SWEDISH NR 1 MARS 2023 VOL 180

TR MAGAZINE

TR2-8

GRUNDAD 1975



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, Östergötland, Närke, Södermanland	Håkan Jonhed Hjortronvägen 6, 589 61 Sturefors 0724-41 26 26 hakan.jonhed@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 500 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 550 kr. Medlem blir man genom att betala in 500 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 Vakant

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
Mats ”Wolw” Jönsson, Bettys väg 80,
218 53 Klagshamn, 070-614 0371, info@wolw.se

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

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



Hallå entusiaster!

När ni läser detta så är det vårdagjämning mer eller mindre! Det är nu man känner hur det rycker lite extra i högerfoten och längtar efter att få rulla ut på en nysopad krokig vårväg. Jag hoppas att alla förberedelser är klara och att de där slitdelarna som du beställde hem passade utmärkt (vilket inte alltid är fallet).

I år är första året som är helt som vanligt utan överhängande pandemirisker (bäst att säga ”fingers crossed”). Så efter förra året med både sommar-, norden- och europaträff så är både förare, passagerare och bilar vältränade för ännu en härlig sommar.



I årets kommande nummer så kommer vi att berätta lite mer om TR-racing genom tiderna och naturligtvis fortsätta att berätta om profiler, nästa generation, mekartips, träffar mm mm. Årets årsbarn är första Triumphbilen, 100 år, och TR2 med sina 70 år. I det här numret kommer vi även röra oss lite utanför de vanliga ramarna med en intressant studie mellan den självklara entusistbilen och ett praktiskt back-up-alternativ. Men det är absolut inte frågan om vilken som är bäst, utan att man kan ha både och!!

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
- Sommarmöte 6
- Triumph 100 år 7
- Triumph vs. BMW Z4 8
- Distriktsnytt 12
- Nästa generation 16
- När nöden är som störst 22
- Uppföljning bromsproblem 23
- Brake Down App 24
- Hjulafton 26
- Fälgar & däck till TR-bilar 30
- Hallå där! 32
- Nordisk träff i Danmark 34
- Info MHRF 36
- Eventkalender & Radannonser 38
- Klubbshop 40

Försäkringskommitté (MHRF)
Försäkringssamordnare
Godkänner att försäkring kan tecknas för TR-klubbens räkning.
Jan Sjögren
Författarvägen 15
167 71 Bromma
070-519 02 84
jan.sjogren@ericsson.com

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

Alternativt kontakta närmaste fordonsinspektör hos annan klubb enl MHRF.se.

Omslagsbild
Foto: ©Ulf ”Fabbe” Fabiansson

Tryckort
Exakta Print AB, Malmö 2023

Triumph TR Club Sweden är ansluten till
MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

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
1580	Stig Johansson	Bonäs Där Nole 1	665 92	KIL		
1581	Sonny Landberg	Landsvägen Källa 43	387 71	LÖTTORP	1972	TR6
1582	Kai Asp	Solbjerstorget 4	224 82	LUND	1980	TR7
1583	Michael Read	Frimansv 5	756 55	UPPSALA	1974	TR6
1584	Bo Mattsson	Byvägen 17	235 41	VELLINGE	1976	TR6

Medlemsregister

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

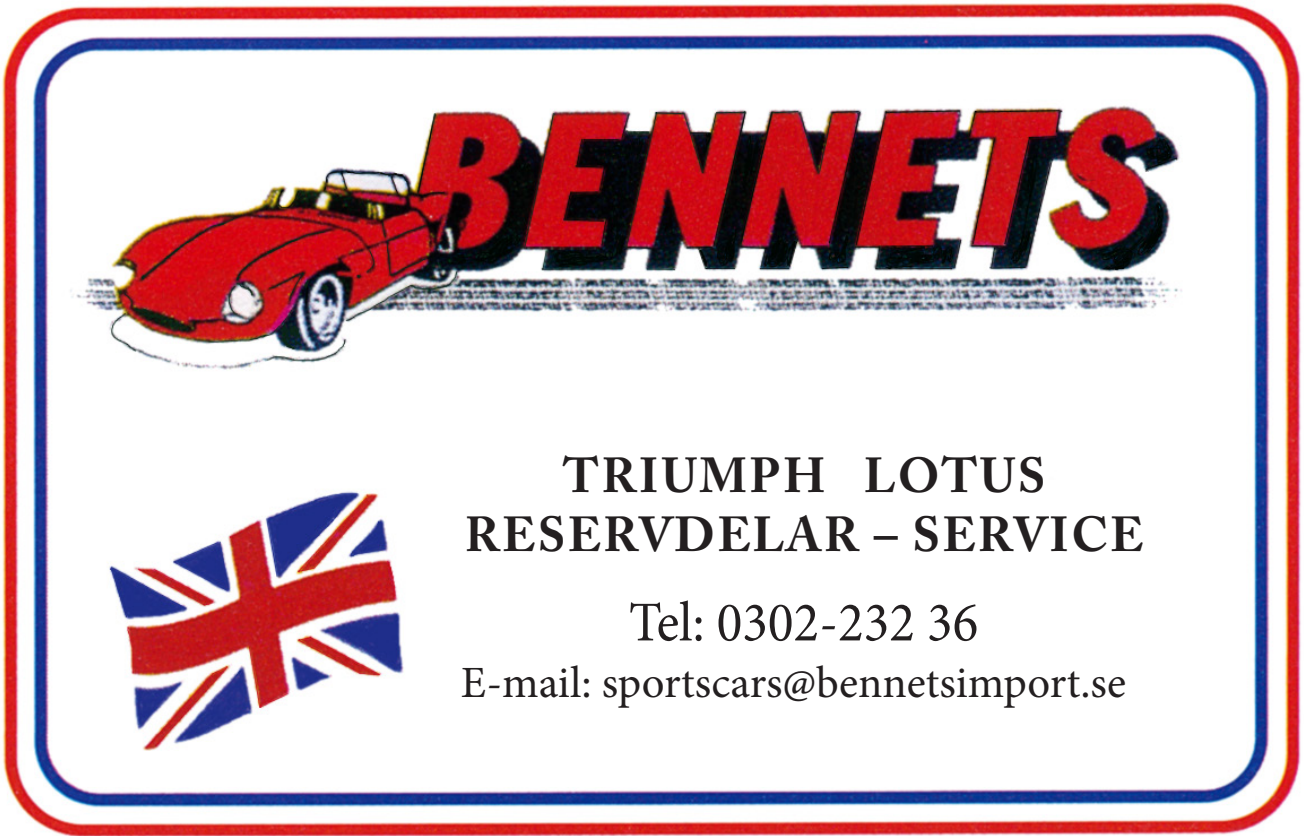
- Har du flyttat, köpt/sålt eller aldrig registrerat din bil?
- Har din bil relevanta data?
- **Har du anmält/ändrat din epostadress?**
- Har du frågor?

Kontakta registerhållaren

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

Supporter/Familjemedlem

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



RIMMER BROS EST 1982

A BRITISH COMPANY SUPPORTING BRITISH CARS

TRY OUR NEW EU-FRIENDLY ALL INCLUSIVE SHIPPING

SPITFIRE - STAG - TR8 - TR7 - TR6 - TR2-5
GT6 - 2000 - 2500 - 2.5Pi
DOLOMITE - SPRINT - HERALD - VITESSE

ALL THE PARTS YOU NEED

FROM THE SMALLEST NUT & BOLT TO ENTIRE BODY PANELS & EVERYTHING IN-BETWEEN

TRIUMPH

QUALITY PARTS & ACCESSORIES

FAST & RELIABLE WORLDWIDE DELIVERY

EXTENSIVE WEBSITE

VAST STOCKS AT 100,000 SQ FT HQ

KNOWLEDGEABLE STAFF

FREE COMPREHENSIVE CATALOGUES FOR ALL MODELS

PRICE MATCH

TRADE & WHOLESALE ENQUIRIES WELCOME

ASK US FOR A FREE CATALOGUE





WEB - www.rimmerbros.com
EMAIL - sales@rimmerbros.com
TEL - +44 1522 568000

Rimmer Bros., Triumph House, Sleaford Road, Bracebridge Heath, Lincoln. LN4 2NA.

SEE OUR SOCIAL MEDIA



Sommarträff & Årsmöte 2023

Flämslätts Stifts- & Kursgård, Skaraborg 4-6 augusti

Välkomna till 2023 års sommarträff i Skaraborg. Vi har bokat på Flämslätts Stifts-& Kursgård, där vi kommer att bo. På lördag blir det en rundtur med både naturupplevelser, kultur och shopping i Labbås.

Program

Fredag:
Incheckning från 15:00
19:00 Grillbuffé.

Under kvällen genomgång av lördagens aktiviteter.

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

Söndag:
09:30 Årsmöte.

Kostnader/pers/natt inkl. frukost, grillbuffe & middag

Logi i dubbelrum hotell med dush o WC:	905 kr /person/natt
Logi i dubbelrum hotell med handfat:	750 kr /person/natt
Logi i dubbelrum vandrarhem:	675 kr /person/natt
Logi i enkelrum hotell med dush o WC:	1200 kr /person/natt
Logi i enkelrum hotell med handfat:	905 kr /person/natt
Logi i enkelrum vandrarhem:	725 kr /person/natt

Bokning hotell:
Boendet bokas på egen hand via www.flamslatt.se/boka,
tel. 0511-30440 eller e-post info@flamslatt.se
Uppge kod Triumph.

Anm./deltagaravgift/person:
Fredag-söndag 150 kr
Inkluderar förmiddagsfika på lördagen m.m.
Avgiften sätts in på PG 27 79 35-3 ”Triumph TR Club Sweden” senast 13/6. Ange att det gäller Sommarträffen samt namn på deltagarna. Skicka följande uppgifter till Bengt-Inge Larsson 072-531 61 81, e-post: tr6@hartorken.se:

- registeringsnummer
- bilmodell
- mobilnummer
- namn på förare & ev. Co-driver.

Adressen är Flämslätts Stifts- & Kursgård, 540 17 Lerdala, ligger längs Skaravägen mellan Eggby och Lerdala.

Välkomna, önskar Fabbe o Bengt-Inge

http://www.flamslatt.se. Lat N 58.46063 Lon E 13.68164







Triumph 100 år!!

Någon Triumph TR som är 100 år finns det inte men faktum är att för just 100 år sedan levererades den första bilen med märket Triumph. Den hette Triumph 10/20.

Text: Bengt Nylén

Vi börjar ännu lite längre bak i tiden. Triumph company startade på 1880-talet och tillverkade då cyklar och symaskiner. Triumph grundades av en tysk som flyttat till UK och bodde i London, Siegfried Bettmann. Han anlände till London 1884 och var byggnadsentreprenör men fick agenturen för en symaskin som tillverkades i USA.

Samtidigt blev det en boom som gällde cyklar så Bettman insåg att här kunde man tjäna pengar. Han byggde en fabrik i Coventry som var ett industridistrikt och där det redan fanns andra som tillverkade cyklar. De behövde ett namn på produkten och det blev Triumph. Triumph ansågs vara ett positivt laddat ord och kunde förstås över hela Europa. 1902 satte de en motor på en cykel och det var starten till att tillverka motorcyklar. Den första motorcykeln hade en Belgisk motor på 2,5 hk. År 1909 tillverkade de mer än 3000 motorcyklar och detta var nu deras huvudprodukt. Motorcykeltillverkningen expanderade kraftigt och bla militären köpt ca 30 000 motorcyklar under 1:a världskriget.

I början på 20-talet förstod man att framtiden låg i att tillverka bilar. 1921 inköptes en nerlagd bilfabrik i Coventry och redan 1922 hade man sin första bil färdig. Det blev en bil som kallades Triumph 10/20. Den kallades 10/20 pga att Royal Automobil Club klassade den som en bil med 10 bhp men motorn gav faktiskt 23,5 bhp vid 3000 rpm. vilket gav bilen en toppfart av 52 mph (84 km/t). Motorn var en 4-cylindrig sidventilare på 1393 cc konstruerad av Harry Ricardo. Den hade en 4-växlad låda och bromsar bara på bakhjulen.

Först lanserades endast en 1-sitsig variant. Karossen till denna gjordes av Regent Carriage Company i London. 1924 lanserades en 4-sitsig modell. Den försågs med endast en dörr på förarsidan och två dörrar på passagerasidan. Modell 10/20 tillverkades 1923-1926 och det tillverkades i totalt ca 2500 exemplar.



Detta är den äldsta överlevande bilen av märket Triumph. En Triumph 10/20 ägd av Jim Kinghan.



Triumph TR 5/6 gå match mot BMW Z4



Två snygga bakdelar representerar varsin epok

Text: Leif Leander och några ”reservbilsägare”
Foto: Ulf ”Fabbe” Fabiansson

Alla veteranbilägare har säkert någon gång stått klara för avfärd, och de väl förberedda bilarna inte gått igång. Att ta till ”Råttsoffan”, Fabbes namn på bruksbilen, känns ju inte så där inbjudande. Detta var ett skäl till mitt sökande efter en reservbil som jag kunde lita på.

När vår bil, TR5:an var på en längre reparation efter en krock i Italien dök en lämplig bil upp, en BMW Z4, som inte gick att motstå. Det visade sig bli ännu bättre än jag först förstod då, kför jag hade bara vaga kunskaper om Z4:an.

I England har Mazdas MX5 blivit mycket populär och ett alternativ till TR-bilarna. Den engelska medlemstidningen TR-action gjorde ett reportage om likheter och skillnader mellan MX5 och TR 5/6. MX5 säljs ju också i Sverige men är inte så vanlig i TR-kretsar. Det har visat sig att i TR-klubben har många fastnat för BMW Z4 som ”reservbil”. Därför dök iden upp om vad som lockar med Z4:an. TR 5/6 och Z4 har båda raka 6:or, och i våra fall, softtop. Det är ju strävan att få köra öppet som gäller. Dessutom äger numera BMW varumärket Triumph, så den tillhör ju familjen.

BMW Z4, E85 tillverkades mellan åren 2002 - 2008. Därefter kom de endast med plåtcab. De är snygga men opraktiska med ett alltför litet bagage-utrymme. 2018 började dock BMW åter bygga bilar med endast softtop.

Bra substitut tycker vi

Min fru Annie och jag tycker att Z4:an är en härlig bil att köra på såväl krokigt som motorväg, öppet naturligtvis. Min bil är modell E85, 2,5 Si, 2006 års modell. Den var sänkt ca 1 tum och försedd med 19´´ fälgar, bredare bak än fram, när jag köpte den och hade gått 4500 mil, men som ny. Bilen upplever jag har en härlig vägkontakt på alla vägbeläggningar!

Skillnaden mellan TR och Z4 :an är komforten såklart men närkontakten med vägen är påfallande lika med mina valda hjul och däck. En stor skillnad är när vi möter andra fordon och människor på vägen eller på parkeringar. Vi fick fingret en gång med Z4:an men med TR-bilen är det idel leenden och samtal när



man parkerat. TR-bilen är vägunderhållning och med Z4:an är man en del av resten.

Några rader från andra Z 4 ägare som vill ha ett modernare alternativ men med känslan av frihet eller vad ...?

Ulf Fabbe Fabiansson

Varför blev det en Z4?

”2020 hade jag onekligen mycket problem med bilarna. På TR5:an trampade jag av bulten till gaffeln för kopplingen, till TR2:an kom inte delarna och på Morgan+8 gick huvudcylindern till kopplingen sönder. Det blev lite för mycket skruva. Naturligtvis påverkades jag av bekanta i Triumphklubben som hade Z4 som reservbil och var nöjda med dem. Vi bestämde oss för skifta. Ut med Morganen och in med Z4. Jag jagade ett tag efter en -08, den sista med tygcab och så svensksåld. Jag fick i september 2020 tag i en som gått i Skövde med 4000 mil på mätaren.

Z4: Plus:
Mycket sportbil för pengarna, driftsäker, sportig, lättpackad, driftsekonomisk, otroligt forum på sociala medier

Minus: Inte engelsk, nära nog ingen utom Z4 ägare som kommenterar.

Triumph: Plus: TR klubben, känslan, träffarna, alltid folk som kommer fram när man parkerar, alla vänner som den skapat, mycket sparka däck, lättparkerad -ställ gärna bilen så folk ser den-, man ser att man haft besök på gården!
Minus: Visst en gammal bil med en del att skruva på, Reservdelar av dålig kvalitet.

Hur väljer jag bil?
Triumph TR: Den tar vi när det är bilträffar på gång eller när det finns en chans att marknadsföra TR-klubben.
BMW Z4: Reservfordon. Används som jobbil (vid liten last). Fotouppdrag. Allmän åkning”.

Bröderna Brändström tillhör också Z4-gänget

Från -70-talet har Lars Brändström haft många modeller av bilar. Mycket skruvande har det blivit. Med en Mini 1275 GT och Lotus Elan väcktes sportbilsblodet inte bara hos Lars utan även hos hans fru Barbro. Då, 1978, köptes TR6:an. Några år gick och även här var tydligen Lars påverkad av Barbro av ett nytt val som komplement. Honda S2000 var Lars önskan men Barbro ville ha BMW med 6 cylinders motor! Orsaken var bekanta som hade en Z3 och som de hade kört resor tillsammans med. Z3:an hade dock ett sämre bagageutrymme än TR6:an så det kändes inte rätt. Det blev en Z4 3.0, 2003. Det är ju mer en ”vanlig” bil att äga jämfört med TR6:an, men inte samma ”känsla” att köra. Men några tycker Z4:an är tryggare på långturer. Det är klart, lite säkrare är den ”.

Det slumpade sig så att Lars bror Thomas köpte en -03:a också, i samma veva. Han har en TR 3A som han är mycket nöjd med. Ett modernare alternativ önskades trots allt för säkrare långturer. Det fanns många alternativ bland annat TVR och Mazda Miata men den hade för klen motor, 4 cyl och med inte så attraktivt motorljud. Så det blev en Z4.

Fördelar: Inga konstigheter, bara vrida om nyckeln. el-cab, trevlig vridstark motor, 6 cylindrar, hyfsat begagnatpris. En modern bil, man behöver inte åka omkring med verktygslåda och reservdelar.
Nackdelar: Begränsat med förvaringsfack inne i bilen. Undvik plåtcab, det blir ingen plats kvar i bagaget när man har cabbat ner. Vi har nu ägt Z4:an sedan 2016 och tycker den är ett utmärkt komplement till TR-bilen.”

Vid sidan av SAAB och TR 6....

Lars Erik Blomquist tycker mycket om sin TR6:a som ger bilhobbyn trevliga åkturer och mekande. För längre turer saknades ibland lite mer komfort. ”Jag och Marita började titta efter någon nyare öppen bil såsom BMW Z4, Mercedes SL eller Mazda MX5. När vi efter en del letande hittade en välvårdad Z4 -06:a med 5200 mil på mätaren var det bara att slå till och det är inte något vi ångrar”.

Bengt Olsson

skriver och berättar om sina upplevelser med TR-bilar i jämförelse med Z4:an. TR-bilar har blivit en del av Bengt o Britts liv. Från början var en MG TD en dröm men en Triumph blev det!



De riktiga sportbilarna TR på sommarutställning

TR3A, TR5 och TR8 har Bengt hållit igång under åren. Z4 fanns inte i tankevärlden. Men så föll frestelsen för en något modernare bil. Grupptryck? Enligt Bengt så byter man inte en trotjänare, man kompletterar. Britts ord var ”titta vad bra, snygg, modern, trafiksäker och 6-cylindrig som ger bra drag och så slipper du det ideliga krånglandet”. Bengt försökte glida undan med att de hade sin moderna TR8 med dubbla katalysatorer, AC, tät sufflett, bekväma säten och radio. Han försökte med allt, men Britts dröm fanns kvar. Sent i september 2021 hittade Bengt en svensksåld lågmilare, 2,5 Si, 2007.

”TR5:an är en riktig sportbil. Rå, hård, stötig och en njutning att köra på smala krokiga vägar med. Den klarar även den tyngre rytmen på hårt trafikerade motorvägar. Den glider genom kurvor och över backkrön. En lagom stor sexa med mekanisk insprutning, och ingen elektronik att hålla reda på. Allt går att fixa med vanliga verktyg. Finns det bara 98 oktan och el till Lucas så är det bra. Grädde på moset är Michelottis design, det go’a motorljudet och de glada kommentarerna.

Z4:an är enligt min mening ett entusiastfordon. Behagligt liten storlek med mjuka linjer, välutrustad med modern teknik utan överdrifter. Rätt storlek på motorn. Den har givit oss en kul sommar som har passat på alla sorters vägar och väder men skall helst avnjutas nedcabbat i solskenet. Man ser i ögonen dom som ser Z4:an och vi anar deras tankar. ”Dom som åker så har kostat på sig för att njuta av bilåkandet, `lyckostar´, vi borde göra likadant”.

Sten Lennbro åker också Z4

”Z4 är bilåkning men TR6 är bilkörning. TR6:an är roligare att köra men Z4 är bekvämare, speciellt om det börjar regna. Är man intresserad av att skruva så är TR6:an mycket lätt att jobba med.

Men trots allt så kan det ibland vara bra att ha en ´reservbil´. Z4:an är ett bra alternativ att ta till när man åker på bilträffar och långturer.

Vi tyckte det skulle vara bra med en andra bil när jag slutade jobba, så varför inte en kul bil”.

BMW-gängets reservbilar på rad men fornminne??? Nää





Artikelförfattaren med fru testar grusväg i Z4:an

En sammanfattning.

Gemensamt har det blivit BMW E 85, dvs årsmodeller mellan 2002 och 2008 med softtop. De är alla lågmilare och till hyfsat låga priser i förhållande till vad de ger i prestanda. Många så kallade svensksålda bilar har funnits och gemensamt är, att de har bara blivit sommarkörda. Det är för gamla TR-åkare fuskigt bekvämt med den motoriserade suffletten och motorljud och fartkänsla finns närvarande tack vare den raka 6:an och den låga konstruktionen. Vill man ha lite mer ”krut” i bilen så finns även BMW:s M-trimmade bilar.

Från 2018 finns åter Z4:orna nu enbart med softtop, och med många häftiga motoralternativ, men de är längre, 4324 mm och bredare, 1864 mm. Denna något större bil med all ny elektronik blir inte det enkla och naturliga alternativet som reservbil.

Lite fakta

	Triumph TR5	BMW Z4, E85
Motor	6 cyl	4 och 6 cyl
Lucas mek.	insprutning	insprutning
Cylindervolym	2498 cm^3	2497 cm^3 (min bil*), 2,0 l - 3,2 l
Motoreffekt	105 kW	110 kW (4 cyl), 130 - 195 kW (6 cyl)
Bränsleförbrukning	0,8 - 1,1	0,8 - <
Längd	3902 mm	4100 mm
Bredd	1473 mm	1790 mm
Höjd	1270 mm	1300 mm
Tjänstevikt	1090 kg	1220 - 1420 kg

* Leif Leander

Hightech från sextio-sjuttiotalet från Formel 1 till TR5



Visst, en viss utveckling kan man ändå skönja, hightech 40 år senare.



Distrikt Syd

Nu är vi inne i 2023, ett nytt TR-år. Det finns många återkommande bilträffar sommartid, nämner här några jag funderar på att besöka.

- Borgebys tisdagsträffar är väldigt populära.
- Första tisdagen i månaden försöker vi samla så många TR-bilar som möjligt.
- Tisdagen den 13 juni planerar UBCC-South för Brittisk kraftsamling i Borgeby.
- Då hoppas vi att det kommer jättemånga britter. Kom gärna dit du också!



- UBCC-South har en träff i Åbjörnsson garage i Esarp lördagen 15 april, mer info på hemsidan:
- https://ubcc-south.se/
- Hemma i Skurup har vi bilträff varannan torsdag på Johannamuseet.
- Granbacken utanför Löberöd har jag fått tips om men ännu inte besökt.
- En favorit är Sportvagnsmeeting på Knutstorp som äger rum första helgen i juli.
- Helgen efter är det Nordisk träff i Danmark som vi i södra Sverige inte har så långt till.
- Nu får jag fortsätta i garaget (det är januari nu när detta skrivs) så bilen blir klar.

Har samlat på mig lite vinterprojekt, ett par exempel:

När vi kom fram till sommarträffen på Öland upptäckte jag att min vänstersko inte var så vacker. Det var svart DOT4 olja som läckt ut från kopplingscylindern. Kom på att bränslefiltren suttit i 16 år och ca 5000mil så det är kanske bra att byta. Samtidigt byta lite bensinslangar för att försöka bli av med bensindoften i kofferten. Vi stoppar alltid våra väskor i plastsäckar för att kläderna inte ska dofta så mycket.

Vi ses
Sten

Distrikt Väster

Hej. Nedan kommer ett antal träffar och aktiviteter som sker i vårt västra distrikt under 2023. Det finns säkert fler träffar i vårt distrikt så hjälp mig gärna att sprida informationen så att vi blir fler Triumphbilar som deltager.

- Licenskurs Knutstorp 17 – 18 maj. Ansv; Sportvagnsklubben Göteborg
- Tjolöholm 21 maj. TR-klubben har egen yta för 14 bilar så jag hoppas många kommer. Av 12 anmälda förra året blev vi 8 st. Hoppas att fler kommer i år. Anmälan till mig.
- British Car Week, veckan efter Tjolöholm. Kvällskörningar och längre körning på lördag 28 maj. TR-klubben håller i denna körning. Info kommer via facebook, hemsidan och mail (de som har skickat sin mailadress till mig).
- Halmstad Sport Car Event 29 juli. Klockan 10:00 -17:00
- British Motor Meet. 1:a helgen augusti, troligtvis i Hjo se webbsida.
- Hjulafton Lidköping 10 augusti. Traditionell TR träff, mer info via Fabbe på facebook.
- Återkommande aktiviteter där vi alltid är välkomna med våra TR-bilar.
- Frukostklubben Götaplatsen Göteborg. 6/5, 3/6, 8/7, 19/8, 23/9. Kl. 06-08
- Tisdagskörning UBCC,start maj. Samling 18:30, Flöjelbergsgatan 20A Mölndal.
- Hubbes Garage Ljung 27/6, 4/7, 11/7, 18/7, 25/7, klockan 18:00-21:00
- Borås torgträffar tisdagar klockan 18:30-21:00, smhboras.se
- Slussträff Trollhättan onsdagar juni, juli, aug 18:00-21:00, tuv.nu/slusstraffar/
- Se även vår egen webbsida samt facebook-grupp.

Göran Andersson
0708-592019
catharina.goran@outlook.com



Distrikt Öst

Hej alla TR vänner, här kommer information från distrikt ÖST. Jag har fått äran skriva om vad som händer i vår del av landet. Förra året var jag inte på någon lokal träff men det ska bli ändring på det i år är meningen.



Men vi var på några längre resor under året. I maj var vi i Värmland på rundtur med TR vänner i augusti på sommarträffen på Öland och sen i september på Europamötet i Båstad.

Så TR6:an rullade i varje fall omkring 300 mil förra året. Det är rätt mycket för mig.

Här följer ett antal träffar i distriktet för kommande säsong,

- Vadstena Slott, Onsdagar 17/5 - 30/8
- Linköping Flygmuseet, första torsdagen i månaden från 4/5 - 5/10, tema engelska bilar 1/6
- Nyköpingshamn, Onsdagar 17/5 - 23/8
- Eskilstuna Veterandag, Söndag 27/8
- Askersund hamnen, Tisdagar 8/8 - 5/9
- Västervik Sportbilsdagen, Lördag-Söndag 2-3/9
- Kosta Glasbruksgården, Lördag 13/5

Det är ju fortfarande tidigt på säsongen och många träffar är inte färdigplanerade ännu. Det gäller även vissa av ovanstående.

Information om träffar se vår hemsida, facebooksida och träffarnas hemsidor.

Håkan Jonhed
0724 412626

Distrikt Norr

Umeå Veteranbilssällskap anordnar:

- Nattugglan – Kvällsrally för medlemmar. Nattugglan anordnas i slutet av augusti eller början av september och startar i Umeås närhet. Rallyt genomförs med hjälp av karta, kompass, ficklampa mm. på oftast små krokiga grus- och asfaltvägar. Kontroller med allmän och motorhistorisk anknytning löses under färden. Rallyts längd är ca 8–12 mil. Vid målgång avslutas rallyt med nattvickning och prisutdelning. Fordon äldre än 30 år får delta.
- Veteranfordonsträff sommar-onsdagar. Under sommarperioden arrangeras träffar varje onsdag kl 18-21 vid Gammlia (Umeås Skansen), med stort och varierande märkesurval av klassiska bilar.
- Engelsk Sportvagnsträff i Umeå den 10 juni. År 2023 är det familjen Gothefors i Umeå som arrangerar årets Engelska Sportvagnsträff. Träffen inplanerad att hållas den 10 juni och platsen blir i och omkring Umeå. Möjlighet till boende 10-11 juni och middag på kvällen den 10 juni.

Aktiviteter inom Värmland

- Återkommande Sport & Gammelbilsträff vid Klässbols Brygga 30/6, med många sportbilar men öppen för alla enthusiastfordon.
- Snail Race, en träff som anordnas av MG Oktagon Center i Karlstad någonstans runt 19/8. Plats ännu ej fastställd.
- Vårmönstring (uppställning) den 29/4 kl 11:00, med bakluckeloppis med endast motorrelaterat. Plats, Bofors stationsområde, Karlskoga. För övrigt ”spontanåka” på onsdagar kl 16:00. Se för övrigt Karlskoga Motorweteraners hemsida, https://mockelnforeningarna.se/kmw/

Hälsningar
Jan Dahlin

Distrikt Mitt

Hej alla Triumphvänner i distrikt mitt och övriga landet. Som distriktsrepresentant i en del av mellansverige skall jag finnas tillgänglig för olika slags frågor från medlemmar eller dem som är intresserade av att bli. Jag kan inte svaren på allt men försöker hjälpa till efter bästa förmåga eller skicka frågan vidare, ofta sitter någon annan medlem inne med svaret.

De vanligaste frågorna är kring träffar, vad man skall tänka på när man köper en Triumph (klubben har ju en mall), om jag vet någon bra bil som är till salu eller garagefynd från någon avlägsen släkting som skall säljas. Tekniska frågor hänvisar jag till teknikpoolen.

Dagarna blir längre

Nu börjar det faktiskt märkas att dagarna blir längre även om solen mestadels lyser med sin frånvaro. Gissar att det är belysningsarmaturerna i garaget som lyser upp tillvaron innan vårsolen tittar fram. Utgår från att det pulas och putsas en hel del i garagen för att förbereda Trajan för säsongen 2023. Så är det i alla fall för min del. Jag har en hyfsad lista på saker som måste åtgärdas, byte slavcylinder till kopplingen, bromsar som låser sig, lampor som inte vill lysa, vänster bakhjulslager, styrleder och bakre stötdämpare. Som vanligt har jag nog börjat för sent endast slavcylindern är bytt. I april har jag planerat att gå i pension så det får väl bli en slutspurt, om man nu hinner mer som pensionär? Bilen måste på något sätt komma i drift till sommaren.

Brukade starta med veckoträffar

Tittar vi tillbaka i tiden så brukade entusiastsäsongen hos oss som bor i Stockholm starta med veckoträffar kvällstid efter jobbet på något trevligt café med plats för uppställning av bilarna, men med den trafikökning som varit i staden har det varit svårt att få ihop någon bra kväll. Att ta sig från ena sidan staden till den andra har blivit nästan stört omöjligt och om man kom fram så blev det vid olika tider. Aktiviteten självdog. Funderar på om det skulle vara värt att pröva något ställe tidig eftermiddag för dem som kan, alternativt någon rundringning för att få ihop någon Triumffikaträff lite mer spontant.

Problemet ovan gäller egentligen alla Stockholms bilklubbar. Det jag upplever nu är att intresset har ökat för att göra något ihop med andra Engelska bilklubbar. Vi har fått nytt aktivt liv i gamla träffar runt Mälardalen som Treklubbarsträffen i augusti (MG, Healey, Triumph), British Sport Car Meeting (alla engelska sportbilar är välkomna) också i augusti och i maj familjen Emthén på sin gård Ladugårdens Pub o Sal i Enhörna, United British Car Clubs Mälardalen i Säby utvalda söndagar under sommaren, för att nämna några. Dessa träffar har blivit populära och samlar deltagare oavsett väder. Visst är våra Triumphbilar värda att beskåda men det är även intressant att se vad andra engelska sportbilar har att bjuda på och hur deras klubbar fungerar. Datum för dessa och andra intressanta träffar kommer att anslås i vår klubbtidning.

Tips!

Ett annat tips är att slå följe över en helg med några andra medlemmar som nödvändigtvis inte måste vara boende i samma stad. Vi är ett gäng om 4-6 bilar som brukar träffas och boka upp oss ett par dagar någon stans i Sverige. Ja, vi kommer från olika städer och brukar hitta några bra övernattningsställen och sevärdheter i rimlig anslutning till boendet. Vi turas om att lägga turen och göra bokningarna, oftast i trakter som den sammankallande känner väl till. Just att vi inte är så många bilar gör hela ”grejen” lite enklare. Omnejder som vi har klarat av är Dalarna, Östergötland, Västergötland, Roslagen, Södermanland och Värmland.

Med dessa rader önskar jag Er alla en riktigt bra start på Triumphåret.

Varma hälsningar
Torbjörn Zettergren

Utbytt slavcylinder



Ordförande Jan i baren hos motorklubben The Teddy Boys



Stopp i Roslagen för att studera hällristningar

Engelsk bilträff på familjen Emthens gård i Enhörna



Vädrets makter





Två generationer TR-bilar och två generationer Edvardsson

”Nästa Generation”

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

Text & foto: Bengt Arvidsson

It´s a family affair.

Gittan, Hasse och Daniel Edvardsson

Nääå, ingen har övertalat mig säger Daniel. Jag har ganska länge längtat efter en egen sportbil. Det tog fart när jag var med pappa Hasse och skruvade på hans TR4, sen har det växt mer och mer.

Fast Daniel har ju nästan växt upp med Triumph TR. Vi åkte när du var riktigt liten till Örkelljunga och djurparken där fyller Hasse i, han har alltid varit med och skruvat och tyckt att det var kul. Efter körkortet har han också kört TR fyran avslutar en stolt pappa.

Redan som liten grabb hade Daniel koll på TR4:an

Det var så att till och med jag fick köra TR4:an en gång när Daniel bara var 8-10 år säger Gittan.

Det var en varm och skön sommardag och vi skulle köra från Simlångsdalen till Halmstad, då säger Daniel… –mamma kan vi inte ta Triumphen. Ja tänkte jag säger Gittan – hur svårt kan det vara.

När vi sätter oss i bilen så säger Daniel mamma du måste öppna motorhuven först – oj då körde det ihop sig med en gång fortsätter Gittan.

Pappa har en vajer där som har drar i sade Daniel och han visste också hur man öppnade motorhuven. Men vilken vajer då…? Så vi fick ringa till Hasse som stod på en flygplats i Belgien, han pratade med Daniel som fattade direkt vad som skulle göras och så kunde han fixa med den där vajern och jag kunde starta bilen skrattar Gittan.

Sen skulle vi testa vilka knappar som gick var och när vi kom till spolarvätskan så fick vi oss en härlig dusch minns Daniel och skrattar gott åt storyn med mamma.

Så blev det då äntligen körkort för Daniel

Körkortet tog jag direkt vid 18 år, ett par veckor efter födelsedagen fick jag lappen. Övningskörningen började vid 16 år och jag körde mycket. Ja med mig bredvid som satt och sov säger Gittan. Stor skillnad mot ”den gamla goda tiden” då man inte lagligen fick ratta någon bil innan fyllda 18 år.

Jag fick ju köra pappas TR4 många gånger och jag fick till och med köra den själv, ett starkt bevis på förtroende tänker jag, man släpper ju inte iväg vem som helst bakom ratten men Daniel är en kille att lita på säger pappa Hasse.

Men hur började familjen Edvardssons sportbilsresa med Triumph egentligen

Jo så här säger Hasse och berättar: dagen före Nyårsafton 1993 körde jag upp till Västerås och köpte min TR4a. Varför det blev just en Triumph vet jag inte riktigt, men linjerna, kromet och den genuina engelska looken var en bidragande orsak. Jag hade ingen erfarenhet av Triumph eller TR bilar så det var nog ett litet infall jag fick.

-94 då jag träffade min fru Gittan bodde jag i en lägenhet och TR4:an var inhyrd i en garagelänga i närheten. För att imponera tog jag med henne en höstdag till garaget för att städa och tvätta bilen. Det var första gången hon såg den.

....” Åååå vilken söt liten fin bil !!! Vad heter den?!!! .....Äh, den heter väl inget svarade jag.

Vi städade vidare och så kom en äldre kvinna gående, hon stannade och utbrast. ”Åååh vilken fin söt liten bil! Vad heter den då??? Så kan det gå.

Lite lustigt är att både Gittan och jag har varit på Anderstorp och tittat på Ronnie i formel 1 på sjuttiotalet, och vi var flera gånger och tittade långt innan vi träffades. Jaa säger Gittan-min pappa älskade Formel 1 och vi var flera gånger och tittade på på tävlingarna när Sverige var på Formel 1 kartan. Vägen från Formel 1, Ronnie och Lotus till Triumph TR4 kanske inte är så lång egentligen och nu är sonen Daniel med i racet också.

Lite av TR4:ans historia

Den såldes ny i Luleå med leveransdatum 29/6-65 och är alltså vänsterstyrd. Jag är 7:e ägaren. Idag är färgen Flamable Red men den var British Racing Green när den lämnade bandet i Coventry. TR4:an är förstås en A med IRS som står för Independed rear system och syftar på den delade bakaxeln som förbättrade väghållning och Comfort mot den ursprungliga TR4 som hade en stel bakaxel. Motorn som är en utveckling av Standard Vanguard motorn (Grålle traktorn) har dubbla Stromberg förgasare och ger 104 hk, alltså ingen bil man köper för axet eller fartresurserna!

The buy...

I december -93 köpte jag alltså TR4:an säger Hasse. Det var strax innan Gittan och jag träffades. Jag hade funderingar på att köpa en sportbil och tittade runt på annonser i tidningar som man gjorde på den tiden. Så dök TR4:an upp och när jag läst på lite om TR bilarna så tyckte jag att det var en härlig modell, priset var rätt så det var inte så mycket att tveka på egentligen.

Innan dess hade jag inte ägt några extra vaganta bilar. Dock hade det funnits både Amazon och SAAB Turbo i stallet som man fått jobba lite med för att hålla i gång. Inga extrema bilar alltså men dom var ju häftiga på sin tid.

Fast motorlivet började med moppe som 9-10 åring och sedan dess har alltid motorintresset funnits med fortsätter Hasse som så många andra av oss körde moppe nästan när man lärt sig gå.

En del skruvande blir det ju förstås

Sedan -93 har det blivit en hel del pyssel med TR4:an. Eftersom jag saknar både plats och svetskunskaper så har jag aldrig gjort någon ramlyft Även om jag gärna skulle vilja göra det, då det finns lite att pyssla med där. Inte rost, men en del förbättringar och uppsnyggning.

TR4 och TR6 klara för nya äventyr



Däremot har jag fixat en hel del inne i sittbrunnen med nya paneler, omklädda säten och ny sufflett. För att förbättra köregenskaperna så har jag bytt ut dom gamla klassiska dörrstängarna mot teleskopdämpare och monterat krängningshämmare.

Växellådan var vid köpet 4 växlad utan over drive. Jag funderade på om jag skulle installera en over drive men valde istället att köpa en konverteringssats ifrån USA (HVDA) och monterade en Toyota Supra låda istället. Beställde hem satsen och fick tag i en Supra låda med låga mil. Allt gick bra att installera och den 5:e växeln ger bilen en helt annan komfort än tidigare.

För två år sedan så tappade jag effekt på motorn och konstaterade att kammen var sliten. Jag rev ut motorn och gjorde en renovering av hela motorn. Ny kamaxel och lager, inslipning av ventiler. En allmän upputsning av motorn och en omlackering av motorrummet. Jag installerade även en växelströmsgenerator och satte in en starkare modern startmotor. Fläkten tog jag bort och ersatte med en elektrisk fläkt istället nu när jag hade säkrat laddning med den nya generatorn.

Du Daniel, hur är det med teknik och motorintresset då...?

Du hade aldrig någon moppe alltså förstår jag utan hoppade direkt på en riktig bil.

Lite motorintresse fanns faktiskt redan som liten tänker Daniel högt, kanske inte som i dag med det började väl att växa där.

Teknikintresset fanns dock redan från början och jag var med i en modellflygklubb, ”Hökarklubben” i Halmstad. Där byggde jag Radiostyrda flygplan som jag flög med och var väldigt aktiv en period. Det tekniska intresset fortsatte på gymnasiet. Då byggde jag en 3D skrivare säger Daniel. I den skrev jag bl a ut en Spitfire i sektioner som jag sedan limmade ihop och utrustade med motor och batterier. Den flög jag sedan med men jag gjorde också en helikopter och drönare att flyga med.

Jag är maskiningenjör från högskolan i botten säger Daniel men nu jobbar jag med dialysmaskiner och det ger ju en bra grund att förstå tekniken även i gamla bilar. Fast det finns ju egentligen mycket likheter mellan en moppe och en Triumph, det är enkel teknik och lätta att skruva i säger Hasse.

Familjen Edvardssons på ljugarbänken men inga fake stories här inte.



På touring med Hasse och Gittan och engagemanget i klubben...

Att ligga och köra i 60-80 km i timmen är det bästa som finns och i dom lägena så går bilen fantastiskt fint och med en härlig komfort. Vi använder TR4:an till semesterturer och lite bilträffar.

2017 var vi på TR klubbens Europa möte i Dijon berättar Hasse. Då passade vi på att köra en sväng nere i Schweiz innan mötet började på fredagen i Dijon. Lite utanför Dijon stannade vi till på en tvätta själv station för att snygga till bilen lite. Jag började med att spruta på schampo och skulle ta lite med svampen, men såg att den blev alldeles röd, ingen bra upptäckt. Spolade av så snabbt det gick och undersökte skadorna. Färgen hade blivit mer orange än röd, vilket ju kändes sådär när man skulle rulla in bland 160 andra TR bilar minns Hasse.

Mr Cap fick ta en ordentlig omgång i lacken efter att jag kommit hem och dom lyckades ganska bra att få tillbaka den röda färgen igen.

Vi har varit på några svenska sommarträffar bla i Ästad, Hallstahammar, och Bohuslän. Fram till mötet i Ästad 2016 hade vi inte varit med på någon av klubbens sommarträffar. Jag hade fått för mig att det var ett möte för inbördes beundran!!! Så fel man kan ha!

Vi har verkligen uppskattat gemenskapen och mötet med alla trevliga vänner fullständigt prestigelöst. Bilarna är en orsak till att träffas och ha trevligt och man får många tips och alla delar med sig av sina erfarenheter. På mötena så kommer man ut på fina krokiga vägar och upptäcker platser vi inte skulle gjort annars.

I fjol var det ju vår Europaträff i Båstad som blev en väldigt trevlig tillställning. Nu i år har vi planer på att åka till England där 2023 års Europamöte äger rum.

Förra året blev jag vald till kontaktperson ut mot övriga Europeiska TR-klubbar där det framför allt planeras för kommande Europamöten. Det har blivit ytterligare en möjlighet att träffa trevliga människor och knyta band som jag inte fått möjlighet till annars. Nästa år är det Schweiz och 2025 Tyskland, Belgien 2026, så löper det på säger en stolt pappa, TR-ägare och utlandskoordinator.

Så här köper man en TR6 i unga år...

Innan jag köpte Hans Hägglunds gamla TR6 hade jag tittat på en TR4 men det slog inte fast just då säger Daniel. Ända sedan Susanne började kolla med klubben om värde och säljmöjligheter av TR6:an var jag intresserad fortsätter han. Då hade vi redan hus och garage i Borås så det passade in väldigt bra.

Efter som vi var bekanta med Susanne och Hans Hägglund hörde hon av sig och undrade vad värdet var på TR6:an. Jag bollade frågan vidare till bl.a Bengt Nylen och Sten Lennbro och meddelade deras uppfattning om skick och värde. Det lustiga är att parallellt med det hade Daniel kontaktat Susanne och diskuterat ett eventuellt köp.

– Jaa, jag var lite sugen säger Daniel men med nyköpt hus fanns inte riktigt underlag för finansieringen. Då frågade han oss fortsätter Hasse om vi kunde tänka oss att sponsra köpet lite grand och det gjorde vi förstås gärna Så kan det alltså gå till att bli TR6 ägare.

Faktiskt är det dessutom så att Sten Lennbro kom fram och till TR6:an på Europamötet och sa: den här bilen var



Nybliven stolt TR6 ägare Daniel Edvardsson

jag och tittade på för tjugo år sedan men då var det fel på bromscylindern så det gick inte att provköra och då fick det vara. Sen öppnade han dörren på vänster sida och kollade instegslisten som fortfarande efter tjugo år var lös. Det får skrivas upp på Daniels to do list.

Susanne uppskattade också att bilen gick till Daniel som hon kände och att den skulle få ett tryggt hem och fortsatt vara en del av TR-klubben.

Vad har du för planer med TR6:an undrar jag...

– Jaaa, säger Daniel och drar ut på svaret, men njuta av den ska jag säger han och komma ut och köra lite långturer ihop med pappa och TR4:an. Jag tog över TR sexan i juli -22, så den är ganska ny garaget fortsätter han.

Sen är det ju alltid lite grejor man vill göra med bilen. Nu i vinter skall jag byta lite packningar som läcker. Jag har gjort en lista på saker att göra och en inköpslista också. Ordning och reda, en plan att jobba med. Här är det ingenjörens noggrannhet man kan skymta.

Daniel fungerar så att han fördjupar sig i det han är intresserad av och efter köpet var det första ämnet bränsleslangar att både undersöka och byta till nya hållbara slangar slår pappa fast.

Men TR6:an är ändå i ett bra skick och mycket är gjort på den under de sex år som Hans Hägglund hade bilen.

Jag gick med i klubben direkt efter köpet säger Daniel och på köpet fick jag den förmånliga MHRF försäkringen.

Lite är man nog sugen på att engagera sig i klubben och absolut vara med på träffarna fortsätter Daniel, det kommer absolut att bli så.

Det finns ju mycket kunskap om bilarna och tekniken i klubben, många duktiga mekaniker som gärna delar med sig av kunskapen säger båda generationerna Edvardsson i kör och visst har vi en härligt social och trevlig klubb med hjälpsamma medlemmar.

Vi önskar hela familjen Edvardsson lycka till i fortsättningen med både touringar och det skruvande som behövs, samt inte minst koordineringen med övriga TR-klubbar i Europa.

Daniel tar över TR6:an från Susanne och bilen blir kvar i TR-klubben. Foto privat





TR 6 PI 1970

Ägare Daniel Edvardsson


TR6



Text: Inge Jonsson

När nöden är som störst...

...är hjälpen som närmast, dvs. om du har packat rätt i skuffen.

Att ta med i bagaget för längre TR-resor

- Varningstriangel (det är ju lagkrav), kanske även varningslampa då de äldre bilarna saknar varningsblinkers
- Två reflexvästar
- Första förbandskit
- Ficklampa
- Bogserlina
- Startkablar

Lite verktyg, beroende på hur händig du är. Om du inte mekar själv kan det vara en bra idé att ta med den kompletta verkstadshandboken för modellen, så kan en verkstad få lite hjälp vid felsökning och hur man åtgärdar problemet. För TR6 heter den ”Repair Operation Manual Second Edition” och brukar den benämnas ”The brown bible”. Funkar bra för TR250 och TR5 med.

- Domkraft
- Tändstiftnyckel
- Fasta nycklar, (minst 5/16”tom 3/4”, 7-9-11-13-14-17-19 mm kan till nöds fungera också)
- Skiftnyckel
- Kombinationstång
- Polygriptång
- Några skruvmejslar, spår- och Philips
- Ett enkelt universalinstrument eller provlampa

Förbrukningsmateriel

- 5 liter bensin (kan ev uteslutas om man är uppmärksam på nivån i tanken)
- 1 liter motorolja, förslagsvis 20-50.
- Silvertejp och ev. vulktejp, järntråd och buntband är inte så dumt heller
- Säkringar och lite elkabel, ev. ett relä också, fast med lite kunnande kan originalrelän ersättas med tex. Biltemas eller motsvarande standardrelän.
- Snabblagningssats för punkterat däck.
- En dunk med vatten, eller åtminstone något att hämta vatten i.

Reservdelar

- Rotor till fördelaren. (TR5 och TR6, Red rotor 418726 Distribution Doctor)
- Brytarkontakt och kondensator. (Även om du har elektronisk brytare är det bra med en likadan brytare i reserv)
- Strömfördelarlock
- Eller, så gör man som jag, tar med en komplett fördelare inkl. tändkablar. Inget pill, bara byta rubbet på en gång.
- Eventuellt även extra tändspole
- Fläktrem
- Ett set tändstift är trevligt att ha med när de som sitter i blivit sura och kanske inte så enkla få rena vid vägkanten.
- Reservglödlampor.
- Extra tändningsnyckel
- Reservhjul (Kan ev uteslutas om du vill få plats med mer bagage).
- Två extra spridare, nyrenoverade. (gäller PI-bilar)

Lite överkurs, men på riktiga långresor så....

- Hjullager
- Ventil för värmen (de har en tendens att förr eller senare gå läck, för TR4-TR6 heter den Moss 565755)
- Elektrisk bränslepump (gäller PI-bilar)

Personligt

- Pass
- Fotokopior på passen. (Förvaras på annan plats än passen.)
- Försäkringskassans European Health Insurance Card.
- Bilförsäkringspapper. Se till att du har telefonnummer med dig till den du behöver ring om något händer.

Kolla före resan

- Är batteriet i bra skick och laddat
- Är tändstiften i bra skick
- Oljenivån
- Vätskenivån i kylaren
- Däcktryck
- Är alla slangar till kylaren och bränslet är fräscha?
- Ljuset

Ha nu den bästa av resor och skulle det oförutsedda ändå hända, se till att ha Appen (som kan laddas ner på https://www.tr-register.co.uk/resources/app) TR Register Breakdown App och som beskrivs i tidningen, nerladdad på din mobiltelefon, så är hjälpen närmare än du tror.

Uppföljning
gällande problem med bakbromsarna

I förra numret skrev jag om ett problem med de bakre bromsarna på min TR6. Jag tror att samma utförande och därmed problem kan drabba samtligt i serien TR4-TR6. TR2 och tidiga TR3 har ett annat utförande.

Anders Tibblin läste min artikel och ringde mig med ett glatt budskap. Anders har helrenoverat en TR6 och nu även en TR8 som blev klar i somras. Han hade haft samma problem som jag med sin TR6:a. Vidare berättade Anders att han tidigare i livet hållit på med VW 1200. Den hade samma typ av bromsar från Girling men infästning av bromsskon var bättre gjord på VW.

Köpte ett kit till VW 1200

OK! Iväg till Mekonomen och köpte ett kit till VW 1200. Det heter ProMeister 105-0522 och kostade 121:- inkl. några delar som jag inte behöver. Infästningen är gjord med en spiralfjäder och en kuperad bricka som vrids och det känns och syns att detta utförande kommer inte att hoppa av för att man kör över ett gupp. Denna variant satt på alla ”bubblor” från 1945-1985 (1200-1303). En sats 105-0522 räcker för övrigt till två TR-bilar eftersom satsen är avsedd för en ”bubbla” som ju hade trumbromsar både fram och bak.

7,2 mm borr

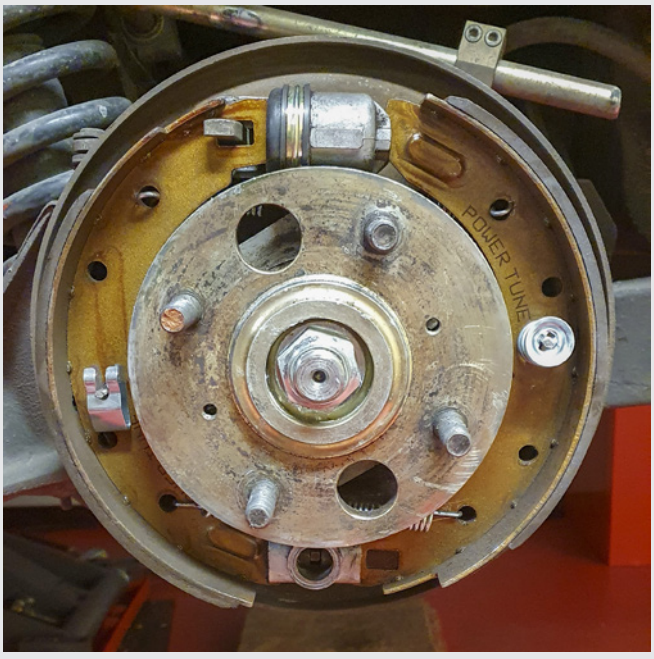
Hålet i bromsbacken och bakomliggande plåt är bara 6,5 mm men de ”nya” pinnarna har en bredd på 7,2 mm. Hålet i bromsoket borrades upp till 7,2 mm. 7,2 mms borr är inte så vanliga men du kan köpa ett på www.kullagret.com . Sök på 7,2 mms borr. Kostar 68 kr. Det går ju att borra med 7 mms borr och fila upp hålen men det är mer jobb än att offra 68 kr. Kapa inte ”vingarna”. Det är bra om de är så stora som möjligt.

Bedöm själv

Jag lämnar utförandet upp till var och en att bedöma om ni tror på det eller ej. Eftersom både Anders och jag drabbats av att pinnen hoppar ur fjäderbrickan så är det värt att testa detta nya utförande. Det verkar vara mycket stabilare. Att det inte är original syns ju knappast!

Bengt Nylén

Baknavet med bromsbackar. Till vänster originalutförande. Till höger utförande som VW 1200.



Detaljer ur satsen 105-0522 som används



Break Down App

I TR Magazine nr 2/2022 skrev jag om den fina Break Down App som TR Register tagit fram. Jag vill här påminna om den inför årets turer.

Vid Europamötet vi hade i Båstad var det några ekipage som fått utnyttjat appen på väg till Sverige och var överlyckliga att de så lätt kunnat hitta en verkstad som kunde hjälpa dem på rimligt avstånd.

Den är ju extra bra om man är ute i Europa och kör tex på väg till England, vilket ett antal medlemmar kommer att vara i september i år. Den är dock bra att använda även inom Sverige.

För att den skall bli ännu användbarare i Sverige vill det till att vi får inlagt alla de verkstäder som kan hjälpa till. Vi har inte många verkstäder som har lager på delar till just våra bilar men även en adress till en verkstad som har kunniga mekaniker som vill hjälpa till är mycket värdefull.

Många fel på våra bilar kan ju fixas utan att man har speciella delar för TR-bilar. En del delar är samma på våra bilar som på många andra äldre engelska bilar. Dessutom går det ju att skicka efter delar från någon leverantör i Sverige och få levererat dagen efter om det är bråtт om. Det går tom att få delar från en leverantör i EU hit på 24 tim om man betalar lite extra.

Ladda ner Appen

Hur gör jag för att ladda ner appen? Du söker efter ”TR Register” i Google Play store om du har en Andriod-telefon eller Apple appstore om du har en Iphone. Eller klicka på QR-koden härintill.

Du laddar ner appen och skapar ditt eget lösenord. Därefter kan du börja använda appen direkt. Du kan börja med att skriv in dina personliga data om du vill. Obs, dessa är skyddade av ditt lösenord. Mer info ser du i TR Magazine nr 2 år 2022.

Uppdatera verkstäderna

Det finns garanterat fler verkstäder i Sverige som kan hjälpa till än de som redan är inmatade. Du kan själv lägga in en ny verkstad men det är kanske enklast att du kontaktar Jan Sjögren som har tagit på sig att hålla appen uppdaterad vad gäller Sverige.

Vad väntar du på?? Ladda ner appen och njut av funktionerna!!

Available on the App Store

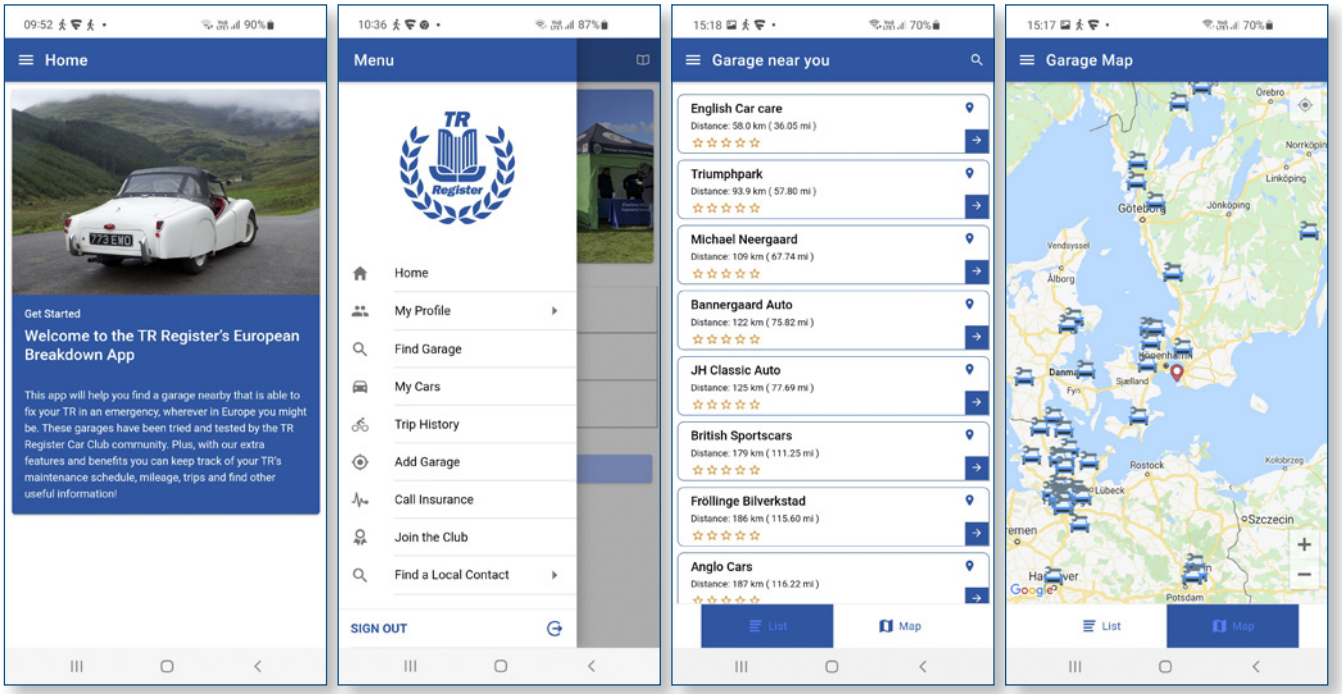
GET IT ON Google Play

När du laddat ner appen så blir du välkomnad av denna bild. Här kan du välja att trycka tex på My Profile

Då får du upp denna sida. Här kan du välja vad du vill titta på.

Trycker du på ”Find garage” får upp en lista på de verkstäder som ligger närmast.

Längst ner i samma bild kan du skifta till kartläge genom att trycka på ”map”.





The UK

European TR meeting 2023

1-8 september

3:e gången gillt???

I år är det dags för Europamöte i England. 2020 och 2021 blev inställt pga Covid, och förra året var det möte i Båstad och nu laddar vi för att det skall bli av i England i höst. Upplägget för träffen är i stort sett detsamma som det var tänkt förra året.

1-4/9 är det Weekendträff utanför Coventry för att sedan följas av en tur till ett hotell i Wales där det kommer att erbjudas turer på fantastiska vägar runt Snowdonia Nationalpark.

Weekendträffen 1-4/9

Plats: **Chesford Grange Hotell**

Fredag

Incheckning på hotellet under eftermiddagen, middag på kvällen på hotellet med underhållning.

Lördag

Under dagen kommer det att erbjudas körning genom Cotswolds landskap och pittoreska byar där Road books kommer att guida oss till dom olika besöksmålen. Tre alternativa besök kommer att erbjudas och önskan om vilket besök ni föredrar anger ni vid anmälningen till träffen som sker via ny hemsida. (Mer om den nya hemsidan på sidan 32).

De tre alternativen som erbjuds är:

- National Trust Charlecote Park: https://www.nationaltrust.org.uk/charlecote-park
- Gloucestershire Warwickshire Steam Railway: https://www.gwsr.com
- National Trust Chastleton: https://www.nationaltrust.org.uk/chastleton

Antalet besökare på respektive besöksmål är begränsat och man kan om man vill ange två besöksmål. Önskemålet kommer att försöka beaktas men kan komma att ändras efter förutsättningarna. På kvällen blir det middag med liveband som spelar musik ifrån 60/70 talet. Med anledning av att TR register firar 50 år så kommer kvällen gå i 70 tals stil. **Kom gärna utklädd i tidsenliga kläder!**

Söndag

The British motormuseum.

Efter frukost bär det av genom Warwickshire till The British Motormuseum. Här finns världens största samling av brittiska bilar. Titta runt på alla 300 bilar, och ät lunch på museet. Eftermiddagen kan tex spenderas i Stratford upon Avon, eller besök vid monumentet som rests till minne av Standard Triumph, eller åk tillbaka till hotellet.

Middag på kvällen med överlämning av stafettpinnen till våra schweiziska vänner som arrangerar mötet 2024.

Måndag

Efter frukost är eventet slut för de som inte fortsätter med turerna i Wales. För dessa bär det av till Llandrindod Wells i Wales.

Måndag till fredag 4-8/9

I Llandrindod Wells bor vi på 4 nätter på Metropole Hotell med rum, frukost och middagar inkluderade. Hotellet har spa och swimmingpool som kan utnyttjas hela veckan. Det kommer att finns möjlighet att köra olika turer med Road book för varje dag och man väljer själv om man vill köra enskilt eller i grupp. Välj mellan att se gruvor, slott, ett trevligt kaffeställe osv. Avslut fredag morgon efter frukost.



Chesford Grange

Priser

Weekend 1-4 September

Enkelrum £ 700

Dubbelrum £ 1030

OBS max 175 rum finns tillgängligt.

Frukost lördag, söndag och måndag. Lunch på söndagen.

Middagar fredag, lördag och söndag. Begränsad mängd öl/vin är inkluderat i måltiderna.

https://www.chesfordgrange.com

4 nätter på den efterföljande turen i Wales:

Enkelrum £ 500

Dubbelrum £ 750

Frukost och middagar exl. dryck är inkluderat i priset.

Luncher är ej inkluderat i priset.

https://www.metropole.co.uk

Anmälningstiden har gått ut men om du är intresserad kontakta Hans Edvardsson utifall det finns restplatser.



Samling hos Siw, Fabbe

Text: Ulf Sundin och Lena Rörström
Foto: Ulf "Fabbe" Fabiansson

Hjulafton 11-13 augusti

Första gången vi fick höra talas om Hjulafton var på sommarträffen i Nora. Fabbe pratade med sån glöd om denna träff som skulle äga rum i Lidköping och det lät spännande i våra öron. Tyvärr skulle det komma att dröja innan vi hade möjlighet att åka på denna träff men i år så skulle vi äntligen få vara med på Hjulafton.

Vi körde ifrån Kalmar och såg med förväntan likt barnen på julafton fram emot vår första Hjulafton. Den skulle komma att överträffa alla våra förväntningar. När vi kom till Lidköping blev vi väl mottagna hemma hos Fabbe och Siw. Vi fick god em fika i deras härliga trädgård i solens sken och träffade där många TRevliga människor. Fabbe berättade om hur programmet såg ut för dessa dagar och såg lite lurig ut och log när han sa att han inte visste om han skulle ha några vänner kvar efter dagarna...

Senare åkte vi i kortege ner till kanalen där vi ställde upp bilarna på avsedd plats och fler och fler TR bilar anlände samt många andra fordon som fyllde staden på olika platser. Det var verkligen som Fabbe sagt allt med Hjul såsom cyklar, motorcyklar, gräsklippare, traktorer men i kanalen även amfibiebilar och vattenskotrar. Staden myllrade av folk i alla åldrar och sen började det att mullra och fram till torget körde en mc kortege med ca 1000 motorcyklar. Det var en fantastisk syn. Man sa att man inte hade haft så många i kortegen tidigare. När alla anlänt blev vi uppma-

God välkomsfika vid ankomst.



Klart man måste ha julmust på hjulafton.





Fanns alla möjliga fordon.



Även handikappanpassade fordon.

nade att titta upp mot skyn och in över staden flög ett Herkulesplan på låg höjd med lastluckan öppen och där stod det en person och vinkade till oss. Det var en mäktig syn.

Det fanns mycket att titta på så förutom alla utställda fordon bjöds på gräsklipparerace, cykeltävling för barn, dragracing och drifting med mera. Det delades även ut priser och Gunnar Johansson fick pris för sin fina TR 3B. Folk var glada och sommarkvällen var fantastisk på alla sätt. Denna Hjulafton samlade man in pengar för barncancerfonden och det blev lite mer än 92 000 kronor vilket gjorde det hela ännu bättre. Vi avslutade kvällen med att äta pizza hemma hos Siw och Fabbe. Trötta men nöjda över vårt deltagande i eventet gick vi sedan till vårt hotell och somnade gott.

Hemlig aktivitet

Morgonen därpå funderade vi mycket över det Fabbe hade sagt... vad var det för aktivitet som vi skulle göra under dagen som var så hemlig och som kunde göra att vi kanske skulle säga upp vår bekantskap med Fabbe. Ha, ha... När vi sedan fick höra att det skulle vara bra att ta med extra kläder så snurrade tankarna ännu mera.

Efter frukosten var det dags för avfärd i kortege och vårt första stopp blev Resville som enligt Fabbe är ” Sveriges vackraste höla” och det var verkligen vackert. Många var vi som tog kort på platsen. Färden fortsatte genom ett vackert landskap och vi intog en god lunch på Lumber och Karle och där mötte även Leif och Annie Leander upp på sin väg till England. Mätta och belåtna åkte vi sedan vidare till en stor antikloppis i Larv till Lenas glädje (hon älskar loppisar) och Uffe är lika glad för att vi åker den ”lilla TR6: an”.

Därefter kom vi så till Grästorp och parkerade bilarna framför ett stort rött tegelhus. Fabbe ber oss att vända oss bort från huset och titta bort över parkeringen. Vi undrade vad som skulle komma och man hade inte en aning om vad man skulle titta efter. Vad skulle hända nu? Bakom oss hör vi hur någon (Fabbe) bankar på dörren till huset som öppnas och då vänder vi oss om och får se en kvinnlig vålnad i stort rödgrått hår och en lång röd sammetskaftan.

TR-bilarna står parkerade vid kanalen.





Mc-kortegen rullar in mot torget.

Hon säger inget men visar att vi ska gå in och uppför en spiraltrappa till andra våningen där vi blir hänvisade att sitta ner på bänkar vid ett långbord. Rummet är spöklikt på alla sätt och vis, det är dunkel belysning och det hörs ljud och rörelse av något. Vålnaden stryker runt bordet och oss och efter en stund börjar hon prata och hälsa oss välkomna till spökhuset i Grästorp. Vi får berättat att vi ska gå två och två på en liten rundtur i huset som är hemsökt.

Paren försvinner...

Spöket tar så med ett par i taget och visar dem fram till en dörr där de försvinner in för att efter en stund komma ut genom en annan dörr i rummet där vi sitter. Nästan alla ser lite bleka och tagna ut efter rundan. Ingen säger vad de upplevt och vi får sitta längst och vänta. Lena darrar nästan när vi ska börja gå och håller Uffes hand krampaktigt så han tror att handen kommer att lossna. När vi kommer ut efter våran runda så är Uffes hand vit och hans öron är nog utsatta för tinnitus av Lenas skrik när hon blir överraskad av diverse hemskheter. När alla hade fått ner pulsen och fått höra historien om spökhuset som vi alla blev imponerade av så var det dags att säga adjö till vålnaden och hennes man. Nog för att vi blev rädda men vi slapp klädombyte!

Britt och Bengt firar guldbröllop.



Nu rullade vi vidare, mot Lidköping på härliga vägar. När vi nästan är framme så stannar vi till och gratulerar Bengt och Britt Olsson på deras guldbröllopsdag. Efter att vi parkerat bilarna hemma hos Siw och Fabbe så gick vi till hotellet för att fräscha till oss inför en utgång med god mat och dryck. Kvällen bjöd på många skratt i ett härligt TR-gäng. När kvällen hade övergått till natt så var det dags att dra sig tillbaka.

Vi vaknade utvilade och intog frukost innan det var dags att hämta bilen och tacka för oss efter ett par underbara dagar. Hemfärden gick bra tills vi började närma oss Jönköping. Då började vi höra ett missljud vid ett av bakdäcken och tanken slog oss om haveriet som blev på Öland på en annan TR6a. Vi stannade och ryckte på däcken men det kändes ok även om ljudet var kvar. Då kollade vi var Biltema låg och det var bara tio minuter bort, vi körde i lugnt mak dit och hissade upp bilen och Uffe kröp under och började leta efter felet. Hittade till slut att ett par bultar hade lossnat lite grann till drivknuten. Ett lätt fel som skrämde oss rejält. Så ett tips är att det kan vara bra att kolla över dem bultarna på våra bilar då låsningen kanske inte är den allra bästa på bilarna som inte är så nya längre.

Därefter rullade det på fint hemåt och vi åkte på mindre vägar som är roligare att köra. Vi kom hem på eftermiddagen lite trötta men väldigt nöjda efter en härlig vistelse i Lidköping. Det var så himla roligt att få vara med om Hjulafton och träffa alla trevliga människor och uppleva det fina koncept som Fabbe och Siw ordnat.

Ett stort tack till Siw och Fabbe och alla andra som var där för gemytligt sällskap.

Hälsningar från Ulf Sundin & Lena Rörström



Amfibiebilarna glider runt i kanalen.



Avslutningen av hjulafton blev med pizza hemma hos Siw och Fabbe.



Hercules flyger lågt över staden.



Gunnar fick pris för sin fina bil.



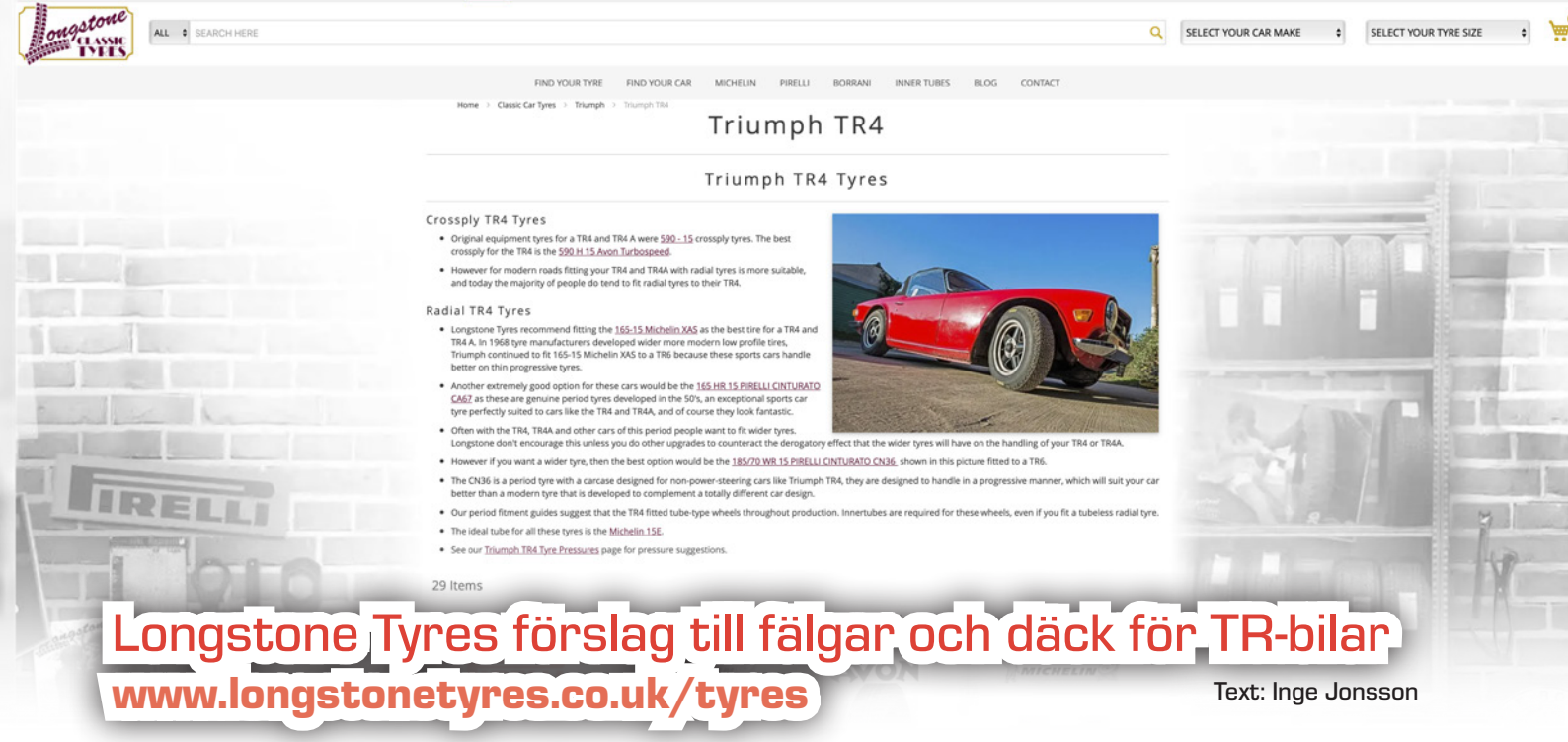
I spänd förväntan på vad som ska hända i spökhuset



Lena är nöjd med att ha kommit levande efter pökrundan.



Resville ”Sveriges vackraste höla”



Longstone Tyres förslag till fälgar och däck för TR-bilar

www.longstonetyres.co.uk/tyres

Text: Inge Jonsson

Observera att detta är en översättning av rekommendationer från Longstone, andra leverantörer eller aktörer på marknaden kan ha andra åsikter beroende på hur du brukar din bil eller om den är modifierad. Många av Longstones rekommenderade däck säljs i få exemplar och är därför ganska dyra, speciellt om man lägger till tull och frakt till Sverige. För moderna radialdäck i vanliga dimensioner kan man hitta mycket prisvärda alternativ.

Fälgdimensioner

- ET 15 (mm), kallas också offset, för överbreda, dvs. 6” eller mer, fälgar kan man behöva minska ET till ca 0 mm
- Bultcirkel 114.3-4 (BCD -- Bolt Circle Diameter or PCD -- Pitch Circle Diameter)

(Fetstil för rekommenderad fälgbredd)

- Fälgar 15 x 4”, **4,5**”, 5” för TR2-TR4
- Fälgar 15 x 5”, **5,5**” för TR5-TR6
- Max 4” fälg får plats i reservhjulsutrymmet på TR2-3, däcket får max vara 165 profil.
- För TR7-8 är måtten, ET 19mm+, BCD 4x95.25mm, Fälg 13”x5.5”-6”

TR2

- Från början utrustades Triumph TR2 med 5.50 - 15, om man fortfarande vill använda diagonaldäck på sin TR2:a, så finns de här däcket 5.50 x 15 Excelsior.
- På dagens bättre och snabbare vägar lämpar sig dock det klassiska PIRELLI CINTURATO ™ då det har bättre grepp och riktningsstabilitet än.
- Longstone rekommenderar 155 HR 15 PIRELLI CINTURATO CA67 som det bästa radialdäcket för en TR2:a.
- 155 – 15 beteckna även som 155/80 R 15, 155 x 15, 155/80 – 15 och 165 – 15 blir 165/80 R 15, 165 x 15, 165/80 - 15
- Många TR2-ägare väljer ofta den lite bredare dimensionen 165R15, och då skulle Longstones val bli 165 HR 15 PIRELLI CINTURATO CA67 för en TR2.
- Longstone avråder absolut att montera bredare däck som 185/70 - 15; då detta kommer att fördärva köregenskaperna hos TR2:an..
- Om man behöver innerslangar i sina däck rekommenderas Michelin 15E.
- Föreslagna däcktryck för TR2 är 24psi/1,65 bar framme (26psi/1.8 bar vid högfart), och 26psi/1,8 bar bak (28psi/1,93 bar vid högfart).

TR3

- Triumph TR3 hade från början liksom TR2 ett 5.50x15 diagonaldäck, men rekommendationen blir liksom för TR2 155 HR 15 PIRELLI CINTURATO CA67 vilket ger de trevligaste köregenskaperna.
- 155 – 15 beteckna även som 155/80 R 15, 155 x 15, 155/80 – 15 och 165 – 15 blir 165/80 R 15, 165 x 15, 165/80 - 15
- Precis som för TR2 väljer många det lite bredare 165 HR 15 PIRELLI CINTURATO ™ CA67 för bättre grepp.
- 165 SR 15 Michelin XZX är ett relativt prisvärt däck I sen 60-tals-stil, men inte direkt ett sportbilsdäck.
- 165R15 Michelin XZX Whitewall, finns även med vita däckssidor, men det passar inte så bra på en TR3:a.
- Om man behöver innerslangar i sina däck rekommenderas Michelin 15E.
- En del går upp i dimension ända till 195/65X15 och mer, men Longstone avråder från detta.
- Som däcktryck för TR3 föreslås 30 psi/2.06 bar fram och 34psi/2.34 bar bak.

TR4

- Originaldäck för TR4 and TR4 A var 590 - 15 diagonaldäck, 590 - 15 benämns också som: 590 x 15, 5.90-15, 5.90H15, 5.90V15. Om man fortsatt vill ha diagonaldäck till sin TR4 så är ett bra val 590 H 15 Avon Turbospeed.
- Emellertid så fungerar det bättre med radialdäck på TR4 and TR4A, och det är den typen av däck man vanligen väljer nu för tiden TR4, Longstone Tyres rekommenderar 165-15 Michelin XAS som det bästa däcket för TR4 and TR4 A. Runt 1968 började däcktillverkarna utveckla bredare moderna lågprofildäck, Triumph fortsatte dock att montera 165-15 (: betecknas även 165/80 R 15, 165 x 15, 165/80 - 15). Michelin XAS upp till TR6 eftersom de ansåg att de här sportbilarna betedde sig bättre på relativt smala fjädrande däck.

- Ett annat utmärkt alternativ för de här bilarna är 165 HR 15 PIRELLI CINTURATO CA67 eftersom de är tidstypiska däck utvecklade på 50-talet som sportbilsdäck, samt att de passar bilar som TR4 and TR4A, fantastiskt.
- Som ofta med TR4, TR4A och andra bilar från den här tiden, brukar ägarna gärna montera bredare däck. Longstone rekommenderar inte detta, såvida man inte vidtar andra åtgärder för att förbättra vägegenskaperna hos TR4:an.
- Om man ändå vill ha ett bredare däck, så är ett bra alternativ 185/70 WR 15 PIRELLI CINTURATO CN36 .
- CN36 är ett däck samtida med bilen och konstruerat för bilar utan servostyrning liksom TR4, det är konstruerat att fjädra och kommer att passa bilen bättre än ett modernt däck som är anpassat till en helt annan bilkonstruktion.
- För däckstryck till TR4 finns många val beroende på däckstyp, en komplett guide finns på https://www.longstone.com/triumph-tr4-tire-pressures#tire-pressure sammanfattat i tabellen nedan.

Modell	Michelin Diagonaldäck Däcktryck (F/b) PSI	Michelin Radialdäck Däcktryck (F/B) PSI	Pirelli Däcktryck (F/B) PSI
TR4 före No. 23383	22/24 28/30 (High-Speed)	24/32	25/27
TR4 efter No. 23383	20/24 26/30 (High-Speed)	22/38	25/27
TR4 A (stel axel)	17/23	19/25	25/27
TR4 A (IRS)	17/21	19/23	25/27

TR5

- För TR5 rekommenderar Longstone classic tyres 165-15 Michelin XAS eller 165 HR 15 PIRELLI CINTURATO CA67.
- 165 – 15 : betecknas även 165/80 R 15, 165 x 15, 165/80 - 15
- Longstone rekommenderar 165-15 Michelin XAS för Triumph TR5 eftersom det är ett tidstypiskt assymetriskt däck med utmärkt grepp och riktningsstabilitet
- Longstone rekommenderar också 165 HR 15 PIRELLI CINTURATO CA67 som är ett annat tidstypiskt däck med bra vägegenskaper för TR5
- Det är intressant att komma ihåg att även om det fanns lågprofildäck att tillgå när TR5:an tillverkades , så avstod TriumphIt från att montera dessa. TR6:an försågs också med 165-15 Michelin XAS. Detta för att Triumph vid den tiden ansåg att lågprofildäcken inte skulle fungera för TR5 och TR6.
- Om du ändå vill ha bredare däck, så använd 185/70 WR 15 PIRELLI CINTURATO CN36 eller 185/70 VR 15 Michelin XWX vilka erbjuder bredare däck utan att försämra vägegenskaperna eftersom de är däck som utvecklades för bilar som TR5.
- För bilar med ekerhjul behövs innerslang, och då rekommenderar Longstone Michelin 15E som bästa valet.

TR6

TR6 PI.

- Från fabrik monterades TR6 med 165 R15 radial däck (andra beteckningar för 165 - 15 är 165/80 R 15, 165 x 15, 165/80 - 15).
- Ett av valen var 165-15 Michelin XAS vilka var utmärkta däck.
- Ett annat bra val var 165 VR 15 PIRELLI CINTURATO CN36.
- Om man vill ha lågprofil, så är 185/70 WR 15 PIRELLI CINTURATO CN36 ett bra alternativ.
- Michelins tidstypiska guide föreslår 22psi/1,5 bar fram och 26psi/1.8 bar bak för deras XAS däck.

TR6 USA spec.

- USA-bilar utrustades med 185R15 däck. Dessutom försågs de med annan utväxling för att kompensera för den större hjuldiametern. De fick utväxling 3.7-1 istället för 3.45-1 som på PI-bilarna. Det gör att sätter du hjul med mindre diameter, så får motorn högre varvtal vid given hastighet (ca 7%). Detta blir speciellt störande om bilen inte har OD, vilket knappt någon USA-bilar hade vid leverans.
- Andra beteckningar för 185 - 15 är: 185/80 R 15, 185 x 15, 185/80 - 15.
- 180HR15 Michelin XAS är ett alternativ om man tycker styrningen går tungt.
- Annars är 185 VR 15 Pirelli Cinturato CA67 ett bra radialdäck i denna storlek.

TR7

- TR7:an från 1975 såldes med 175/70R13 Goodyear G800S eller Michelin XV.
- Idag föreslår Longstone 175/70 VR 13 PIRELLI CINTURATO CN36.
- På den 5-växlade TR7-modellen från 1979 användes 185/70R13 däck, Longstone föreslår idag 185/70 VR 13 PIRELLI CINTURATO CN36.
- För de här däcken bör man använda Michelin 13E innerslang.
- Föreslagna däckstryck för TR7 är – 24psi/1,65 bar fram and 28psi/1,93 bar bak.

TR8

- När Triumph utrustade TR7 med en V8 användes 185/70-13 däck.
- TR8:an såldes med antingen 185/70 VR 13 PIRELLI CINTURATO CN36 eller med 185/70R13 Dunlop SP Sport Aquajet alternativ som inte längre finns.
- 185/70 R 13 Michelin XDX är ett bra val förTR8.
- För de här däcken bör man använda Michelin 13E innerslang.
- För Triumph TR8 föreslås däcktrycket - 28psi/1,93 bar runtom.

Text & foto: Ulf Sundin

Hallå där, TR-klubbens styrelse

I denna artikelserie skall vi berätta lite om styrelsearbetet i Triumph TR Club Sweden och hur styrelseledamöterna ser på sin roll i styrelsen och i klubben, vilka framtidsvisioner som finns och hur vi skall nå målen. Syftet är att få en mer öppen diskussion med alla medlemmar och en bättre insyn i de möjligheter och svårigheter som ligger framför oss, inte minst utmaningen att bidra till att våra bilar framöver kan köras på vägarna och att fler kan få uppleva känslan av en riktig sportbil i sittbrunnen.

”Ett ögonblick, Ulf Sundin”



En lycklig Ulf studerar Triumph V8

– Berätta lite om dig själv Ulf

Jag är 59 år och far till fyra barn. Jobbar som byggnadsmålare på antingen stora nybyggen som lagbas eller så gör jag riktigt gamla hus, slott som utbildad dekorationsmålare. Min första sportbil blev en Triumph spitfire MK IV som jag och min far köpte 1983 för att renovera den tillsammans. Dessvärre gick pappa bort så jag fick göra renoveringen själv. Hade den några år sen blev det barnvagn istället för sportvagn.

Dock blev längtan för stor efter en ny Triumph och då ville man ha något som var lite häftigare än en Spitfire. Då blev det en TR6a som var importerad från Amerika. Renoverade den och var då med i denna fina klubb, det var runt år 1990. Hade bilen i några år, sålde den då jag hade köpt ett hus som var tvungen att helrenoveras och var utan garage. Huset blev färdigt, några år senare efter att ha slutat tävla med schäfrar så blev det att bygga ett stort garage. Först ut att fylla det blev en liten hoj på 2300 cc. behöver väl inte nämna märket på den men det börjar på T.

Sen kom bilarna tätt, först blev det en Herald 1200 - 63, på köpet en 1300fwd -68. Därefter kom TR6 pi -69, jag kom då i kontakt med Stig i Värmland och plötsligt så hade jag en 2,5pi mk1-69. Sen skulle jag köpa ett par stolar till den, då snubblade jag över en Stag mk2-73, kunde inte låta bli den.

Märket för mig!

Ett par år senare så får jag ett sms om jag har någon TR4A IRS i mitt garage, det hade jag inte och mannen som skickade texten tyckte att jag skulle ha en sådan och det har jag nu. Dock fick 1300 säljas men det kändes som ett bra byte av bil. Nu är TR4an på väg att renoveras och jag får då hjälp av allas våran Inge Jonsson med att svetsa den och det var mer än vi trodde att svetsa men det blir nog bra när den blir klar. Tanken var att jag egentligen skulle skaffa en bil för att renovera när jag blir pensionär. Nu kommer den att bli färdig innan dess men det är nog typiskt mig att inte kunna ta det lugnt utan måste ändå göra något skoj. Med 5 bilar, en hoj och alla är Triumph så är det nog märket för mig.

I styrelsen som jag kom med i för ett par år sen så har jag ingen särskild fråga jag brinner för, utan vill att klubben ska vara bra och trevlig för medlemmarna. Den ska vara något för alla med antingen träffar eller bara att läsa den fina klubbtidningen.

Jag hoppas att framtiden är ljus, att bilarna kommer att rulla i många år till och att klubben frodas och lockar framtida ägare av våra bilar till att fortsätta vårda bilarna.

Sen kommer kanske någon bil elkonverteras fast det hoppas jag dröjer. För ljudet av en insprutare med en rak sexa eller en förgasare med en rak fyra eller sexa som får dra ut på växlarna eller en go V8a är ett sådant gott ljud att det vill inte jag vara utan.

Garage för en Triumph freek





#509865
VERKSTADSINREDNING PROFI, SVART
En verkstadsinredning för er som behöver det lilla extra! Ett komplett inredningsset i stilrent svartlackerat utförande med silvriga detaljer. Skåp och hurtsar av helsvetsad konstruktion som enkelt monteras ihop till en stabil modul. Dimension: 4710x573x2000 mm.



#512776
VERKTYGSVAGN MED VERKTYG, 145 DELAR
Denna Home-Edition verktygsvagn är ett bra val för det enkla garaget eller dig som vill komplettera upp verktygsförrådet i hemmet.



#512775
RULLVAGN MED ARBETSBÄNK, LÅDOR & SKÅP
Mobil arbetsstation med åtkomst och förvaring på alla sidor - som en köksö för verkstaden! Rullvagn tillverkad av kraftig svart/grå pulverlackerad stålplåt med ovandel av trä som fungerar som arbetsbänk.



#506467
DEMONTERINGSBORD, 1200X640 MM
Kraftigt demonteringsbord med uppsamlingskar och låsbar verktygslåda. Bordet är pressat så att olja och dylikt skall rinna till karet.



#511083
VERKTYGSVAGN MED TUMVERKTYG, 143 DELAR
Verktygsvagn med totalt sju lådor varav fem av dessa är fyllda med verktyg i tum som täcker det större behovet i verkstaden och entusiastgaraget.



#513880
VERKTYGSVAGN MED 7 LÅDOR
Grå-svart verktygsvagn med 7 st lådor som matchar våra storsäljande vagnar med verktyg. Lådorna är försedda med gummimattor.



#513303
VERKSTADSINREDNING MED LÅDHURTS & SOPSTATION, SVART
Verkstadsinredning i stilrent svartlackerat utförande med silvriga detaljer. Hurts av helsvetsad konstruktion som enkelt monteras ihop till en stabil modul.



#513302
VERKSTADSINREDNING MED LÅD- & SKÅPHURTS, SVART
Verkstadsinredning i stilrent svartlackerat utförande med silvriga detaljer. Skåp och hurtsar av helsvetsad konstruktion som enkelt monteras ihop till en stabil modul.



#503259
LÅDHURTS TILL VERKSTADSINREDNING, 11 LÅDOR
Garage-/verkstadshurts med 11 st utdragbara lådor, varav 9 st klarar en belastning på 75 kg per låda och 2 st på hela 200 kg! Tippskyddet tillåter endast en låda att vara öppen i taget. Hurtsens alla lådor har låsspärr



#513533
GARAGEINREDNING, RÖD/SVART
Komplett garageinredning med verktygsvagn i rött- och svartlackerat utförande. Skåp av helsvetsad konstruktion som enkelt monteras ihop till en stabil modul. Mängd praktiska skåp, lådor och utrymmen för förvaring och upphängning av dina verktyg med tillbehör till garaget. Dimension: 2955x2000x460 mm.



#519857
HÖRNSKÅP TILL GARAGEINREDNING, RÖD/SVART
Hörndel till PELA röd/svart garageinredning bestående av under- och överskåp, rostfri bänkskiva samt två verktygstavlor. (LxBxH): 1270x965x2005 mm.



#497975
VERKTYGSVAGN MED VERKTYG, 277 DELAR
Verktygsvagn med totalt sju lådor varav sex av dessa är fyllda med verktyg som täcker det större behovet i verkstaden och entusiastgaraget. Verktygen av krom vanadiumstål är snyggt sorterade i skumgummiinlägg med bestämd plats och uppmärkning för varje verktyg.

Vi reserverar oss för prisförändringar, slutförsäljning och feltryck.

Nordisk Træf i Danmark

Tid: fredag den 7. – søndag den 9. juli 2023.
I år er det Danmark som er vært ved det Nordiske Træf, som afholdes i weekenden den 7.-9. juli 2023, og vi håber at rigtig mange af medlemmerne fra alle 3 lande vil deltage.

Vi skal bo på Hotel Troense https://www.hoteltroense.dk/ som er beliggende Strandgade 5, Tåsinge, 5700 Svendborg, i den meget idylleriske by Troense, på øen Tåsinge i det sydfynske øhav.

Sted: Hotel Troense, Strandgade 5, Tåsinge, 5700 Svendborg, Danmark.



Hotel Troense

Weekendens program er som følgende:
Fredag den 7. juli:
Der er indkvartering på Hotel Troense fra kl. 14.00-18.00 (værelser er disponible fra kl. 15.00) hvor der serveres kaffe og kage.
Kl. 18.00 serveres der en let aftenbuffet (drikkevarer er for egen regning).
Kl. 20.00 forlader vi hotellet og går de 50 meter ned til bådebroen for at stige på MS Helge https://www.svendborg-havn.dk/faerger/ms-helge hvor vi skal have en 2 timers aftentur rundt i det sydfynske øhav.


MS Helge på øhavs tur.


Tranekær slot

Lørdag den 8. juli:
Kl. 7.30-10.00: Stor morgenbuffet.
Kl. 10.00: Her starter vi alle op og kører sydpå mod Langeland hvor vi skal rundt på øen, samt indtage en frokost. Efter frokosten kører vi videre og efter masser af vind i håret, vender vi næsen mod hotellet, hvor der er afslapning resten af eftermiddagen.
Kl. 18.30 er der festmiddag på hotellet med en 3-rettes menu, med efterfølgende kaffe og kage (drikkevarer er for egen regning).

Søndag den 9. juli 2023:
Kl. 7.30-10.00: stor morgenbuffet. Efter morgenmaden pakker vi alle, afregner og forlader hotellet.
Kl. 10.00: Vi starter igen vores TR biler op og drager nordpå for at udforske de sydfynske veje.
Ca. kl. 13.00 spiser vi frokost.
Efter frokosten er weekendens arrangement slut, og vi tager afsted med hinanden og drager mod de hjemlige himmelstrøg.

Prisen for dette arrangement er dkk. 2.800,- pr. person beregnet på 2 personer i 1 dobbeltværelse.
Tillæg for enkeltværelse kr. 600,-
Ud over drikkevarer til de forskellige måltider mm er øvrigt som er nævnt inkluderet i prisen.

Tilmelding og indbetaling skal være senest den 15. april 2023.
Tilmelding til Peter Jørgensen pj@jorgensen-sonner.dk
Ved tilmelding husk at oplyse navn på driver og co driver, bil, farve og årgang, samt land.
Betaling til:

IBAN kontonummer:	DK3330002970004273
BIC (SWIFT adresse):	DABADKKK
Kontoejer:	TR-Club.dk

Mange TR hilsner
Karin og Peter Jørgensen
TR-Club.dk

MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

Vad gör MHRF

Många ser MHRF bara som en bra och billig försäkring av veteranfordon men MHRF är så mycket mer. I dessa tider när man hör röster om stopp för fosilbränsle, skrota äldre bilar, körförbud för bensin och dieselbilar i tätbebyggda områden, är det tryggt och veta att MHRF arbetar mycket aktivt för att vi skall kunna både bevara och använda våra veteranbilar. Några exempel på arbetet som MHRF gör nedan

Detta har nyligen gjorts

Motorhistoriska Riksförbundet och SMC i dialog med Trafikverket om uppvisning på väg
Dialog med branschen inför den 1 februari 2023 om tillämpning av Transportstyrelsens föreskrifter om teknisk identifiering.

Detta är på gång

Remiss Transportstyrelsens förslag om A-traktorer
Transporthistoriskt nätverks hänsynsregel i kulturmiljölagen
Svenska Miljöinstitutet IVL, utredning om avställda fordon i vägtrafikregistret
Yttrande till Justitiekanslern avseende Länsstyrelsens agerande kring import av historiska fordon
ELV, End-of-Life direktivet för fordon under omarbetning.

MHRFs myndighetsråd

De tre viktigaste frågorna som MHRFs myndighetsråd har identifierat för 2022–2023 är dessa:

Framtida fossilfria flytande drivmedel för gårdagens fordon

Historiska fordon ska vid bränsleomställningen fortsatt kunna brukas utan, eller med endast smärre, tekniska förändringar.

Hänsynsregel i kulturmiljölagen

Att en hänsynsregel införs i kulturmiljölagen där statliga och kommunala myndigheter och övriga tillsynsorgan vid sitt beslutsfattande alltid ska ta hänsyn till det allmänna samhällsintresset att bevara och använda historiska fordon på dagens och framtidens vägar.

Vid export och import av historiska fordon, fordon av intresse för samlare och delar till dessa oavsett skick och funktion ska inte omfattas av EUs eller svenska regler om gränsöverskridande transporter av avfall.

MHRFs myndighetsråd

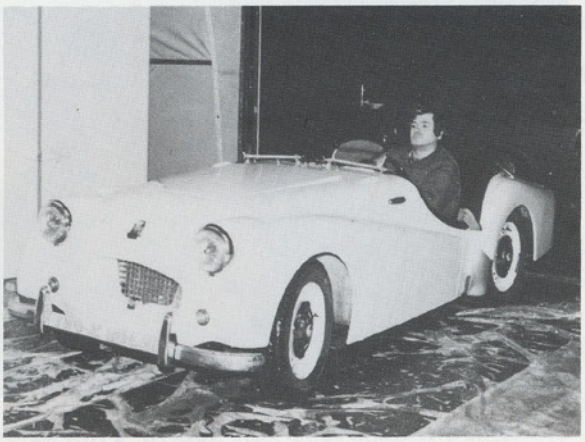
Myndighetsrådet ska bevaka lagförslag från regeringen för att genom information till riksdagen säkerställa att det fordonshistoriska kulturarvet fortsatt kan bevaras, användas och utvecklas. Detsamma gäller regeringskansliets arbete med förordningar och berörda myndigheters arbete med föreskrifter och instruktioner. Arbetet bedrivs proaktivt genom framställningar, möten och uppföljande vid remissvar. Genom att vara rådgivande och sprida information ska rådet verka för en ökad kunskap om de legala förutsättningarna och problemställningarna inom det fordonshistoriska området. Myndighetsrådets bevakning omfattar ett femtiotal frågor.

Sportvagnen & Vi Påsken 1986



TR Magazin nr 2 1986:
Redan för 37 år sedan visade TR-gänget våra fina bilar på Picko Trobergs:

Så var det dax igen för Sportvagnen & Vi, i år flyttad till sporthallen Aktiverum vid Stockholms universitet. Mässan var uppdelad i två hallar en stor och en liten. Den lilla hallen visade sig vara mindre än man tänkt sig och det såg ut som vi skulle behöva stapla bilarna på varandra för att få plats. Efter ett par timmars dividerande fick vi plats i den stora hallen.



Först på plan var Dragos med sin TR2:a.



Arnes TR6:a anlände något garage-dammig, men det var bara att tvätta.

EVENTKALENDERN

Besök i Mats Åbjörnssons garage
Mats Åbjörnsson har en stor samling sevärda bilar och motorcyklar i sitt garage. Vi är inbjudna att titta på samlingen. Mer info på vår hemsida.

Söndagsträffar med engelska bilar på Säby
4/6, 18/6, 2/7, 16/7, 30/7, 13/8 samt 27/8
För mer info gå in på UBCC Mälardalen, Facebook

UBCC Mälardalen
Träffar varannan söndag med start 5/6
Sunds Örtagård

Tisdagsträffar vid Borgeby Slott
Tisdagar maj-september 16:00-20:00
Borgeby Lomma/Skåne.

Techno Classica
13-16 april
Essen Tyskland

Internationell utställning med vintagebilar, klassiska och historiska bilar, prestige- och sportfordon. Motorcyklar, delar mm.
www.siha.de/tce_uk.php?m=1&ms=1

Hollands TR-klubb fyller 50 år
30 juni-2 juli

2023 firar holländska TR-klubben 50 år och det tänker man fira med en fest helgen 30/-2/7 på hotell Mennerode i Elspeet, för gamla tiders skull!. Mer info på vår hemsida.

Nordisk TR-träff i Danmark
7-9 juli

Goodwood Festival of Speed
13-16 juli
www.goodwood.com

Tjolöholm Classic Motor
21 maj
Tjolöholm
tjoloholmclassic.se

Gärdesloppet på Djurgården, Stockholm
4 juni
För mer info: https://kak.se/gardesloppet/

Sommarträff
4-6 augusti
Flämslätt, Västergötland

Silverstone Classic
25-27 augusti
https://www.silverstoneclassic.com/

2023 European TR Meeting, UK
Weekend 1-4 september. Tour 4-8 september.

Goodwood Revival
8-10 september
Goodwood Estate England

Upplev ett tidstypiskt evenemang med racing från förr både vid och runt den historiska racingbanan.
www.goodwood.com

2024 European TR Meeting, Schweiz
Weekend 6-8 september. Tour 8-14 september.

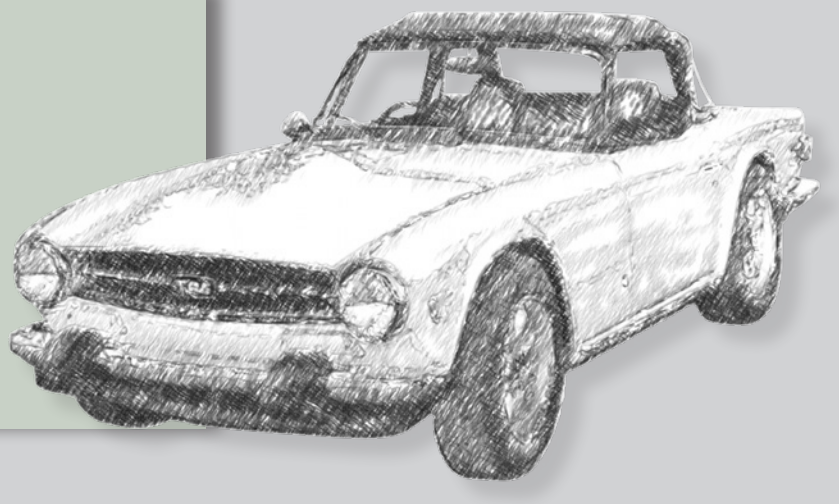
2025 European TR Meeting, Tyskland

RADANNONSER

BILDELAR KÖPES

Gångjärn
Dörrgångjärn till TR4 köpes.

Bengt Persson
arvac@telia.com





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.

Instruktioner för materialinlämning via QR-koden eller länk: https://triumphtr.com/trmagazine2/

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 2023	Manusstopp fre 24/3 Utgivning vecka 20, maj
Nr 3 2023	Manusstopp fre 28/7 Utgivning vecka 37 september
Nr 4 2023	Manusstopp fre 13/10 Utgivning vecka 49, december
Nr 1 2024	Manusstopp fre 2/2 Utgivning vecka 13, mars

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

Tryckeri
Exakta Print, 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, Göran Andersson 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