg.

Vilken typ av beläggningsmaterial som används var beror bland annat på trafikmängd och högsta tillåtna hastighet. Det kärva klimatet och dubbdäck gör att vi använder grövre sten och mer bindemedel än i många andra europeiska länder.

På lågt trafikerade vägar håller slitlagret upp till 25 år, men på hårt trafikerade sträckor bara mellan fem och tio år.

Just nu pågår tester av sensorer i asfalten, som via trådlösa nätverk ska berätta för förare om väglag, trafikförhållanden och faror, samt larma nödinstanser vid olyckor.

Dessutom har exempelvis London-företaget Umbrellium experimenterat med led-lampor i vägarna, som ska göra trafikanter uppmärksamma på olika slags trafiksituationer.

Om man nu får en skada på sin veteranbil...

...efter att kört ner i en väg-grop eller på annat skadat bilen pga dålig beläggning/eftersatt underhåll kan anmäla skadan till Trafikverket eller till kommunen om denna är väghållare. Man skall då dokumentera skadan på vägen och fordonet samt begära ersättning. Bevisbördan ligger dock på dig som förare och du skall kunna bevisa att det inte på något sätt gick att undvika skadan. Det säger sig självt att det i stort sätt är omöjligt att föra detta till bevis och historien understryker också detta då det är ytterst få fall där ersättning har utgått för en dylik skada.

Har du däremot en MHRF-försäkring ersätter denna vagnskadan som kan uppstå om det aktuella historiska fordonet har en helförsäkring med avdrag för självrisken. Sedan är det Folksams uppgift att återkräva skadekostnaden av Trafikverket. Inget som klubbmedlemmen behöver bekymra sig med annat än att återkräva vagnskadesjälvrisken på 1 500 kr.

Skulle det uppstå mer skador som en följd av trafikolyckan än bara vagnskador dvs personskador och eller s.k. tredjeman skada dvs att det aktuella fordonet skadar annan egendom ersätts det av trafikförsäkringen för det aktuella fordonet, inget som drabbar klubbmedlemmen.

Om skadan på vägbanan precis har uppkommit är det inte frågan om bristande underhåll. Trafikverket och eller Kommunen måste få en chans att dels känna till skadan (att skadan rapporteras in av allmänheten och får möjlighet att besiktigas av Trafikverket eller Kommunen) och att dessa får möjlighet att åtgärda skadan på ett eller annat sätt dvs temporärt eller permanent. Om det däremot är så att skadan på vägbanan redan är anmäld för åtgärd men inget händer och en vagnskada uppstår kan det bli en intressant fråga för juristerna på respektive försäkringsbolag och Trafikverket och eller Kommunen att diskutera om. Tidsaspekten spelar här en stor roll.

RADANNONSER

BILAR SÄLJES

Svensksåld TR4 1963

Avstannat bra renoveringsprojekt. Senast i trafik 1973. Har dock körts efter det. Säljes av dödsboefter klubbmedlem. Bilen förvärades 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

Marie-Louise Bergener
marie-louise.bergener@hotmail.com
0708-16 54 12

TR 4 A 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 footsstålcontainer på min tomt. I nuläget inte synbar då mycket bråtestår inhyst, som jag börjat avyttra.

Önskar få kontakt med seriösa TR entuiaster som vill ta sig an denoch renovera den körbart skick. Inbillar mig att den är helt komplett.

Skriv till mig om du vill komma och titta på henne, förhoppningsvis islutet på sommaren, så meddelar jag dig.

Johan Forsell
johan.forsell@fro.se
072-061 06 12

BILAR KÖPES

TR3, TR5 eller TR6

En rostfri TR3, TR5 eller TR6 i fint bruksskick köpes.

Göran Hägglund
b-g.hegglund@outlook.com
070-646 88 77

TR4 eller TR4A

En rostfri bil i fint skick. Gärna med surreytop.

Sten Håkansson
0738-138964
sten.hakanson@comhem.se

TR6a köpes

En rostfri TR6 i fint bruksskick, med inte allt för mycket behov av större reparationer sökes.

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

BILDELAR SÄLJES

A-type 4 växlad växellåda

Har bytt ut den 4-växlade växellådan (A-typ) i min TR6:a från 1972 mot en växellåda med OD. Säljer därför den 4-växlade växellådan som fungerar felfritt.

Pris enligt överenskommelse.

Leif Birch-Jensen
l.birch.jensen@gmail.com
070-30 42 294

Hardtop till TR5 1968

Bertil Uhlin
070 545 68 00
bertil@stegared.se

Växellåda i delar TR4-TR6

Har rensat 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

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
070-71 43 766

Dörrfästen till TR2

Fästen i dörrarna för Sidescreen. Nya, med kilar och skruv, komplett.

Pris 3000:-

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

TR2 – Diverse delar

Två SU-förgasare H4, rör till kylsystem, rör till värmeelement, stålplåtskärm vänster bak, vindruta (obs plant glas) + stolpar. Ytterligare delar finns.

Pris vid förfrågan.

Björn Fahlén
bjorneg.fahlen@telia.com
0725-758 064

Diverse delar TR6

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

- Matta, brun, ny komplett, 1 500 kr
- Kylare hel o tät, 1 200 kr
- Stolar vinyl, bra objekt, 3 000 kr

Magnus Öhrström
magnus.ohrstrom@ringknutstorp.com
0708-82 83 60

BILDELAR KÖPES

Differential enhet

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
070-591 48 95
anders.kg@hotmail.com

Bagagelucka till TR6

Lars Brändström
brasse007@gmail.com
070-32 60 111

Delar till TR3

Bakaxel TR3 Girling oavsett skick.

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

Bakskärmar till TR6

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

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

Topplock till wetliner-motorn (4 cyl)

Det skall vara ett highport-topplock.

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

Delar till TR6 – 1973

Tonneau-skydd , LHD för nackstöd till TR6, 1973 köpes.

Bengt Sedell
bengt.sedell@telia.com
070-640 27 11

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

Delar till TR7

Söker kofångare fram och bak till europa-modell. Sprint motor, gärna så komplett som möjligt. Samt andra bra delar till TR7.

Magnus Fällmar
magnus.fallmar@gmail.com

TRklubben söker ny Webmaster

Katharina slutar och vi söker nu en ny Webmaster till det spännande och intressanta uppdraget som ansvarig för klubbens hemsida.



Du ser till att hemsidan är uppdaterad och lägger in annonser för köp/sälj, publicerar events och träffar, uppdaterar grunddata såsom adresser, styrelse etc. Du gör också back-up'er så att informationen finns kvar.

Materialet som du publicerar kommer från styrelse, tidningsredaktionen och medlemmarna. Du har också en nära kontakt med TR Magazines layout-ansvarige.

Det är bra om du har erfarenhet av Wordpress eller liknande.
Som du ser blir vår Webmaster lite av spindeln i nätet och en central spelare i vår organisation.

Du som känner att det här vill jag göra ta en första kontakt med ordförande Jan Sjögren eller sekreterare Bengt Arvidsson, se kontaktvägar på styrelsesidan.

Tjolöholm Classic 2022

22 maj 2022
Tjolöholm, Fjärås

Klubben kommer att finnas på plats även i år.

Kontakt:
Göran Andersson
0708-59 20 19, catharina.goran@outlook.com

Nordisk träff 2022

2-4 juli 2022
Lundsbrunns Resort & Spa, Skaraborg

Klubben bjuder in medlemmarna i Sverige, Norge och Danmark till gemensam träff.

Mer information kommer, men save the date!

Kontakt:
Bengt-Inge Larsson
072-531 61 81, larsson.051159181@telia.com

Sommarträff på Öland 2022

5-7 augusti 2022
Öland

Mer information kommer, men save the date!

Kontakt:
Ulf Sundin
070-512 30 24, ulf.fundin@telia.com och
Inge Jonsson
0491-179 67, inge.jonsson@netatonce.net

Hjulafton 2022

11-13 augusti 2022
Lidköping

Vi ses hos oss på Rådagatan under em torsdag den 11:e augusti. Fullständig info hittar du på hemsidan: http://triumphtr.com/2021/10/20/hjulafton-2022/

Kontakt:
Fabbe
0708-28 76 23, fabbe@infobild.com

European TR Meeting 2022

7-11 september 2022
Hotell Riviera Strand, Båstad

Weekendträff 9-11 september.
Superweekend 7-11 september.

Kontakt:
Bengt Nylén
070-528 78 81, nylen@telia.com

UBCC Mälardalen bildat 2022

Sammanslutning för brittiska bilar

UBCC Mälardalen kommer att till hösten åter anordna British Sports Car Meet. Exakt när kommer publiceras senare på vår hemsida och FB-sida.

Kontakt:
Torbjörn Zettergren
070-96816 12, torbjorn.zettergren@vasakronan.se

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.

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.

Silverstone Classic 2022

26-28 augusti 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.

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

1-4 september, touring 4-8 september 2022.
England.

European TR Meeting 2024

3 februari
Schweiz.

Mer information närmare eventdatumet.

European TR Meeting 2025

Troligen i södra Tyskland.

Mer information närmare eventdatumet.

För mer och senaste information om eventen, se hemsidan!



Redaktionens spalt

Nu blev ni kanske lite överraskade! En ny layout på TR Magazine. Jag tycker absolut inte att det var något fel på layouten vi har haft några år nu, men det kan vara kul med lite förändring. Framsidan görs nu med ett separat fält för logon överst. Fördelen med det är att det blir lättare att hitta bra bilder till framsidan. De finns ytterst få bra bilder i stående format så nu blir det lite lättare att välja. Sen har typsnittet ändrats vilket förhoppningsvis gör att texten blir ännu tydligare.

Jag skrev ju om Euromeet i Båstad som vi arrangerar i september redan i förra numret. Jag kan nu konstatera att det är ett enormt tryck från hela Europa för att komma till denna träff. Det innebär tyvärr att vi fått begränsa antalet platser per klubb för att få ner antalet deltagare till rimlig nivå. Nästa problem är ju pandemin. Hur blir utvecklingen? Förutom lokala träffar så har vi ju tre större träffar i år. Nordisk träff, Sommarträffen med årsmötet samt Euromeet. Betr. Euromeet så är det ju ett stort hotell som är bokat och om pandemin tilltar, vilket gör att arrangemanget måsta ställas in, så kan detta inte göras hur sent som helst om klubben skall slippa betala. Är det någon som har en bra kristallkula??

Trots brist på träffar i fjor att rapportera från så blev det ett ganska välmatat nummer 1. Hoppas ni njuter av detta. Jag hoppas också att det kan bli mer körande i år. För mig har det blivit relativt lite i två år men vissa (Göran Johansson) verkar ha kört mer än någonsin!

Vi hörs,
Bengt Nylén

Swedish TR Magazine

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

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

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

Redaktionsgrupp
info@triumphtr.com

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

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

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

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

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

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

Utgivningsplan för kommande nummer

Nr 2 2022	Manusstopp fre 24/3 Utgivning vecka 20, maj
Nr 3 2022	Manusstopp fre 29/7 Utgivning vecka 36, september
Nr 4 2022	Manusstopp fre 14/10 Utgivning vecka 49, december
Nr 1 2023	Manusstopp fre 3/2 Utgivning vecka 13, mars

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

Tryckeri
Exakta, www.exakta.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