SWEDISH NR 1 Mars 2024 VOL 184

TR MAGAZINE

TR2-8

GRUNDAD 1975

TRIUMPH TR CLUB SWEDEN



STYRELSEN



Ordförande
Jan Sjögren
Författarvägen 15
167 71 Bromma
070-519 02 84
jansjogren59@gmail.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

Hej



När ni läser detta så har nog vårförhoppningarna kommit en bra bit på väg! Flera av er har alldeles säkert klarat av alla förberedelser inför kör-säsongen. Ni som fortfarande har lite kvar hinner alldeles säkert med det också innan den första turen. För vi måste komma ihåg, och vi har ett STORT ansvar som individ, att då ett stort antal av våra bilar är besiktningsbefriade (äldre än 50 år) så är det oerhört viktigt att vi utför en egenkontroll av bromsar, bränslesystem (slangar och förgasare/insprutning), däck med mera! Här finns en utmärkt hjälp på MHRFs hemsida, MHRF.SE/fordon/agarguider. Det är en folder om egenkontroll med en bra checklista bland annat. Ett annat alternativ är att besöka en besiktningsstation för en kontroll, de kan bara påtala eventuella brister eller fel, inte utfärda körförbud.

När ni ändå är inne på MHRFs hemsida passa på att kolla vad en MHRF-försäkring skulle kosta och har ni redan en på gammelbilen så kolla även till exempel ”Blivande klassiker”. Jag insåg att min engelska ”kattdjurs-bil” från 2007 var mycket billigare där än hos den klubbens samarbete med ett annat försäkringsbolag.

Diskussionerna går vidare om det nya förslaget till ELV-direktiv (se TR Magazine 4-23). Därför kändes det extra bra att vara med på en klubbkonferens hos MHRF tillsammans med 8 andra veteranbilsklubbar i februari. De håller ett antal liknande träffar runt om i landet med andra klubbar för att vi alla skall kunna sätta tryck på våra politiker att motverka liggande förslag. FIVA ser till att motsvarande även sker i de andra EU-länderna.

Njut nu av ännu ett välfyllt nummer. När nästa nummer kommer i mitten av maj så är ju säsongen redan igång!

Jan



TR MAGAZINE
GRUNDAD 1975

I DETTA NUMMER:

- Nya medlemmar 4
- Sommarträff i Rimforsa 6
- Drömmen om en röd sportbil 8
- ”Lättad” TR6 - en Street Race Car? .. 16
- Österlenträffen 22
- Mäta temperaturer 23
- Förstärkning chassi TR4A-TR6 24
- Triumph TR6: Konvertering till EFI ... 26
- Triumph´s 30-talsracer Dolomite 32
- Oh what a Healey 36
- Betr bensin E5 och E10 37
- Redaktionens spalt 39
- 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
jansjogren59@gmail.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
Bengt Nylén

Tryckort
Exakta Print AB, Malmö 2024

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
1594	Jeremy Mark Thompson	Insjöberg 1	184 97	LJUSTERÖ	1969	TR6 PI
1595	Tobias Hildebrand	Värtavägen 35, 2 tr	115 29	STOCKHOLM		
1596	Staffan Nilsson	Dalvägen 12	269 38	BÅSTAD	1966	TR4A
1597	Patrik Svensson	Ellenborgsvägen 13	212 33	MALMÖ	1960	TR3
1598	Pehr Pröjtz	Gunnövägen 36	375 90	MÖRRUM	1960	TR3A
1599	Thomas Ericsson	Kumla mellangården 8	647 91	MARIEFRED	1970	TR6 PI
1600	Neil Ratheram	Österslöv 357	295 91	BROMÖLLA	1968	TR250
1601	Robert Persson	Eriksberg Grindberga	641 93	KATRINEHOLM	1977	TR7
1602	Tony Sundberg	Västra Sund Sundsnäs 3	671 93	ARVIKA	1963	TR4A
1603	Kristina Axelsson	Korallvägen 6	439 37	ONSALA	1974	TR6
1604	Lennart Wahlgren	Hultagård 13	576 91	SÄVSJÖ	1977	TR7
1605	Anders Uleskog	Dångebo Ekelund	362 93	TINGSRYD	1972	TR6
1606	Ulrik Nilsson	Nyhemsgatan 8	352 35	VÄXJÖ	1969	TR6 PI
1607	Bo Johansson	Polhemsgatan 10	553 13	JÖNKÖPING	1979	TR8
1608	Håkan Jiback	Källgatan 2	826 30	SÖDERHAMN	1975	TR6
1609	Staffan Trädgårds	Norrbygatan 11	776 34	HEDEMORA	1971	TR6
1610	Anders Lindström	Spolegatan 16b	222 20	LUND	1962	TR4
1611	Lars Karlsson	Norrgatan 9	365 31	LESSEBO	1969	TR6 PI
1612	Olov Kullgren	Gunnebogatan 11A	653 49	KARLSTAD	1969	TR6
1613	Carl Wirén	Telivägen 1 Lgh 1806	149 42	NYNÄSHAMN	1958	TR3
1614	Christer Tuvö	Öskögle 10	577 95	VIRSERUM	1967	TR4A IRS
1615	Per Johan Olof Berglund	Sköldgatan 6 Lgh 1303	118 63	STOCKHOLM	1964	TR4
1616	Tamara Walzhofer	Färnebo Björsbo 116	733 62	VÄSTERFÄRNEBO	1961	TR3A
1617	Bjørn Kværnstuen	Amunderöd 3 Svenskeröd	457 96	LUR	1969	TR6
1618	Torbjörn Appelqvist	Köpmangatan 1	694 72	ÖSTANSJÖ	1972	TR6
1619	Leif Olsson	Kvarngatan 8	791 70	FALUN	1974	TR6
1620	Jan Kasslert	Nygatan 9	665 30	KIL	1965	TR4A IRS
1621	Jörgen Eklöf	Näske 212	893 91	BJÄSTA	1969	TR6
1622	Mats Gustafsson	Laggaruddsvägen 15	771 92	LUDVIKA	1959	TR3
1623	Staffan Jeansson	Aspegrensv. 14	152 40	SÖDERTÄLJE	1974	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.

TRIUMPH

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



BIG Discounts
(Limited time offer)
Scanna QR-koden för
länk till erbjudandet

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



Triumph TR Club

Sommarträff

2-4 augusti 2024 i Östergötland, Rimforsa på hotell Rimforsa Strand

Rimforsa ligger drygt 3 mil söder om Linköping. Rimforsa Strand ligger mycket vackert beläget vid sjön Åsunden. Södra delarna av Östergötland är ett mycket fint landskap med många sjöar och fina vägar i ett kuperat landskap.

Vi kommer att uppleva detta när vi kör lördagens roadtripp genom landskapet. Vi landar in på Flygvapenmuseet i Linköping där vi får en intressant guidad visning och därefter äter vi lunch på museet.

Eftermiddagen kommer det vara fri åkning till några fina besöksmål. Rimforsa Strand har även en fin bad- och bastuanläggning vid sjön.







PROGRAM

Fredag

14.00-17.00	Incheckning och smörgåsfika
15.00	Tillgång till rummen
19.00	Grillkväll

Lördag

7.00 –	Frukost
9.30	Roadtripp
11.00	Guidning av Flygvapenmuseet
12.30	Lunch på flygvapenmuseet

Efter lunchen är det fri åkning enligt förslag i Roadbook. Besök gärna Gamla Linköping och det populära glasstället Stafsäters glass. Väl tillbaka på Rimforsa Strand har ni fri tillgång till bad och bastuanläggningen vid sjön.

19.00	Bidrag till fototävlingen ska vara inlämnade
19.30	Middag, 3-rätters meny

Söndag

7.00 –	Frukost
9.00	Årsmöte

Inträde och guidning på Flygvapenmuseet ingår i anmälningsavgiften. I boendekostnaden ingår även smörgåsfika, grillkväll, frukost samt 3 rätters middag.

BOENDE

Rimforsa Strand, Fredrika Bremers allé 2, 590 46 Rimforsa
Telefon: 0494-792 90
E-post: reception@rimforsastrand.se
bokning@rimforsastrand.se
Hemsida: www.rimforsastrand.se

Anmälningsavgift och deltagaravgift/person
Fredag-söndag 150 kr/person
Lördag-söndag 100 kr/person

Anmälningsavgiften sätts in på PG 27 79 35-3
Triumph TR Club Sweden
Anmälan och anmälningsavgift senast den 14 juni 2024

Anmälan skickas till info@triumphtr.com med uppgifter om:

- Medlemsnummer, antal personer och namn
- Ankomstdag
- Bilmodell och registreringsnummer
- E-post och mobilnummer
- Önskemål om specialkost

Bokningen av hotellrum görs av var och en direkt till Rimforsa Strand. Ange ”Triumph TR Club Sweden” vid bokning. Klubben har samtliga rum bokade på hotellet till anmälningstidens slut som är 14 juni.

Dubbelrum med WC och dusch, 1 300 kr/person/natt
Enkelrum med WC och dusch, 1 600 kr/natt

Frågor besvaras av
Håkan Jonhed, 0724-41 26 26, hakan.jonhed@gmail.com
Välkomna!
Håkan och Eva Jonhed
Marcus Larsson



Tecno-kart

Drömmen om en **röd** sportbil!

Det var så här det började tror jag! En RÖD Tecno kart med Parilla B13 motor. 100cc. När jag mekade hemma fick det bli på terrassen.

Jag är född i Nybro och efter militärtjänst på I11 i Växjö och studier i juridik och ekonomi i Lund, flyttade jag till Höllviken. Har arbetat med marknadsföring, reklam, försäljning och export på olika nivåer både på svenska och internationella företag. Även som VD i olika bolag. Numera är jag konsult åt ett företag som säljer bullerplank till Trafikverkets upphandlare runt om i landet.

Jag är uppvuxen med bilsport. Min pappa Per var sedan många år engagerad i både Motorcykel och Bilsportförbundet. Han var sekreterare i Södra BF i över 25 år. Och i ännu fler år engagerad i Kalmar Motorklubb. För detta arbete belönades han senare med den Kungliga Medaljen som Prins Bertil delade ut. Ytterst få har fått denna utmärkelse faktiskt. Så man kan väl säga att jag föddes in i motorsportens värld och det har gett mig många positiva upplevelser.

För mig startade tävlandet med att jag vid 13 års ålder köpte min första kart. Trots mammas protester hade jag den första tiden i husets grovkök, men efter att jag sölat med bränsle och mekat på golvet där, så åkte den ut i garaget. Vilket jag inte kunde förstå alls. Det luktade ju så gott.

Jag tävlade aktivt i 100cc-klassen och de motorerna varvade ca 17000 rpm och hade DelOrto förgasare. Man lärde sig massor och ”trimmade” så mycket man fick och ibland lite mer. Vissa erfarenheter blev dyrköpta som när jag körde sönder en framfälg (i magnesium) och en kille sa att det var bara att värma med en svets så skulle sprickan ihop. Jag försökte och sprickan gick förvisso ihop, men fälgen blev blixtsnabbt till formen av en tennisboll. Synd det var på en SM deltävling. Fick dock låna en fälg av en medtävlare. Fanns schysta sådana också.

När motorn gick som bäst anade man tyvärr att raset var nära – oftast fastnade kolven och i sämsta fall petade vevstaken ut ur vevhuset. Motorn gillade inte fet olja som ”kocksade” i kolvringarna. Jag har massor av kolvar kvar som minnen men oftast kunde man fixa cylinderfodret och toppen själv.

Notera gruset i depån!

Under den tiden träffade jag Lill-Lövis. Vi tävlade ihop och oftast vann han. Men ett heat i Kalmar glömmer jag aldrig. Jag tog starten före honom och ledde i flera varv. Kände hans närvaro i bakdäcken och i en omöjlig kurva ”körde han om mig, eller satte av mig”. Lill-Lövis har aldrig accepterat att ligga tvåa. Jag hamnade i staketet och senare i B-finalen. Han fick köra A-finalen. Min hämnd blev att jag utan hans vetskap placerade en insexbult i



Formelbil

stolens dräneringshål. Under hans race kom bulten i kontakt med asfalten, blev glödhet och brände upp hans overall i baken. Såg ut som om han låg ner och körde sista varven och han var riktigt förbannad på mig efter detta tilltag. Brännmärket i häcken måste sitta kvar än. Jäklar vad jag skrattade. Men vi blev goda vänner och har viss kontakt ännu idag.

Han fortsatte sin aktiva racingkarriär och jag hamnade på den administrativa eller på ledarsidan inom bilsporten. Mina föräldrar drog ner på sponsringen helt enkelt. Och att köpa nya motorer blev dyrt. Den sista värstingmotorn jag köpte var från en viss Eje Elgh. Jag jobbade inom SBF och Kartingutskottet, även som ordförande under många år och samtidigt med detta tog jag banlicens och arbetade med förarutbildningar på Knutstorp, Anderstorp och Falkenberg i SBF södra,s regi. Under denna tiden var jag med pappa, som då arbetade med att etablera F1 på Anderstorp. Så jag var senare överallt under alla F1 lopp där. (obegränsat tillträde kallades det). Jag arbetade även som bandomare på flera bantävlingar. Oftast på Knutstorp.

Allt annat än en ”banbil”

Min första egna bil var allt annat än en ”banbil”. Pengarna fanns inte, så jag köpte mig en VW 1200 av årsmodell 1958! Den hade 30 hk. Man lärde sig att hålla till höger bland lastbilarna och planera alla omkörningar. Den gick bäst i nedförsbackar. Det fanns heller ingen bensinmätare utan jag hade en mätsticka i trä, som kördes ner i tanken. Nästa egna bil var en SAAB V4 och den var lite snabbare men växellådan rasade för mig en dag. Därefter köpte jag en sprillans ny Ford Fiesta S. Eller det var nog så att morsan tyckte synd om mig och betalade den åt mig. Du måste köra en säker bil nu, sa hon. Hon lever faktiskt än idag och är snart 101 år.

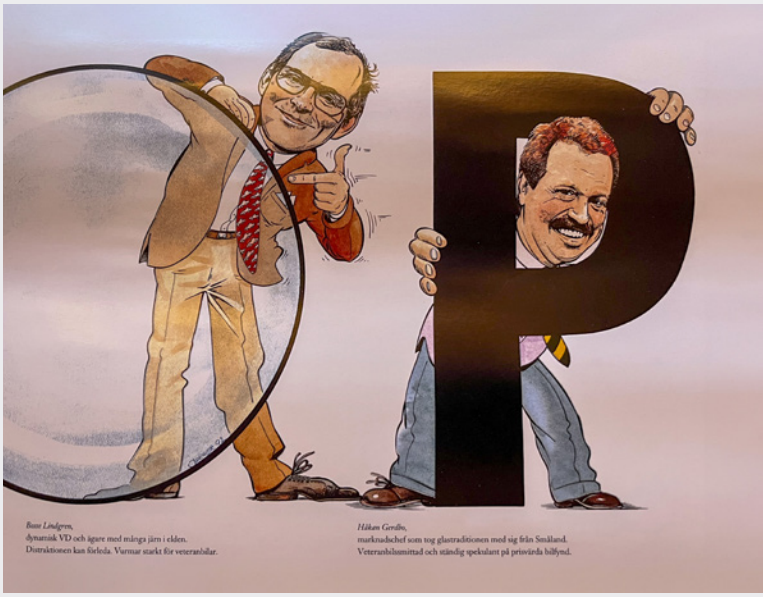
Men under tiden så praktiserade jag även lite OT (orienteringstävling med bil). Med en kompis Escort Mexico, den var blå och gul, så rullade vi en gång minst tre varv ut på en småländsk åker. Jag var Co-driver. Men det var en erfarenhet att hänga i en 4 punkts sele upp och ner.

Men kanske mest intressant var alla personer och namn man kom i kontakt med under denna tiden. Både aktiva och ledare.

Namn som faktiskt nu dyker upp igen i samband med att jag träffade Bengt Nylén och gick med i TR klubben. Det visar att motorvärlden är liten och att man har många kontaktytor. Riktigt kul. Så TR klubben sluter verkligen cirkeln för mig och jag trivs och minns.

Ett namn som kom upp tidigt var en viss Bosse Lindgren. Jag jobbade som marknadschef då på hans företag som slipade glasögonglas i skånska Västra Värlinge. Han lockade över mig från japanske Hoya optikslip. Bosse hade en massa gamla bilar, och det intresserade mig. Främst samlade han Bristol och Porsche men även några MG och en unik replika på en MGTD. Alla stod i ett garage på tomten och Bosse och jag startade även ett litet sidoföretag som hette AUTOGRAPH. Vi importerade prylar från tyska D&W. (Katalogen med lättklädda brudar). På OptoTeam kom jag alltså först i kontakt med engelska sportbilar och drömde själv om att köpa en.

Men familj och hus kom först. Var med Bosse på många resor och tävlingar samt fick upp ögonen för en engelsk skönhet (som skulle passa min plånbok). Det var TR6. Bosse dissade naturligtvis mitt val och höll på MG. Han kallade mig för den ”evige spekulanten”. Detta kom till uttryck när vi sedan gjorde en företagspresentation och illustratören Jerker Eriksson i Malmö (som då restaurerade en E-type), presenterade allt med humor i form av en ”syntest tavla”. Notera bildtexterna
Sedan skildes Bosses och mina vägar. Jag bytte bransch, men vi sågs senare ibland här i Höllviken. Nu visar det sig, efter hans



Jerker Erikssons illustration

tragiska bortgång, att hans MGTD finns kvar här i närheten och många andra kände honom också. Men nu har den evige spekulanten äntligen köpt sin engelska drömbil. Det blev en TR6:a till slut. En röd!

Drömmen blev sann – tack vare TR Club Sweden!

I över 40 år har jag alltså drömt om att själv få äga ”den sista engelska machobilen”. En TR6.

Googlade under våren 2023 på TR6 och hittade hemsidan, TR Club Sweden. Anmälde mig som medlem och fick genast höra via mail att ”i din geografiska närhet bor en man som kan det mesta om just TR” – kontakta honom! Och varmt välkommen som medlem.

Så gjorde jag, med skräckblandad förtjusning och undran om vart detta skulle leda till. Jag sa att jag var intresserad av att köpa en TR6. Inte mer med det, tänkte jag. Samtalet gled över på olika bekanta och beröringspunkter just inom vårt gemensamma bilintresse. Mannen i fråga heter Bengt Nylén och den kontakten har verkligen utvecklats vidare. Nu har jag dessutom sett hans CV inom TR klubben och det förpliktigar minsann. Men då visste jag inget om honom eller TR klubben.

TR6 PI från 1969 till salu!

3 veckor efter första kontakten, så ringer han till mig: - Jag har fått reda på en TR6 PI från 1969 som kommer att bli till salu. Den måste säljas på grund av medicinska skäl hos förre ägaren och de vill inte att bilen försvinner ur Sverige. – Jag tycker du ska köpa den, sa Bengt. Jag har sett bilen på flera träffar och har dessutom träffat ägarna flera gånger. De vårdar sin ”red lady” med största kärlek. Ägaren som jag skulle kontakta var Anna Jacobsson. Oj, sa jag till Bengt. Kan du kontakta dem åt mig och kolla mer, för jag har ju ingen kunskap om just TR6?

Nej – Ring själv, sa Bengt! Oj igen, vad har jag gett mig in på? Sagt och gjort. Samlade mig till ett samtal med Anna och önskan



På väg hem i nyinköpt bil

om att få lite fakta om bilen. Kanske skulle jag försöka visa ett intresse så jag skulle vinna tid. För detta hade gått fort. Men i detta första samtal med Anna vändes allt upp och ner. – Jag blev ”förälskad” i en bil jag inte sett ännu och efter att ha fått lite bilder över mail och ännu mer snack om den trevliga och hjälpsamma TR klubben så var beslutet fattat. Jag skulle köpa den bilen!

Jag skickar handpenning idag!

Mitt snabba besked i första samtalet till Anna blev: jag köper bilen. Sälj den inte till någon annan, skickar handpenning idag! – Bengt får vara garanten att jag är rätt person att ta hand om er TR6:a. Den var dessutom RÖD! Signalröd. En TR6 PI från 1969. Fanken jag hade ju aldrig kört en TR6 tidigare, bara provsuttit flera gånger. Vad hade jag gjort nu? Vad har jag gett mig in på?

Nu var köpet låst – utan att jag fysiskt sett bilen ännu. Jag skulle bara bestämma dag för att hämta hem den till Höllviken.

Så ringer Bengt igen! Du, det är en bilentusiast träff här i Falsterbo nästa torsdag. Vi träffas var 4:e torsdag här i Falsterbo under sommaren, så kom du! Självklart kom jag dit och där var det många fina bilar, allt från Ferrari till gamla Mercedes, nya Lotus mm och så en flagga med TR Klubbens logga och där fanns ju Bengt med sin fina TR 5. (Han har en fin TR6 också) Men inte nog med det, plötsligt hördes ett mullrande ljud och en grön TR6 PI gled in. Richard Mårtensson från Vellinge kom med sin 69-a. En topprenoverad bil. Hej, sa han, Bengt ringde och sa att du ville se en TR6 PI från 1969, här ser du min! Gissa om jag kände mig omhändertagen. Nu fick jag verkligen kolla in en bil av samma sort som jag köpt men inte sett ännu och fick första beviset på kamratskapet i klubben. Richard kom med många fina tips.

Därefter följde en massa supportsamtal och mail med Bengt och en massa studier på nätet och litteratur jag fått låna av Bengt. Jag gick in i TR-bubblan.

Bokade tågbiljett upp till Skövde – bilen stod i Hjo, men Anna o Gunnar skulle plocka upp mig vid tåget och dessutom bjuda på lunch. Jag skulle köra min TR6 hem till Skåne samma dag. Vad hade jag gett mig in på? Tankarna snurrade runt i huvudet.

Någon dag innan min avresa ringde Anna förtvivlad: Bilen startar inte. Vad gör vi? Verkstaden tror att det är något med bränslepumpen.

Ringde Bengt igen och ”grät av mig”. Hur skall jag göra tycker du? – Kolla med English Car Center i Löddeköpinge om de kan hjälpa dig, sa han! Gjorde så, men eftersom det var försommar så hade de tyvärr ingen tid just då. Och jag ville ju ha min bil.

Men dagen efter ringer Anna mig och säger: Problemet är löst, du kan komma upp nästa fredag, då skall en ny pump sitta i bilen. Men hur kunde detta ske? Jo, och nu kommer en serie händelser, som beskriver hjälpsamhet och engagemang från för mig då helt okända personer. Som verkligen ställde upp för en ny okänd medlem.

Tack alla ni som gjort att min dröm blev sann!

Anna berättade för mig: Det visade sig att det fanns en fungerande bränslepump i Skurup. Den tar en kille som heter Sten Lennbro med sig till Jönköping dit han ska i morgon. Där plockades den upp av en bekant till Anna som körde den till Hjo och verkstaden som ska montera in den. Jag visste inte vem denne Sten var då, men har sedan träffat honom många gånger på olika träffar och läst in även hans digra meritlista. Och vilken fin TR6 han har.

Oj, va snälla människor det finns tänkte jag. Men samtidigt undrade jag hur det kom sig att Anna kunde hitta en passande bränslepump till min bil och att den fanns i Skurup, några mil från mig.

Självklart var svaret, att efter mitt samtal till Bengt så hade han omedelbart ryckt i sina trådar och naturligtvis hittat lösningen – Det var Bengt igen och hans kontaktnät. Och allt skedde utan att jag visste ett dugg om vad som hände. Mitt problem (och säljarens), löstes. Ett bevis på det engagemang som TR Club Sweden står för. Alla för en och en för alla.

Tåget upp till Skövde gick via Göteborg och sedan mötte jag Anna och Gunnar på Stationen. Jag i min nyinköpta TR keps mötte de TRklädda på perrongen och jag kände direkt en samhörighet med dem.

Väl i vackra Hjo och en fysisk besiktning av ”min” TR6, så bjöds jag på en god lunch i deras hem och sedan blev hela köpesumman betalad och ägarbytet registrerat.

Det var en relativt solig, men kanske inte varm dag i Hjo den 26 maj 2023 och jag hann med en tur i min ”nya” TR6 genom det vackra Hjo med Gunnar i passagerarsätet. Första gången jag körde en TR bil. Och den var faktiskt min nu.

Men frågan var: Hur ska detta gå, att köra ända ner till Skåne? En lång sträcka i en veteranbil jag inte kände till. Håller den? Ok,

jag hade försäkrat i MHRF, så jag kände mig rätt trygg om något skulle hända med bilen. Och naturligtvis ville jag köra nercabbat. Tänkte kanske inte fullt ut att det skulle bli kallare ju längre dagen förflöt och dessutom hade jag ju ingen susning om hur man fällde upp suffletten vid läge och ville inte heller visa min okunnighet så det fick bli nercabbat.Iklädd en äkta norsk varm ”lusekofta” och armens gamla vintermössa M59 med nerfällda öronlappar startade resan hemåt. I backspegeln sågs Anna och Gunnar vinka adjö till mig och sin klenod som de vårdat i 20 år. Anade en tår i ögat hos Anna. Men jag hade lovat att fortsätta vårda henne och vara rädd om bilen. Samt att hålla kontakten med dem. Och det har jag gjort.

Rutten hem gick via Jönköping ner längs E4 till Vellinge. (motorväg). Eftersom jag inte kände bilen var nog farten runt 70-80km/tim och jag slapp bilda köer. Men det gungade till rätt rejält när lastbilar, suvar och andra fordon snabbt körde förbi mig. Konstigt att man fick se UPP till de andra bilarna hela tiden och studera lastbilarnas hjulhus. Många tutade och vinkade. Men man vande sig. Enda ”pulshöjaren” var när jag hamnade mitt i en lång kö strax söder om Jönköping. Stod väl nästan still och hade minst ett öga på motortempen, som steg... Men det gick bra. (Har nu monterat in den ”luftsamlarkåpan” framför fläkten som saknades och sedan dess är motortempen under full kontroll.

Aldrig förr har jag blivit så betraktad, uttittad och fotograferad som under denna färd. Jag hoppades på att det berodde på den fina och unika röda bilen jag satt i – och ”frös”, men det kanske var för att jag såg så komiskt dum ut med min gröna militärmössa. Det bjuder jag på. Det var det värt.

Ner till Höllviken kom jag, men då hade det blivit mörkt så entrén hem blev inte så tjusig och synlig som jag hoppats på. Det blev in i garaget direkt. Ett väl förberett garage faktiskt.

Dagen efter min hemkomst ringer Bengt mig: Grattis till nya bilen och jag vill att du kommer med den på nästa torsdagsträff i Falsterbo. Oj va kul. Fram med tvättsvamp, polish och vax samt en tub Autosol. Här måste det putsas. Nu var man en i gänget.

Väl i Falsterbo var det faktiskt en hel del intresse för nykomlingen och jag fick öppna huven också. När detta var gjort frågade jag en medlem, Anders Jönsson, om vad man skulle göra för att få blinkers och signalhorn att fungera? Hade ju kört från Hjo utan dessa moderniteter visade det sig,

No problems, sa Anders, och ur sin bil tog han fram verktyg och säkringar. Fix fix. Och sedan kom Bengt med skiftnycklar och kollade spridarna. Det var fullt av huvuden i min motor och tipsen haglade. Och jag bara mös. Men jag hörde också spridda kommentarer om de ”udda fälgarna” som drog ner helhetsintrycket på bilen. Det var någon form av ”fälgar utan identitet” som någon dessutom påstod komma från en De Tomaso Pantera. Men på TR6 skall de inte finnas.

Detta kunde jag inte ta, kontaktade först därför De Tomasoklubbens ordf som svarade att de absolut inte var fälgar de ville kännas vid. Så det blev till att beställa nya 72 - ekrade fälgar från Rimmers. Dyrt men snyggt tycker jag. Passade på att investera i 4 nya däck också. Rimmers har sedan levererat många detaljer till mig. Men även Anglo Parts i Svalöv. Och jag har fått god service från English Car Service i Löddeköpinge. Vårservice är bokad där.

Skillnader på fälgar

Konstigt, när man väl börjar uppdatera så blir det bara mer och mer. Bilen har egentligen inte behövt så mycket reparationer utan det är mest underhåll och kosmetiskt. Samt lite smått med nya slangar, tändkablar, fördelare, strålkastare och komplett


Okänd fälg

Ekerfälg

oljebyte. Men jag har fått hjälp att beställa en ny MU-enhet i England via Bengt naturligtvis. Och i garaget väntar nya drivaxlar och frambromsar på att monteras i vår.

Bilen var utrustad med en originalratt från 1969, men den var så stor att jag bytte mot en Moto Lita. Jag fick helt enkelt inte plats med benen under originalratten. Men jag har den gamla kvar på väggen i garaget. Har förstått att den är rätt unik i sig.
Det var kul att stå där i Falsterbo med sin egen TR6 PI vid TR klubbens flagga – lite stolt, faktiskt. Och jag stod bredvid en av Bengts TR dessutom. Att känna sig som en del i gemenskapen. Men samtidigt den som hade minst kunskap. Och det roliga var att alla talade om min bensinpump. Och hur den kom på plats.

Nu står min signalröda ”pärla” i garaget och myser. Får lite kärlek och omvårdnad ibland och samtidigt växer önskelistan, i takt med att jag lär mig mer om bilen, om vad som ska fixas till.

Och jag har så stor hjälp av Bengt och hans kontaktnät. Tack alla ni som gjort att min dröm blev sann!

En extra kuriosa är att jag i samband med min MHRF besiktning av min TR6, som skedde hos Alfa specialisten I Bodarp, (grannbyn till Västra Värlinge), kom i kontakt med en ny verkstad just i den byn. Verkstaden heter PitStop. Några gårdar ifrån där OptoTeam låg.

Men tiden efter OptoTeam då? Jo, den präglades av fortsatt familjebildning och faktiskt även ett köp av en större segelbåt. Men efter att ha suttit o ”njutit” av vindens fart, även på många havskappseglingar, bestämdes det att


Hustrun i drömbilen med de nya fälgarna


Originalratten


Moto Lita

sälja den och satsa på en DC. En mindre motorbåt för kortare turer och med en utombordare på 225 hk. Saknade farten och ljudet. Nu är det istället en Flipper 700 som gäller på sjön.

Efter att ha arbetat mycket och varit engagerad i flera företag med utlandsetableringar så blev det som för så många andra i den tillvaron. Skilsmässa och nystart igen. Så blev det för mig och sedan drygt 20 år är jag sammanboende och kan ni tänka er, motorsportkontakten visade sig även finnas där. Beatrice, som min sambo heter har en dotter som heter Sara. Saras halvsyster har en son som heter Linus Lundqvist. Jo just han, som nu har fått kontrakt med Chip Ganassi Racing i Indy Car. Så nu följer jag även Indy Car.

Mina egna tre söner är Niclas, Micael och Joacim. För två av dem är det segling som gäller men Joacim delar mitt motorintresse. Kanske blir det ett gemensamt besök på GoodWood Revival 2024. Men barnbarnen skall få prova på Karting. Det ska jag se till. För inget är som motorsport. Två av dem testade på Lockarp i somras efter att ha ”vuxit ifrån hyr Kart”. Då såg jag ”tävlingsinstinkten” i deras ögon och gissa om jag kände igen mig. Kul förresten att komma tillbaka till Lockarp. Där träffade jag flera f.d. aktiva som var där med sina barnbarn.

För egen del står nu min TR6 i garaget (uppvärmt) och prepareras för sköna upplevelser i sommar. Och jag har hela historiken dokumenterad.



BRITISH MOTOR INDUSTRY HERITAGE TRUST

CERTIFIED COPY OF A FACTORY RECORD

BMIHT certifies that the details given below are a true copy of an entry in the original factory records for the vehicle with the chassis number quoted.

This Certificate does not constitute verification of the present condition of a specific vehicle. These are the details of the car as it left the assembly line. Cars were sometimes modified by the manufacturer after production and prior to shipment.

Certificate Number	2023/2807
Make & Model	TRIUMPH TR6 PI
VIN	CP/26076-L
Engine Number	CP/26146-HE
Body Number	25659-CP
Specification	LHD, Export
Exterior Colour	Signal Red
Trim Colour	Black
Hood Colour	Black
Date(s) built	24 April 1969
Date despatched	Not Recorded
Destination (dealer)	Personal Export Delivery
Other numbers	—
Details of Equipment	Heater, European specification lights, 165 x 15 Dunlop SP Sports tyres, Stereo cassette and radio
Other information	This vehicle was issued with the Coventry registration mark UKV 884H under the Home Delivery Export Scheme
Issued to	Håkan Per Gerdbo
Date of Issue	20 June 2023
Signed on behalf of BMIHT	

Heritage Certificate

Tack TR Club Sweden. Ett nytt kapitel har börjat i mitt liv.
Håkan Gerdbo

Tomten på besök

Och härförleden kom tomten till mig. Det var Bengt Nylén som släntrade in i garaget med en bunt äldre TR Magazine. – Dessa får du, så du lär dig mer. Kan man ha det bättre än att känna att det är människor som bryr sig? Gissa om tidningshögen på nattduksbordet blir väl läst.

Tänk om man själv skulle kunna dela med sig av sina kunskaper en dag.

Och en sak är säker. Min TR6 PI från 1969 är inte till salu! Den skall gå i arv! Men jag skall till dess ha utrustat och vårdat henne så även hon blir över 100 år.


Håkan och Beatrice

VB



19 900:-

Tvåpelarlyft, 4-ton
Denna 4-tons tvåpelarlyft är utrustad med självlåsande lyftarmar, anpassade för både personbilar och mindre transportfordon. **#543628**

PELA



18 900:- (21 500:-)

Garageinredning, Röd
Komplett garageinredning. Skåp av helsvetsad konstruktion som enkelt monteras ihop till en stabil modul. **#513533**

PELA



5 555:- (6 814:-)

Arbetsbänk med lådsats & hylla, grå
Robust arbetsbänk med lådsats och avlastningshylla. Justerbara ben för arbetshöjd mellan 900-1155mm. **#488462**

PELA



PELA 20 YEARS

24 295:- (33 900:-)

Blästerskåp med trycktank, SBC990
Professionell blästerkabin med trycktank, öppningsbar front och dammutsug med partikelfilter. Trycktanken ger ett jämnare och högre flöde av blästermedlet för bästa möjliga avverkning. Försedd med LED-belysning. **#502331**

PELA



6 995:-

Hjuldolly mekanisk med stativ, 4-pack
4st mekaniska hjuldollys med mekanisk spärr. Max-vikt per dolly, 680 kg. **#512788**

PELA



11 995:-

Portabel saxlyft, 2500 kg
Två ramper placeras under bilens trösklar och höjs med hjälp av ett elektriskt hydraulaggregat som ansluts till ett vanligt 230 volt vägguttag. **#513949**

PELA



2 295:-

Migsvets-paket, ready to weld
Liten migsvets som kan köras via vanligt 230V-vägguttag och utan någon svetsgas. Dessutom till ett grymt paketpris som även inkluderar svetstråd och svetshjälm. **#543642**

PELA



27 997:- (36 995:-)

BASIC PLUS
Prisvärd paketlösning för mindre verkstad!
Däckmaskin U-2011
Balanserare U-800
#532254

35 925:- (49 765:-)

SEMI PRO I
Hanterar stora fälgar & lågprofilsdäck!
Däckmaskin APO-3266A
Balanserare U-800
#532210

37 556:- (50 075:-)

SEMI PRO II
Våra absoluta toppsäljare i ett prisvärt paket!
Däckmaskin APO-3266
Balanserare U-828
#506266

44 081:- (58 775:-)

PRO
Två stabila maskiner för professionellt bruk!
Däckmaskin U-236A
Balanserare U-823
#509211

Slipmaskin & dammsugare
Oscillerande slipmaskin (#511068)
125mm. Borstlös motor.
Dammsugare 30L (#511060)
start- stop-funktion för luft- och elverktyg. Trestegs-filtrering och HEPA-filter.
#513169



4 458:- (6 368:-)

PELA

Kompressorpaket, 3HP, 50L
1/2"mutterdragare inkl. 10 st hylsor med förlängare. Luftpåfyllare. 10m slang.
#531856



4 346:- (5 718:-)

PELA



Mekanikerpall
Sitthöjden är justerbar mellan 480–630 mm Max vikt 130 kg.
#542722

799:- (999:-)

PELA

Kundrådgivning
info@verktygsboden.se
033-20 26 50

Borås-butiken
Källbäcksrydsgatan 1
Mån-Fre **08-17**, Lör **09-15**

VERKTYGSBODEN

Läs mer och handla på **www.verktygsboden.se**

NORDISK TREFF 2024

23-25. AUGUST—SOGNDALSTRAND



Sogndalstrand Kulturhotell

Nordisk Treff 2024 vil bli arrangert på Sogndalstrand Kulturhotell https://sogndalstrand-kulturhotell.no/

Helgen 23-25. august. Møtet starter fredag med middag på hotellet.

Lørdag er det lagt opp til valgfrie aktiviteter (noen må forhåndsbestilles ved booking). Aktiviteter spenner fra kjøretur til Helleren i Jøssingfjord, Rundtur med besøk på Nesvåg sjø-og motormuseum. Ocean rafting, Tur med veteran reketråler, Fjelltur, besøke Motercenter Norway m.v.

Man kan velge èn aktivitet før og èn etter lunsj (eller velge å rusle rundt i Sogndalsstrand).

Middag på hotellet lørdag.
Lunsj TBD.

Søndag er det avreise etter frokost (DK: morgenmad) hvor vi kjører en rute via Tronåsen og Bøensbakken og avslutter med lunsj på Lindesnes fyr.

Priser er ikke endelig fastlagt. Vi regner med at kostnader vil ligge på pluss/minus NOK 8500 for par og 5250 for single som inkluderer hotell med frokost fredag til



Reiserute søndag





søndag, middag fredag/lørdag, lunsj lørdag/søndag. Valgfrie aktiviteter og drikke til maten kommer I tillegg.

Det er kun 30 rom på hotellet. Booking vil åpne mars 2024— bookinginformasjon sendes ut senere

Vi planlegger mulighet for å booke en overnatting i Kristiansand torsdag 22. august med felles kjørerute til Sogndalsstrand (og aktivitet) som tilvalg for de som kommer med ferge til Kristiansand (og andre som er interessert). Nærmere informasjon om dette blir sendt ut i 2024 sammen med bookinginformasjon.





Tommy Murquist och hans TR6 årsmodell 1970

Text: Jan Sjögren Foto: Tommy Murquist och Jan Sjögren

Kan en ”lättad” TR6 bli en **Street Race Car...?**

Det är en tisdagsförmiddag i november och vi sitter vid köksbordet hemma hos Tommy Murquist i Enskede som ägt sin TR6:a ända sedan sommaren 1975. Det var hans första bil och sportbil. Tommy har bilintresset med sig från barndomen då han hjälpte sin far som gärna renoverade bilar av märket Fiat.

Bland annat en Fiat 850 Sport renoverades och lackades. Till lackningen användes en omvänd Volta-dammsugare. Det innebar varm luft vid lågt tryck som gjorde att resultatet blev riktigt bra.[1]

Tommy har hållit på med bilar tillsammans med sin far sen barnsben vilket gjorde att han hoppade över både mopeder och motorcyklar och gick direkt gick på TR6:an. Den användes flitigt på somrarna, men på vintern blev det ett antal Saab 2-taktare samt någon V4 och även en Saab 95. Med den gjorde de succé nere i alperna då den utan problem tog sig fram med hjälp av snökedjor i alla väglag.

I träda sedan länge

Med tiden blev det familj, barn, hus och arbete så TR6:an fick stå tillbaka för andra prioriteringar så den ställdes av efter sommaren 1986 med bara drygt 7.000 mil på mätaren.

Med tiden så blev barnen äldre och det blev tid att fundera på vad som skulle hända med TR6:an. Inget av barnen har fångat upp sin fars intresse för bilar och tre körkortslösa barn runt 30 kändes inte som en framtid för den kära TR6:an. Skulle nu bilen säljas, renoveras eller göras om till något mer modernt med lägre förbrukning, bättre väghållning och prestanda. Valet föll på det sista dvs en modernare bil, vilket bland annat innebar ett mål på att om möjligt lätta den med 200 kg. Tommy tog sig an uppgiften med stor noggrannhet som den ingenjör han är. Allt har beräknats och följts upp med utförliga excelark.

Projekt renovering startar med chassi-bantning

Det hela började för ca 15 år sen med att bilen demonterades. Motorn satt fast och skickades till Skåne för renovering. Resten av delarna kunde Tommy jobba med i den lagerhall som firman han jobbade hos hade på Lidingö.[2,3]

Jobbet med att lätta och förstärka chassi och kaross startade med att lätta chassit med hålborrning, men för att bibehålla stadga och styrka fylldes ramen med polyuretanskum och bakades in i kolfiber och epoxi. För att ytterligare förstärka ramen bakades sen chassiet och golvet, som numera är en sandwich-konstruktion, ihop med kolfiber och epoxi. All vinklar och övergångar är utförda med en viss radie (hålkäl) då kolfiber inte gillar skarpa 90-graders böjar. [4,5,6]

Svetsa i gjutjärnsblocket.....

Motorrenoveringen drog ut på tiden och efter några år tröttnade Tommy och hämtade hem motorn. Den visade sig ha en lång spricka i motorblocket.[7,8] Som tur var lyckades Tommy hitta en

mycket erfaren svetsare i drygt åttioårsåldern som svetsade ihop sprickan hemma i sitt garage. Hemligheten för att lyckas med att svetsa i gjutjärnet var att göra det mycket försiktigt och använda lod med mycket zink i. Svetsen förstärktes även med hjälp av kemikalier. Tommy jobbar hos en global firma för specialsmörjmedel så att hitta rätt kemikalier underlättas av ett brett kontaktnät.

En firma i Södertälje hjälpte till att byta styrningar i toppen samt att plana densamma.[9] Tommy portade och polerade kanalerna själv.[10] Vidare lättade han många delar i motorn. Bland annat har vevstakarna lättats och balanserats hemma i verkstaden och nu skiljer det mindre än 0,1 gram mellan de olika stakarna.[11]

Detsamma gäller även vipparmar och bryggans uppbyggnad är modifierad med ett värmetåligt plastmaterial istället för fjädrar.[12] Kopparna till lyftarna är också modifierade för att bli lättare men ändå bibehålla god smörjning. Kamaxeln införskaffades av en något vassare typ. Vevaxeln var renoverad sen tidigare och behövde ingen åtgärd. Däremot byggdes en egen lösning på främre pack-/lagerbox till densamma i flygplansaluminium som blev både tätare och starkare.[13] Insug och extraktorrör passades in så att det inte blev några störande kanter i in- och utlopp.

Svänghjulet fick sig också en ordentlig omgång och är nu lättat med 3,86 kilogram (bör inte vara mer än 3,63 kg enl råd i trimböcker).[14, 15, 16]

Upphängningarna får ny spänst och lägre vikt

Framvagnen har fått en lättad övre länkarm och den nedre har gjorts i en ny rörkonstruktion. Det gjorde att framvagnen lättades med 13,8 kg. Till det byggdes ett nytt pedalställ som bidrog med ytterligare 2,1 kg lägre vikt.[17]

I bakvagnen så byttes de gamla Armstrongdämparna, dörrstängartypen, ut mot moderna av teleskoptyp.[18] Vidare så monterades ett par frambromskivor från en BMW 740 bak för att förbättra bromsverkan. För att de skulle få plats behövdes ett par nya hubbar vilket en lokal MC-firma hjälpte till med. De hade vanan från att bygga egna delar till road racing-motorcyklar. Fälgarna är nu Pro Race, 16x7,5" och däcken är 206/60.

Vidare har det testats med lite olika fjädrar för att få rätt höjd på bilen. Det är viktigt att skydda kolfibern från värmen från avgassystemet och därför har värmereflekterande folie monterats på utsatta delar ovanför avgassystemet.[19]

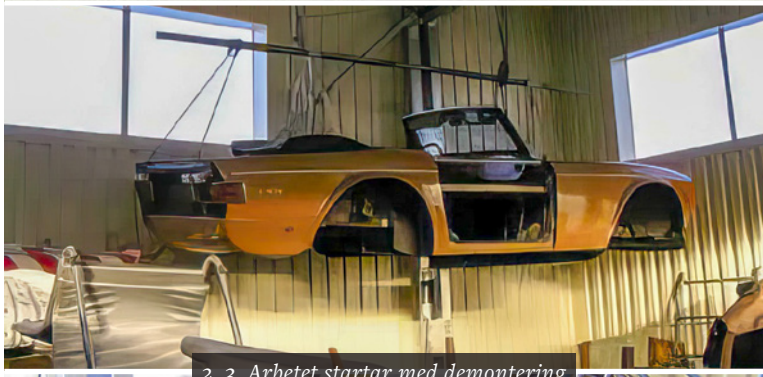
Bränsle och tändning konstrueras av ingenjören själv

När det kommer till bränslesystem och tändning så har Tommy fortsatt med förbättringarna även där.

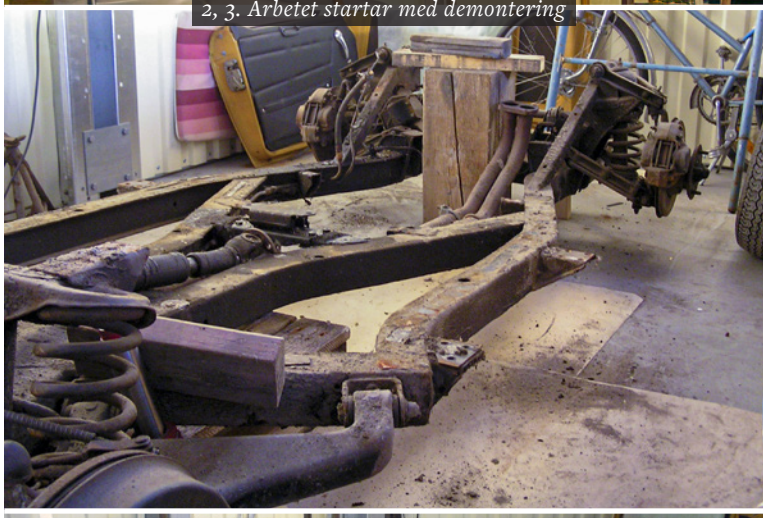
Bränsletillförseln har byggts om till ett "common rail"system med delar från andra bilars standarddelar.[20] Bränslepumpen är numera en dränkbar pump från Volvo monterad i tanken och utloppets dimension är utökad för att ge rätt flöde. För att motorn skall få rätt mängd luft så kommer den gemensamma luftburken (märkt TRIUMPH) att ersättas med separata insugstrattar. Länkarmarna har också fått en mycket elegantare lösning än den ursprungliga. Vidare för att få till en optimal helhet så styrs motorn numera av en ECU, styrenhet, av fabrikat MAXX där Tommy kan justera de flesta parametrar och följa upp för att erhålla en maximal mappning. Slutgiltig mappning kommer att ske under färd nu i vår då vädret tillåter.[21]



1. Pojkprojekt typ Fiat



2, 3. Arbetet startar med demontering





4. Lättat chassi innan förstärkning



5. Chassit under uppbyggnad med kolfiber och epoxi uppbyggnad

Vad händer nu...

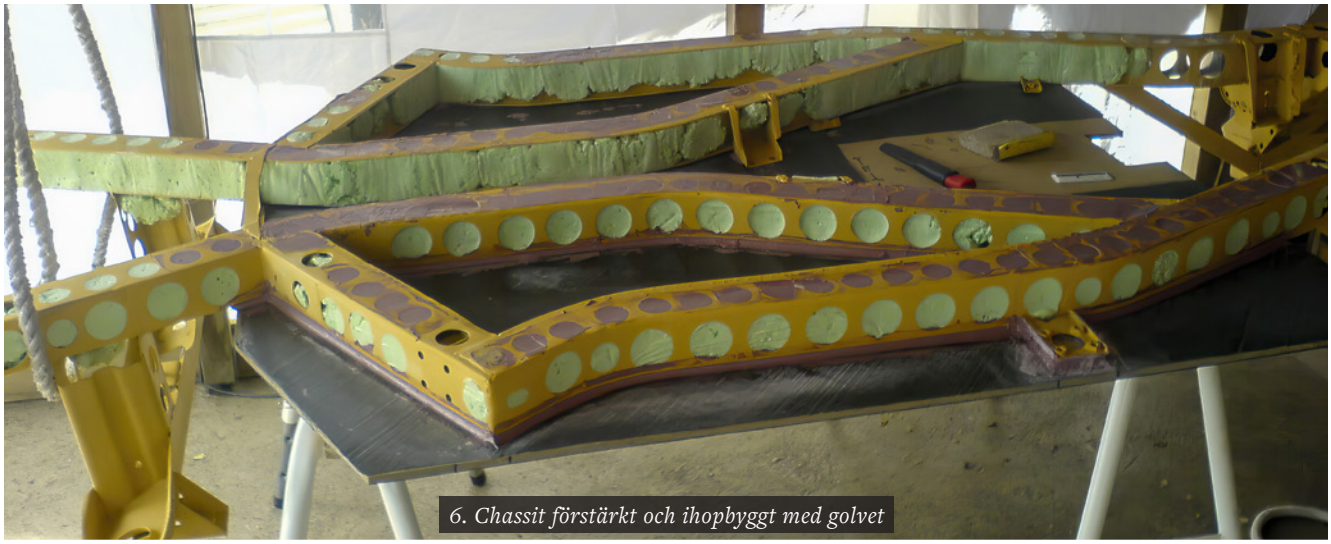
Hur långt har nu detta lett till vad det avser målet att lätta bilen med 200kg? Idag då chassi, golv, baklucka samt vissa förstyvningar är lättade eller gjorda i kolfiber så har bilen blivit drygt 220 kg lättare. Nu tar jobbet vid att även göra flyglar och motorhuv i kolfiber vilket kommer att minska vikten med ytterligare 45 kg!

Så såhär långt kan man konstatera att bilen efter nästan 40 år och 7.000 mil godkändes på besiktningen i oktober 2023. Vidare har Tommy hunnit köra in motorn i 300 km. Detta skedde på ett flygfält norr om Uppsala då bilen fortfarande då var obesiktigad.[22]

Vintern kommer säkerligen att ägnas åt jobb, extremskidåkning också utöver det fortsatta arbetet med flyglar och huv. Det gäller att ligga i för sen till våren måste även Tommy hinna med sitt tredje intresse som är ban- och havskappsegling. Just det, bankörning med den turbomatade Subarun som är familjens vardagsbil måste också hinnas med.

Det är uppenbart att man kan, om man vet vad man gör, lätta en TR6:a betydligt! Tommy lovar när vi skiljs åt att hålla mig uppdaterad om färdigställandet av TR6:an så att vi kan få en bild på den helt färdiga bilen!

Vi kommer även återkomma avseende bränslesystem, mm i kommande teknikhörnor.



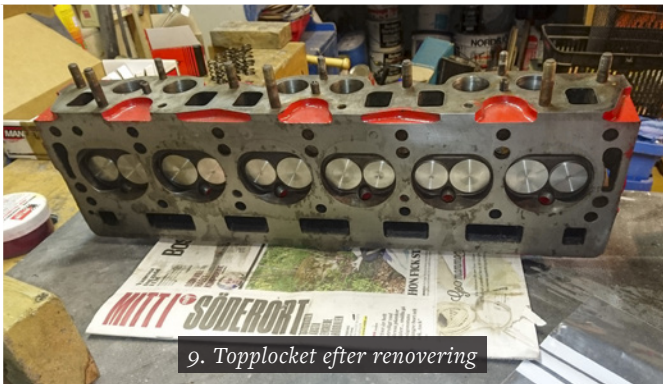
6. Chassit förstärkt och ihopbyggt med golvet



7. Spricka i motorblocket



8. Sprickan tät och nästan färdiglagad



9. Topplocket efter renovering



10. Portning och polering av kanalerna gjorde Tommy själv



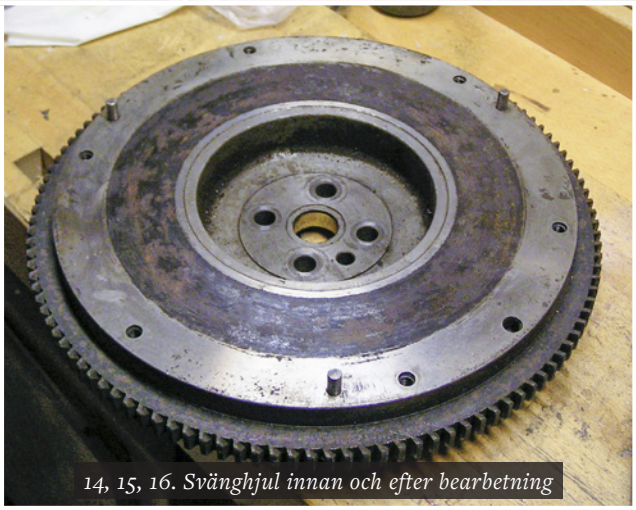
11. Balanserad och lättad vevstake, före och efter



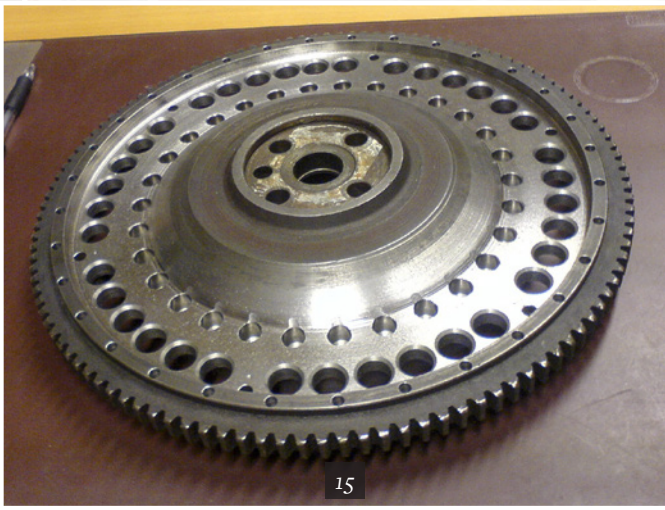
12. Toppen med lättade och balanserade vipparmar och egen ”fjäder”-lösning



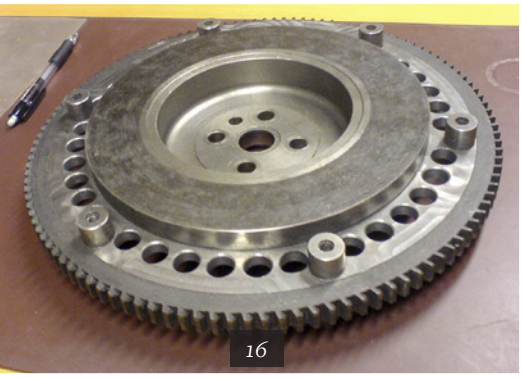
13. Ny egentillverkad packbox



14, 15, 16. Svänghjul innan och efter bearbetning



15



16



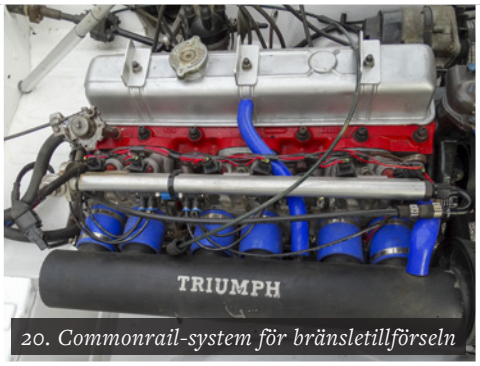
17. Uppgraderad framvagn



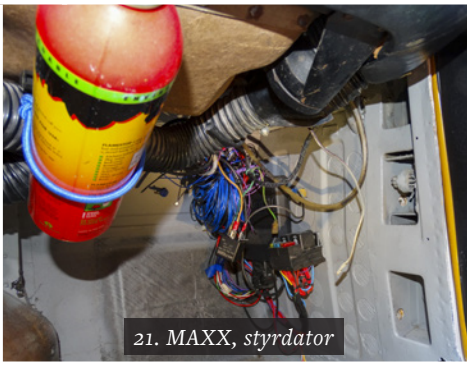
18. Uppgraderad bakvagn



19. Värmereflekterande folie skyddar kolfibern



20. Commonrail-system för bränsletillförseln



21. MAXX, styrdator



22. På väg till inkörning av motorn



TR6 1970, ägare Tommy Murquist


sparco
sparco



Morgondis på mötesplatsen

Text: Per Grimshorn Foto: Gunnar Sallstedt och Per Grimshorn

Österlenträffen

Söndagen den 20 augusti 2023 anordnade familjerna Åkerblom (TR-klubben) och Sallstedt (Triumph-klubben) för tredje året i följd Österlenträffen.

Mötesplatsen var Mossbystrands parkeringsplats som ligger i korsningen mellan väg 101 och väg 9 inte långt från Ystad.

Vi blev tio bilar som möttes upp i ett disigt Skåneväder med regnet hängande i luften. Det blev en blandning av olika modeller som TR3, TR4A IRS, TR6, TR7, Spitfire, Stag och Vitesse 6. Några av deltagarna hade korsat Skåne från väst till öst för att vara med på dagens tur. Modet var ändå på topp trots vädret så då passade några på att njuta av lite medhavt kaffe och div prat innan avfärd. Vi gick igenom färdvägen fram till slutdestinationen som var Nostalgimuséet i Tryde som ligger i utkanten av Tomelilla. Inte långt från vårt slutmål ligger även något, som jag tror många känner igen, nämligen motorbanan vid namn Svampabanan.

Eftersom vi inte var så många bilar kunde vi köra i någorlunda samlat gäng. Färden fortsatte på småvägarna förbi V Nöbbelövs kyrka och Snårestad. Vi åkte förbi Marsvinsholms Slott från 1648 som är ett privatägt slott i dag. Därefter fortsatte vi på de fina småvägarna förbi ännu ett slott nämligen Krageholms slott från 1720-talet i sitt nuvarande skick. Vi körde vidare genom Sövestad och passerade snart Högestad gods som är Skånes enskilt största skogs- och lantbruksverksamhet med 13000 ha. Väl framme vid slutmålet möttes vi av ägaren Kaj Persson där vi parkerar på gräsplanen framför muséet. Kaj berättar med inlevelse om verksamheten, om fordon och allt annat som finns inom byggnaderna. Vi tog oss igenom den ena byggnaden efter den andra. Upp och ner genom trapphusen och upptäckte samtidigt, tillsammans med andra, att man själv har en hel del av dessa prylar hemma. Det är nu man tänker på reklamfilmen på TV där ett av barnen säger till läraren, är du född på 1900-talet, läraren JA, närmare bestämt 1979, barnet OJ! Efter detta besök känner man att det ligger nära till hands att börja sortera i källare och diverse flyttlådor när man kommer hem.

Samtidigt är det väldigt roligt med alla som har så stort intresse av att samla och visa upp sina alster för andra och för Kajs del har det tagit ca 20 år. Vi avslutar nöjda av alla upplevelser och skratt med kaffe och räkmacka i lokalens café.

Tack till alla som tagit sig dit och speciellt till Familjerna Åkerblom och Sallstedt som ordnat det hela.

//Per och Margareta (TR4A)



Ankomna till Nostagimuséet i Tryde



Fika på muséet

Mäta temperaturer

Text: Bengt Nylén

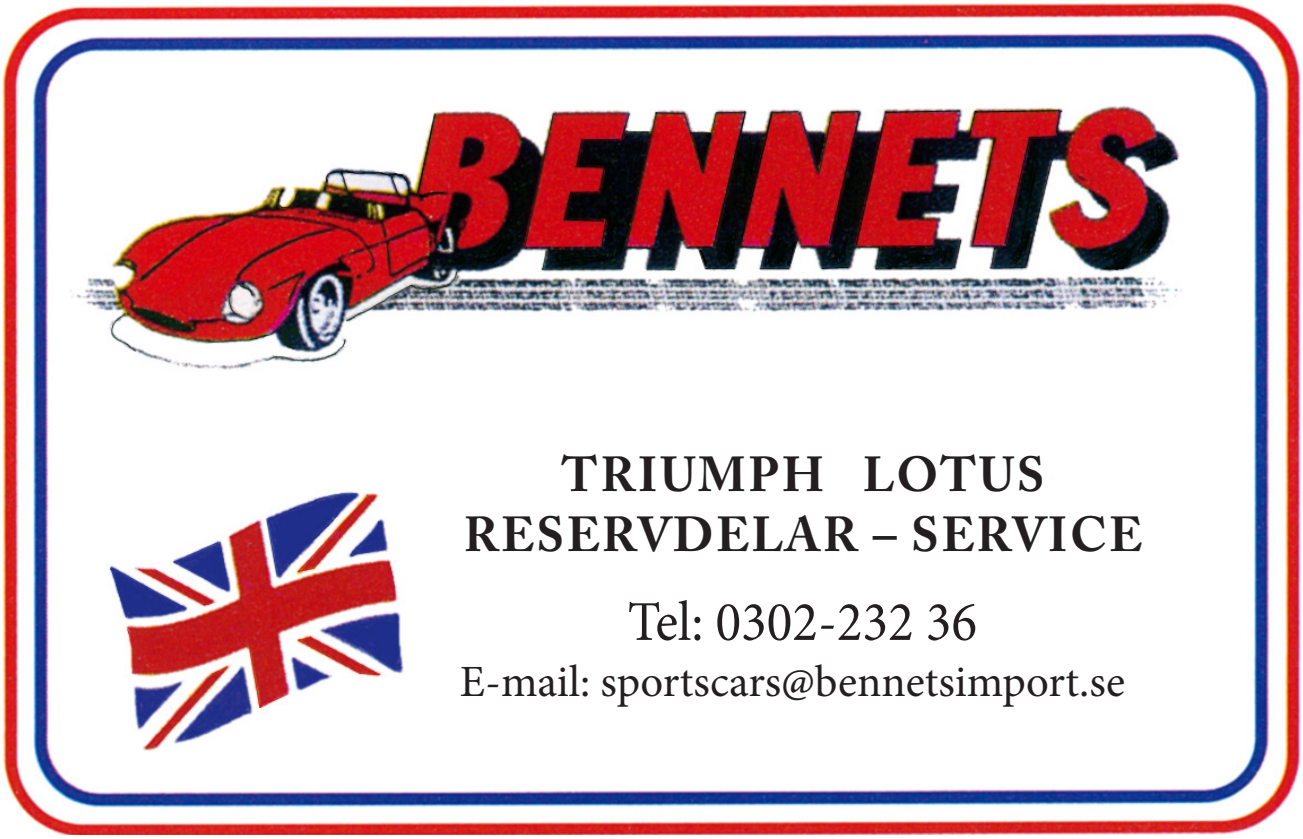
För er med PI-bilar så känner nog alla till att det traditionella sättet att få redan på vilken spridare som inte ger bra ”sprut” är att hålla i slangen mellan tummen och pekfingret. Då känner man pulsen. Den slang som det är dålig på puls i indikerar att spridaren inte fungerar tillfredställande. För något år sedan byte jag slangarna till styvare stålmantlade dito köpta från Revington. Tyckte det så snyggt ut. Nackdel visade sig vara att de är så styva att du knappt känner pulsen i slangarna.

Jag lärde mig då ett nytt sätt att få koll på om spridarna fungerar som de skall eller ej som faktiskt är enklare. Man köper en IR-termometer tex från Biltema. Genom att rikta den mot avgas sidan på grenröret på resp. cylinder får du lätt koll på vilken spridare som inte fungera rätt. Fungera alla spridarna bra får du i stort sätt samma temperatur på grenröret utanför varje cylinder. Fungerar inte någon spridare bra så är det betydligt kallare.

Denna IR-termometer kan också användas till att kolla att kylvätskan håller sig på rätt temperatur. Mätt på kylare uppe och ner samt vid termostathuset och anteckna de värden du har när allt fungerar tillfredställande. Du kan du sen lätt avgöra med en mätning var ett eventuellt fel är när kylvätskan blir för varm.



IR-termometer
Biltema nr 15-254



Text & foto: Bengt Nylén

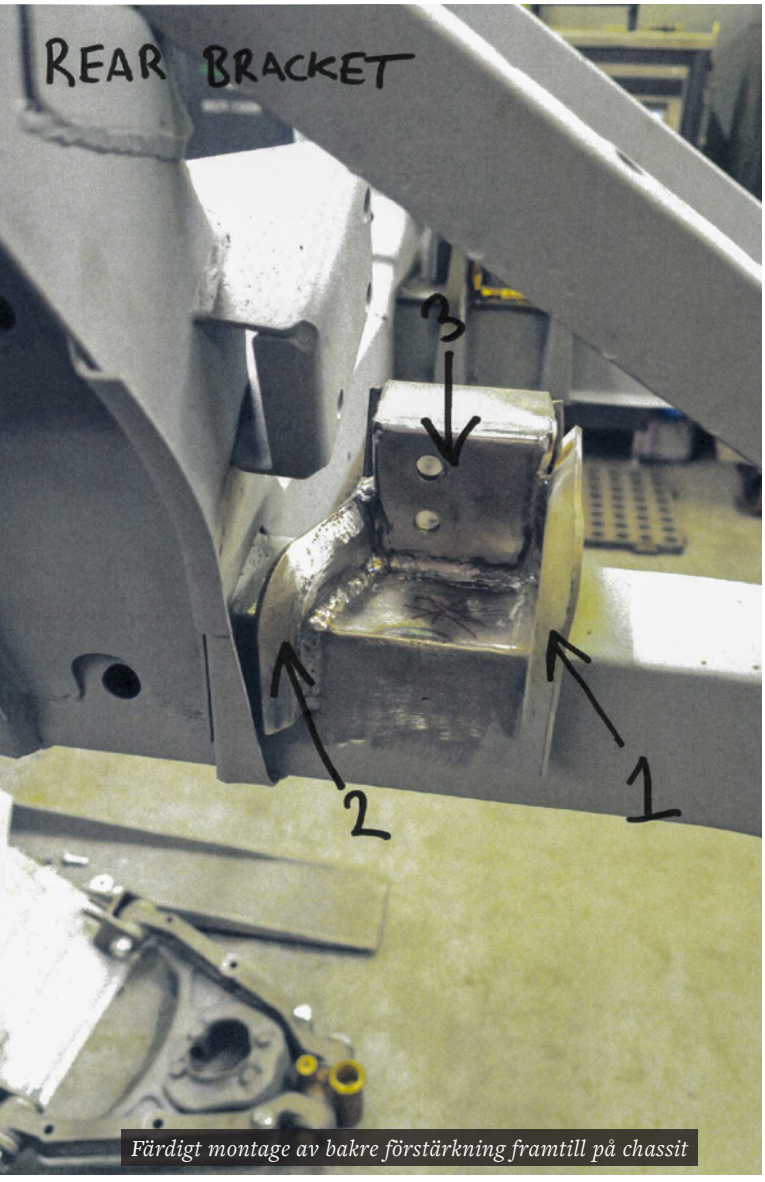
Förstärkning av chassiet

TR4A-TR6



Racetorations Front Suspension Strengthening Kit

När jag besökte Racetorations i september i fjor informerade de mig om att de nu förstärkte alla chassi på de TR-bilar de byggde. Våra bilar är nu över 50 år gamla och fabriken hade nog aldrig tänkt att de skulle vara med så länge.



Färdigt montage av bakre förstärkning framtill på chassit

Chassiet har under många år utsatts för hård stress och kanske även rostskador. Så det är kanske dags att få dit lite förstärkningar även på din bil? Racetorations säljer några förstärknings-kit.

Bakre delen av chassiet

De som är avsedda för bakre delen består av ett antal plåtbitar i 3 mms plåt. Det går ju att åstadkomma dessa själv men det är ju inte så lätta att klippa i 3 mms plåt! Dessa plåtbitar är färdiga och anpassade och behöver ”bara” svetsas dit. Det är dock inte så lätta att fixa för diffen måste ner och vill man ha dit förstärkningarna på ovansidan av balkarna på bakre delen av chassiet så måste karossen lyftas av eller också får man göra hål i karossen bakom stolarna. Ett alternativ är ju att inte montera de förstärkningsplåtar som sitter över balkarna baktill och ”bara” göra resterande förstärkningar. Det blir ju ändå betydligt bättre än innan.

Främre delen

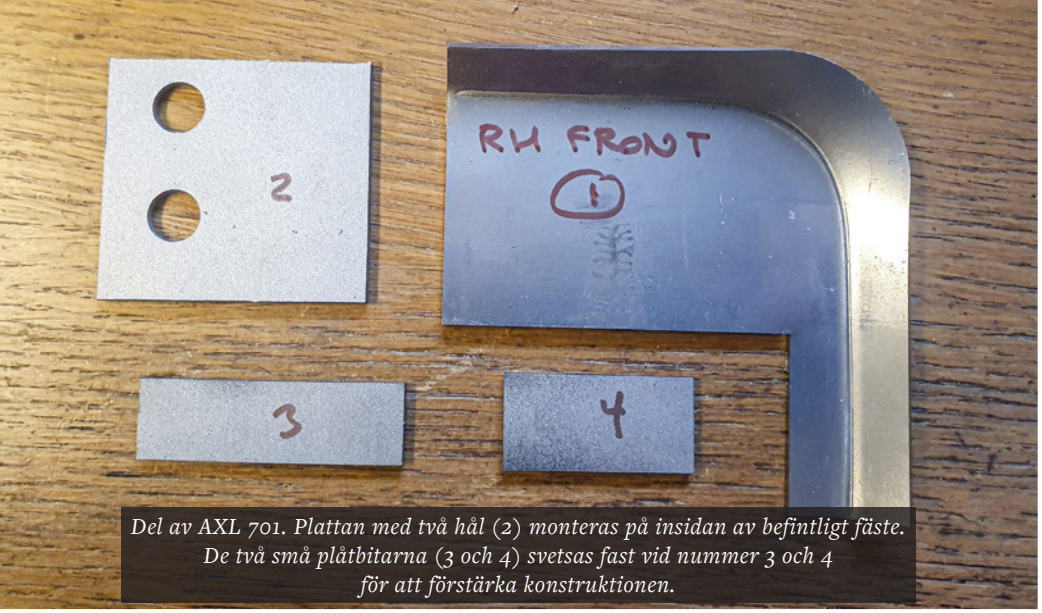
Racetorations kit för att förstärka främre delen heter AXL701. Dessa delar är lite klurigare att forma själv. Bilderna förklarar förhoppningsvis hur förstärkningarna skall appliceras.

Summering

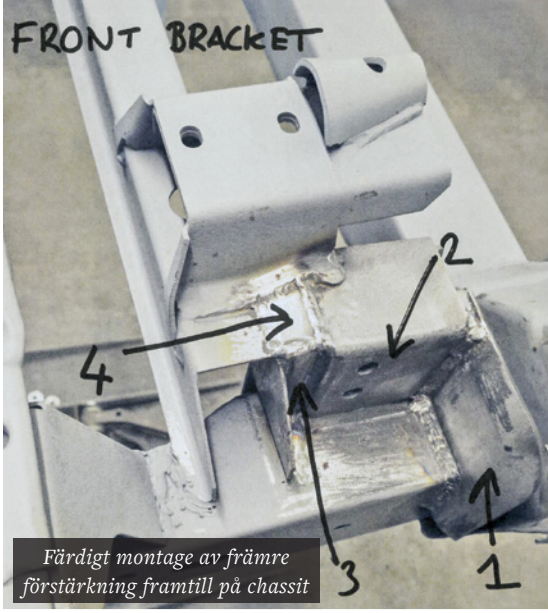
För de som totalrenoverar en bil med lyft kaross så är ju valet enkelt. Montera alla rekommenderade förstärkningar på chassiet. Om ni läst min artikel i nr 4/2023 så finner ni att det var den hållaren som är avbildad med texten ”Färdigförstärkt bakre fäste” som det blev en spricka i. När vi var i Dijon på Euromeet 2017 hade en av deltagarna problem med samma hållare och fick den svetsad fast igen av en lokal verkstad för att våga köra hem. Så jag tror att man bör prioritera att förstärka de bakre hållarna för differentialen.

Kolla speciellt den högra på din bil. Det är oftast den som får utstå mest påfrestning.

Bengt



Del av AXL 701. Plattan med två hål (2) monteras på insidan av befintligt fäste. De två små plåtbitarna (3 och 4) svetsas fast vid nummer 3 och 4 för att förstärka konstruktionen.



Färdigt montage av främre förstärkning framtill på chassit


Rear Diff Strengthening Kit – TR4A-6


Förstärkningsplåtar över det två bakre balkarna


Färdigförstärkt bakre fäste (viktigast)

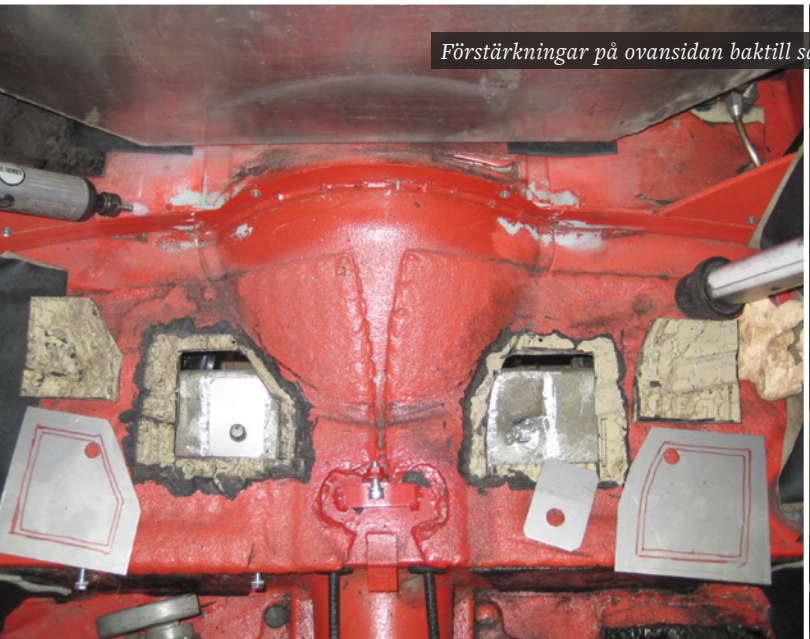

Visar var förstärkningsplåten skall svetsas på bakre diff-fästet. En på varje sida.


Förstärkning för främre diff-fästet


Förstärkning baktill på tvärbalken


Färdigmonterad förstärkning på tvärbalken

Förstärkningar på ovansidan baktill så som Inge Jonsson gjorde på sin TR6





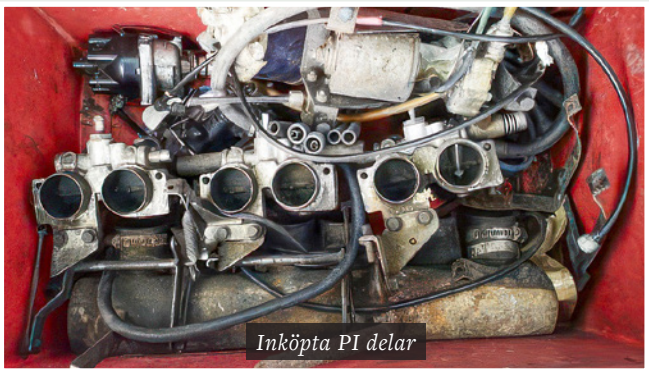


Text & foto: Runar Sand

Triumph TR6:
Konvertering till EFI

Efter flera år av försök och misstag med olika typer av förgasare bestämde vi oss för att starta processen med att konvertera till EFI (Electronic Fuel Injection).

Varför EFI? Ända sedan jag startade upp min Triumph TR6 årsmodell 1972 för första gången efter restaurering 2010 har det här med förgasare, justering och optimering intresserat mig. Detta har så klart varit både en källa till glädje och frustration men framför allt en väldigt spännande resa.


Inköpta PI delar

Jag är fullt medveten om att ett väl injusterat förgasarmontage i de flesta fall räcker bra för en TR, men sökandet efter det optimala har varit en inspiration. Med min bakgrund inom IT så passar det bra med EFI, där alla justeringar kan göras från en PC.

Med åren har vi blivit en treklöver, med Morten Engum och Morten Ellefsen, som båda bidragit med vilda idéer och konstruktiva lösningar. Konverteringen till EFI började som så många andra saker; med en vild idé.

Målet har aldrig varit så mycket hästkrafter som möjligt, utan stabilitet, förutsägbarhet och rimlig bränsleförbrukning.

Jag började 2010 med två SU HS6-förgasare, då de gamla Zenith Stromberg-förgasarna var utslitna. Efter det ett par Dellorto DHLA 40-varianter från 2019 (motsvarande Weber DCOE), innan motorn 2023 konverterades till EFI.

Oavsett vad som har testats, så har förgasarna alltid slutat som en kompromiss. Aldrig tillräckligt bra i alla lägen. Det är därför vi ville prova EFI, med de möjligheter det ger för optimering och om jag får säga det själv, så blev slutresultatet väldigt bra.

Vad är EFI?

Electronic Fuel Injection (EFI), eller elektronisk bränsleinsprutning, är en modern teknik som används i bland annat bilmotorer för att styra insprutningen av bensin eller diesel i förbränningsprocessen. Ett alternativ till förgasare för att blanda bränsle och luft. Huvudsyftet med EFI är att säkerställa en mer exakt och effektiv förbränning, vilket resulterar i bättre prestanda, lägre utsläpp och bättre bränsleeffektivitet. EFI anpassar kontinuerligt förbränningen för att passa olika körförhållanden, såsom acceleration, tomgång, kallstart och inte minst höjd över havet.

Viktiga komponenter i ett EFI-system:

Sensorer: Sensorerna i EFI-systemet övervakar olika parametrar som motorbelastning, luftvolym, temperatur, syrekoncentration i avgaserna med mera. Detta ger systemet viktig information för att justera bränsletillförseln.

Elektronisk styrenhet (**ECU**)**:** ECU är hjärnan i EFI-systemet. Den tar emot data från sensorer och använder denna information för att kontrollera mängden bränsle som sprutas in i motorn. ECU:n kan också justera tidpunkten för insprutningen och tändningen för att optimera förbränningen.

Insprutningssystem: Istället för en förgasare använder EFI ett insprutningssystem, bränslespridare eller bara spridare som vi kallar dem i fortsättningen, som sprutar in bränsle direkt i inloppet eller cylindern. Detta ger bättre kontroll över bränsletillförseln och ger en mer exakt dosering.

Tryckregulator: En regulator används för att hålla rätt bränsletryck i insprutningssystemet. Detta säkerställer en jämn tillförsel av bränsle till motorn.

Alternativa lösningar

Det finns flera bra lösningar för att konvertera en TR6 till EFI men det är stora variationer i pris och vilken funktionalitet den enskilda lösningen innehåller. Vi tittade på lösningar från bland annat Jenvey Dynamics Ltd, Classic Fuel Injection Ltd, RamtechEFI och RevingtonTR.

Det slutade med ett alternativ baserat på original PI-komponenter och ett EFI-system levererat av Tmbryhn Engineering AS i Sandefjord, Norge.

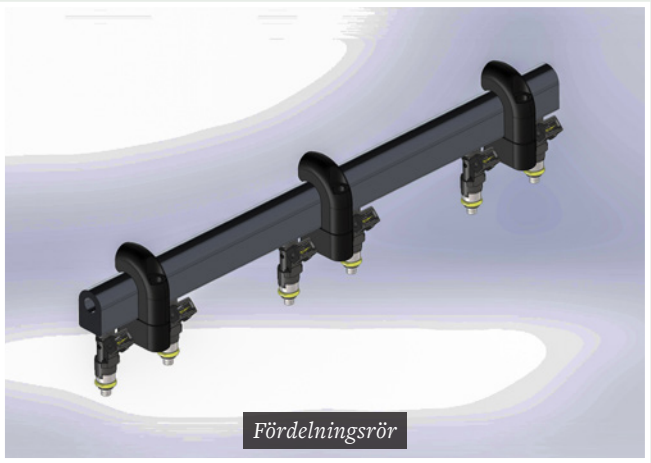
Rätt samarbetspartner

Vi kom tidigt i processen fram till att det var förnuftigt att kontakta någon med erfarenhet från EFI på äldre bilar. Detta för, att om det var möjligt, avslöja eventuella fallgropar och andra potentiella utmaningar.

Baserat på tips och bra feedback tog vi kontakt med Thore-Morten Bryhn på Tmbryhn Engineering AS (Tmbryhn). Ett norskt företag centralt beläget i östra Norge med fokus på kvalitet och bra innovativa lösningar.

Thore-Morten var villig att diskutera möjligheter med oss och gav oss goda råd om hur vi skulle uppnå våra planer. Han trodde detta var fullt genomförbart tillsammans med sin egenutvecklade ECU. Vi gillade det vi hörde och såg det som en stor fördel att ha en norsk partner.





Fördelningsrör

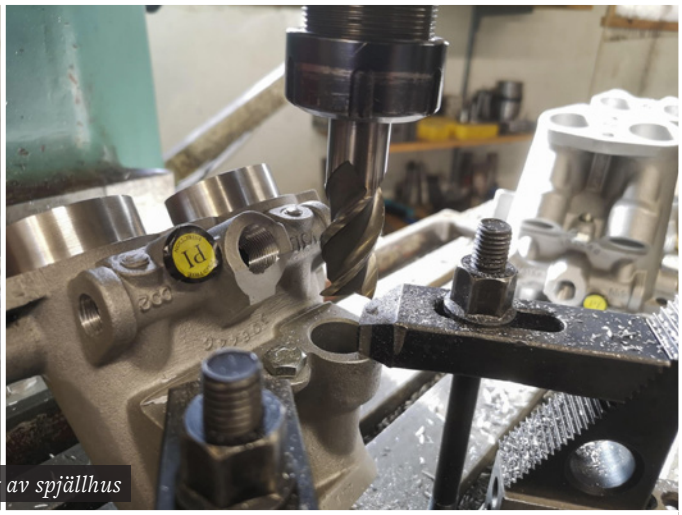


Adapter Spjäll-Plenum

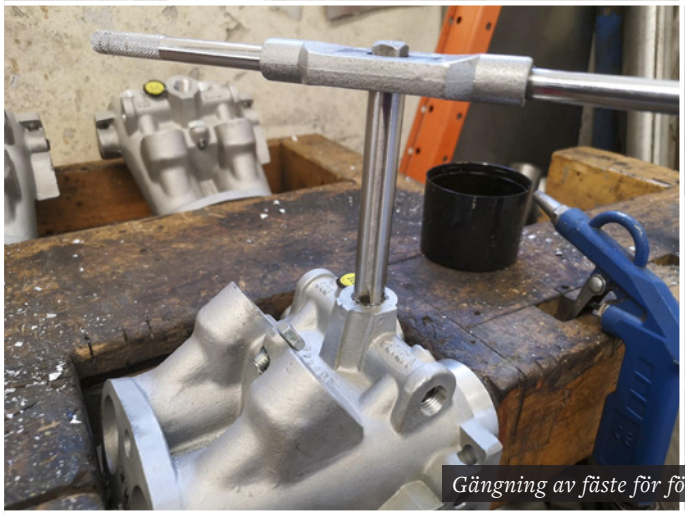


Impulshjul och hållare vevsensor





Bearbetning av spjällhus



Gängning av fäste för fördelningsrör i spjällhus

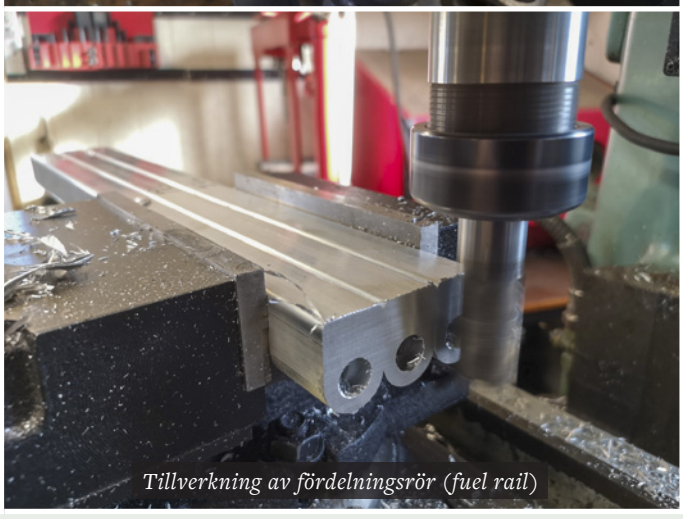




Tryckuttag på spjällhus



Uttag för IAT-sensor på plenum



Tillverkning av fördelningsrör (fuel rail)



Tillverkning av fördelningsrör

Designprocessen

Härifrån började en process för att hitta den mest optimala lösningen för våra bilar. En komplett ombyggnad önskades som inkluderade tändningskontroll. Vi kom snabbt överens om att basera designen på original Triumph TR6 PI (Petrol Injection) komponenter. Det är ett bra alternativ sett till passform och ett utseende väldigt nära original PI.

Vi tittade på och testade alternativa placeringar av sensorer, tändningskomponenter och spjällhus. Tmbryhn utvecklade prototyper av fästen och övergångar som inte finns på marknaden, så att allt blev optimalt placerat i motorrummet. Produktion gjordes med 3D-printning och bearbetning. Exempel på utvecklade komponenter är:

- Fördelningsrör för bränsle och spridare
- Övergång mellan plenum och spjällhus (ETB)
- Triggerhjul
- Fäste för vevsensor
- Blindbricka för fördelare.

Vidare upptäcktes ett behov av att göra mindre justeringar av de ursprungliga PI-intagen för anpassning till moderna spridare och ett specialtillverkat fördelningsrör.

Den slutliga lösningen

Den slutliga lösningen består av följande komponenter och anpassningar:

ECU: Den elektroniska styrenheten är placerad inuti bilen, upp och ner, på ytan bakom handskfacket. Den har utvecklats av Tmbryhn baserat på rusEFI, och innehåller bland annat en MAP-sensor (Manifold Absolute Pressure) och en sensor för barometertryck samt har funktioner som ”closed loop” för att styra bränsletillförseln baserat på AFR-värden (Air Fuel Ratio).

Insug: Original PI-spjällhus, där spjäll och spjällaxlar är borttagna. Dessutom är alla öppningar igensatta och spjällhusen bearbetade för att passa moderna spridare (EV14 medium).

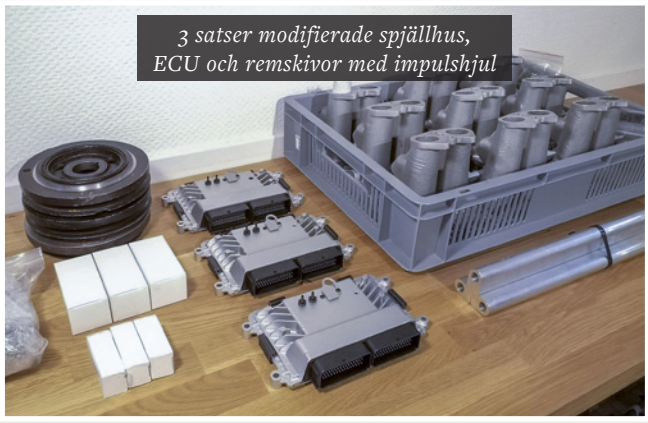
Plenum: Original PI, men med pålödd muff för sensor insugningslufttemperatur (IAT).

Spjällhus / ETB: Electronic Throttle Body (ETB = Electronic Throttle Body) på 80 mm placerad på adapter i änden av kammaren. Tillsammans med den elektronisk gaspedal ger detta en enklare installation med färre komponenter och möjliggör DBW (Drive By Wire).

Luftfilter: Antingen placerad framför kylaren eller längst till höger i motorrummet. Det är att föredra placering framför kylaren för kallaste möjliga insugningsluft.

Gaspedal / DBW: Den ursprungliga gaspedalen är borttagen och ersatt av en elektrisk gaspedal från BMW. Den fästs i golvet med ett specialtillverkat fäste. Signalöverföring från pedalen till ETB sker elektroniskt via ECU:n.

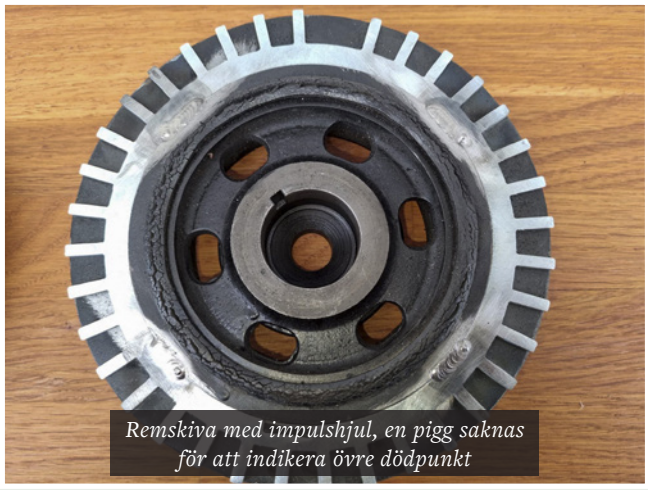
Kylvattentemperatur / CLT: Sensor placerad i vattenpumphuset. Det finns en plugg där som kan tas bort. Hålet är gängat till rätt dimension.



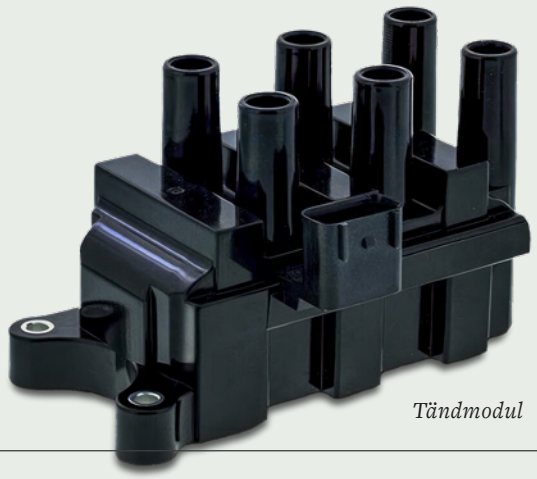
3 satser modifierade spjällhus, ECU och remskivor med impulshjul



3 satser kabelhärvor



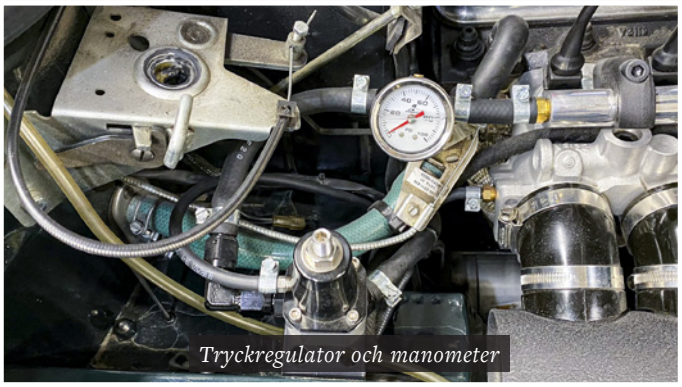
Remskiva med impulshjul, en pigg saknas för att indikera övre dödpunkt



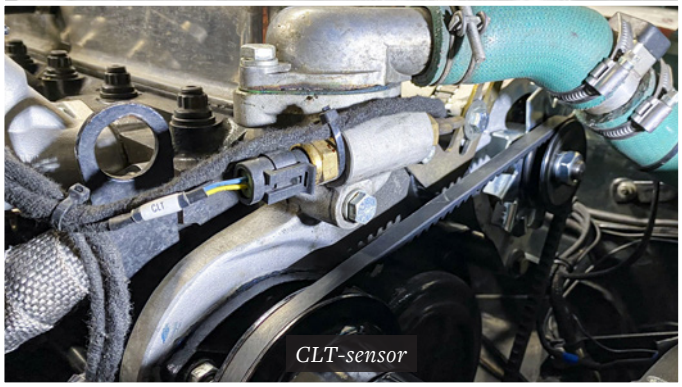
Tändmodul



Insug med moderna insprutare och fördelningsrör



Tryckregulator och manometer



CLT-sensor



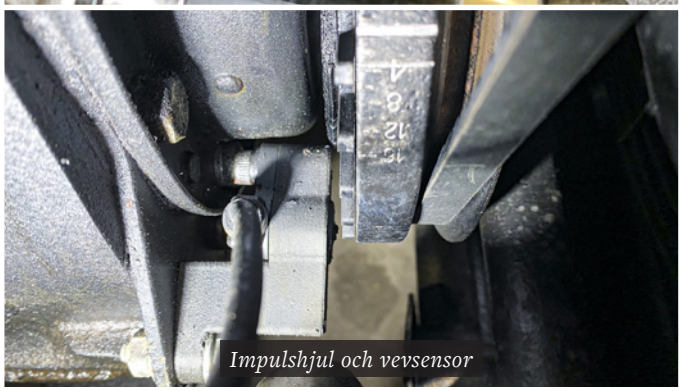
Vakuumuttag för MAP-sensor



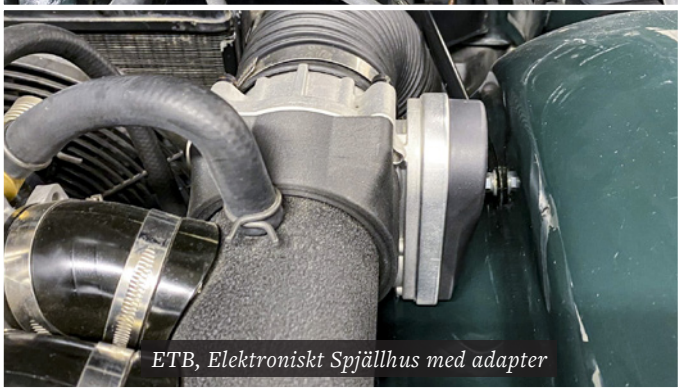
IAT-sensor



Wasted Spark Coil (tändmodul)



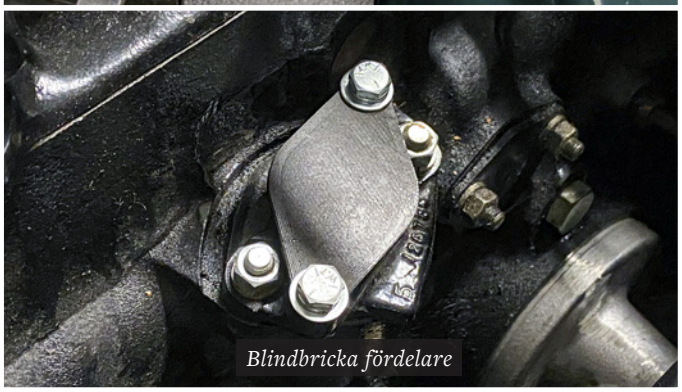
Impulshjul och vevsensor



ETB, Elektroniskt Spjällhus med adapter



Knacksenor



Blindbricka fördelare

Lambda: Bosch LSU4.9 bredbandslambda placerad i övergången mellan grenröret och resten av avgasröret. OBS! Original avgasgrenrör har bytts ut vid ett tidigare tillfälle.

MAP: Sensor inbyggd i ECU:n. Uttag i bakre intaget ansluts med vakuumplugg på tryckregulator.

Tändning, spole och triggerhjul: Fördelare och tändspole har tagits bort och ersatts med en WSC (Wasted Spark Coil) passiv 3-kanals tändspole, i princip 3 tändspolar som var och en skickar gnista till 2 cylindrar vilket betyder att det blir gnista även i avgastakten, alltså ”wasted=förlorad”. Fördelen är att rörliga delar saknas och elektroniken kan bestämma när gnistan ska skickas. Ett impulshjul med VR-sensor (Crank position sensor) sitter på vevstakens remskiva. Tändspolen är placerad på den vänstra inre skärmen.

Knacksensor / Knock sensor: Sensor är monterad i bulthålet för den gamla tändspolen direkt på motorblocket.

Bränslepump och tryckregulator: Högtrycksbränslepumpen är placerad under bränsletanken, framför reservhjulet, inuti bagageutrymmet. Tryckregulatorn är fäst på torpedväggen till höger om batteriet. Härifrån finns en returledning för bensin tillbaka till bensintanken.

Kabelhärva: Speciellt tillverkad efter mått, av Tmbryhn för Triumph TR6. Designad för att synas så lite som möjligt.

Relästyrning: 2 st. reläer är monterade för att styra strömmen till ECU och bensinpump. Ström till ECU:n styrs av påslagen tändning och strömmen till bränslepumpen styrs av ECU:n.

Varvräknare: Har konverterats till elektronisk. Signalen erhålls från ECU:n.

Nyutvecklade komponenter:

- Adapter för spjällhus
- Impulshjul (Trigger wheel)
- Fäste för vevsensor
- Fördelningsrör bränsle med fäste
- Blindlock för fördelarfästet
- Monteringsfäste för gaspedal

Programvara: TunerStudio med stöd för autotune. Inställning görs med en PC under körning eller på rullande landsväg. Leveransen från Tmbryhn inkluderar ”autotuning”, dvs systemet är i viss mån självlärande medan du kör.

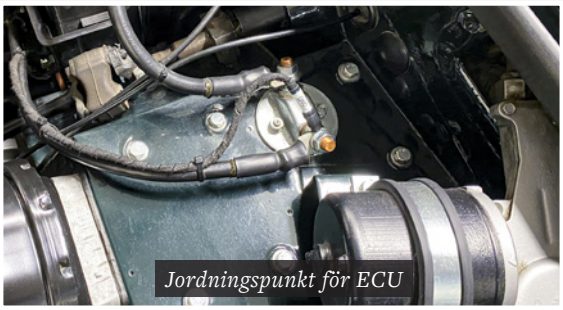
Andra ändringar som gjorts:

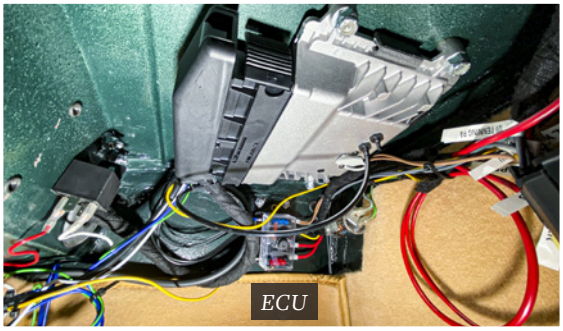
- Uppgradering av bränsleledningar för att klara E85
- Ny returledning för bensin tillbaka till tanken
- Spjällhusen är vattenpolerade
- Plenum är sandblästrat och lackerat
- Nya gummiövergångar och slangklämmor mellan plenum och spjällhus.
- Nya tändkablar

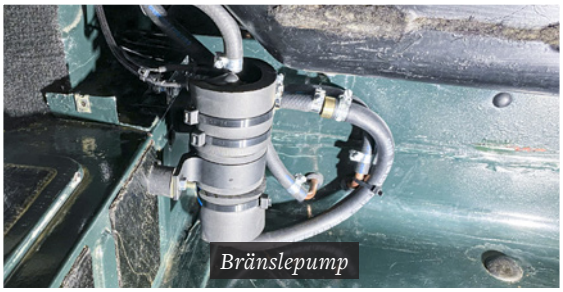
Slutsats

Det har blivit en väl fungerande installation med få och knappt synliga ingrepp. Så vitt jag kan förstå är det här så nära man kan komma en modern lösning utan att nämnvärt förändra originaliteten.

Eftersom vi inte har valt trimning på rullande landsväg, har det blivit några mil med autotune. Det har gett bra resultat och det beror på en välkonfigurerad AFR-tabell (AFR står för Air Fuel Ratio, alltså luft-bränsle-blandningen som i tabellform speglar olika motorbelastningar) något vi nu har, och som enkelt kan överföras till andra bilar.


Jordningspunkt för ECU


ECU


Bränslepump


Elektronisk gaspedal

Vi överväger att uppgradera bränslepumpen till en inbyggd i bränsletanken för att minska bullret men det här är detaljer.

Det har blivit flera resor i sommar, hemma och utomlands. Den sista av säsongens 90 mil tur och retur till Geiranger gav en genomsnittlig bränsleförbrukning på 0,8 liter per mil, vilket är väldigt tillfredsställande. Speciellt med dagens bensinpris. Vi använder 95 oktan E10 men har passat på att fylla upp tanken med 98 oktan E5 inför vintern.

Finns det fler som är intresserade av ett liknande upplägg är det bara att höra av sig, så kan jag förmedla kunskap och kontakter.

Runar Sand
runar@tr-register.no



Text: Bengt Arvidsson Foto: Privat

Triumph´s 30-talsracer Dolomite...

...bäst med influenser från Alfa Romeo

Man kan absolut slå fast att Triumph Dolomite, med kompressormatad rak 8 a är den mest spektakulära bil man nånsin byggt. Ja nästan som om Triumph på sjuttiotalet utan vidare skulle byggt en vinnande formel 1 bil. Från ingen stans dök den upp i oktober 1934 och tillkomsten av Dolomite är lika spännande som bilen i sig själv.

För tänk dig att Jaguar skulle kontakta Ferrari, berömma den nya SF90 och helt oblygt be om att få bygga en Jaguar på SF 90 basis. Man behöver inte fundera länge över vad svaret från Maranello skulle bli. Men så var det inte då i början av trettiotalet. Tvärtom, Alfa-folket blev lite stolta över att stora Engelska Triumph ville tillverka en slags Alfa Romeo 8C.

Så här föddes idén

I början av trettiotalet hade inte England någon racecar som kunde mäta sig med Tysklands, Frankrikes eller Italiens tävlingsbilar på banorna. Visserligen var fortfarande Bentley 4 ½ liter konkurrenskraftig men i mellan klasserna fanns ingen Brittisk bil. Steget ner till MG Midget och Austin var gigantisk.

Både i pressen och bland ”The Brittish Motorsports Gentlemen” var avsaknaden av en konkurrenskraftig racer stor. Lite avundsjukt hade många spanat in Alfa Romeos framgångsrika racer 8 C 2300 med kompressormatad 8:a på 2,3 liter. Så hade också Triumphs dåvarande fabriksförare/tekniska direktör Donald Healey gjort. Tillsammans med racerföraren Tommy Wisdom föddes idén om att bygga en Triumph baserad på den segerrika Alfan. Sir Claude Holdbrook Triumphs chef gav ”go ahead” men med en budget på bara 5000 pund, även på den tiden väldigt lite pengar för att utveckla en vinnare.

Projekt Dolomite startar

Donald Healey tog sig ändå an uppgiften. Inte för att skapa en blueprint kopia, utan en bil baserad på Alfa Romeo 8 C med chas-



Sida vid sida original och kopia men ändå lika imponerande Triumph Dolomite Straight Eight och Alfa Romeo 8

si, motor och drivning. Tidigt insåg Healey att man behövde en bil att utgå ifrån för att göra en designstudie och konstruktionen så nära originalet som möjligt. Han köpte då den 2300 8C som Brian Lewis/Lord Esendon tidigare tävlat med. ”Jag besökte Alfa Romeo i Italien också” säger Donald och diskuterade projektet med Alfas legendariske chefsingenjör Signor Jano. Där fick vi rättigheten att bygga en bil med deras 8 C 2300 som förlaga. Vi förde också en diskussion om Triumphs motorcyklar där Alfa Romeo var intresserade att bygga en maskin baserad på Triumphs 650 Vertical Twin men längre än så kom inte den idén.

På den tiden hade Triumph i Coventry...

...förmodligen den mest kompetenta och utbyggda konstruktionsavdelningen i engelska bilindustrin. Så expertkunskap fanns tillgängligt. Efter en hel del övertidsarbete och ett starkt engagemang i teamet hade vi en fungerande motor efter bara sex månader säger Healey. Den var helt ”handbyggd” där varje del var svarvad, fräst eller gjuten av teamet, t.o.m. kompressorn byggdes upp helt och hållet för hand.

Vi gjorde så att vi strippade Alfans motor i minsta detalj och kopierade delarna på vår ritningsavdelning

Vår motor var förstås lite vidareutvecklad....

Vi ville ha en 2-litersmotor och eftersom vi behöll kompressorn blev effekten automatiskt högre sade Donald Healey till media. Dolomites cylinderdiameter var 60 mm mot Alfans 65 mm. Kompressionen var också högre med 6,5:1 mot 5,7/6,0:1 för Alfa Romeo 8C.

Triumph Dolomites motor var en mycket avancerad konstruktion och utveckling av Alfa 8C. Med 1990 cc, 65 X 88mm och kompressor bromsade motorn officiellt 140 HK. Men det finns många olika uppgifter om effekten, allt från 120 HK till 165. Hur som helst, mycket imponerande i början av trettiotalet.

Många funderade varför Triumph behöll kompressorn då RAC hade diskriminerat bilar med kompressorer. På Brooklands med flera banor fick kompressormatade bilar stora tidstillägg

Svaret är ganska enkelt, Donald Healey var inriktad på att tävla med Dolomiten i rally på kontinenten där kompressorma-



Den läckra Triumph Dolomite klättrar uppför utan ansträngning

tade bilar tilläts ställa upp. Men han var också medveten om att regler för motorer och bilar ändrades väldigt ofta.

Å andra sidan deklarerade Triumph med Healey att Dolomite inte byggdes att tävla med utan som en snabb streetcar, alltså en motsvarighet till våra dagars superbilar. Nu blev det ju inte så som vi skall se längre fram.

Chassi, upphängning och drivlina

På ett 104 inch (264 cm) steg-chassi som gjorts så lätt som möjligt med aluminium och ”nickel-stål” där det var möjligt byggdes bilen. Dolomite är både kortare och lättare än Alfan. Triumphen har också en längre fjädringsväg med färre blad på fjäderpaketet och hydrauliska dämpare. Den raka åttan i Triumph är dessutom en lättare konstruktion än sin förlaga och kopplad till en Armstrong Siddley förväljarlåda. För att klara en högre frigång utan att motorns tyngdpunkt hamnar för högt placerade Healey oljetanken framför motorn mellan framhjulen. Rejäla 16 inch (40 cm) trummor gav för tiden mycket bra bromsar på Dolomiten.

Den har också en något högre frigång än Alfa Romeo 8C och det märks att bilen är konstruerad för långa rallyn på kontinentens 30-talsvägar. Till skillnad från Alfan som konstruerades för att vinna i banracing, vilket den också gjorde t ex i Le Mans 1931-34 och Mille Miglia 32-34.

Serietillverkning eller...

Teamet runt Triumph Dolomite jobbade på för att ha en bil att visa upp på London Motor Show i oktober 1934. Där gjorde den stor succé, fick många tummen upp i pressen och det vattnades i munnen på Englands ”racerbaroner” som alla ville ha en Dolomite att leka med. Till utställningen hade man tillverkat en färdig bil, totalt tre kompletta chassier och sex motorer. Dolomite eller straight 8 överlevde 1934 och -35. På nåder kunde man färdigställa en bil till 1936 års Monte Carlo rally med sedan var det definitivt slut.

Triumphkoncernens ekonomi var 1936 mer under isen än vanligt och alla mer experimentella projekt stoppades, så även Dolomite tyvärr.

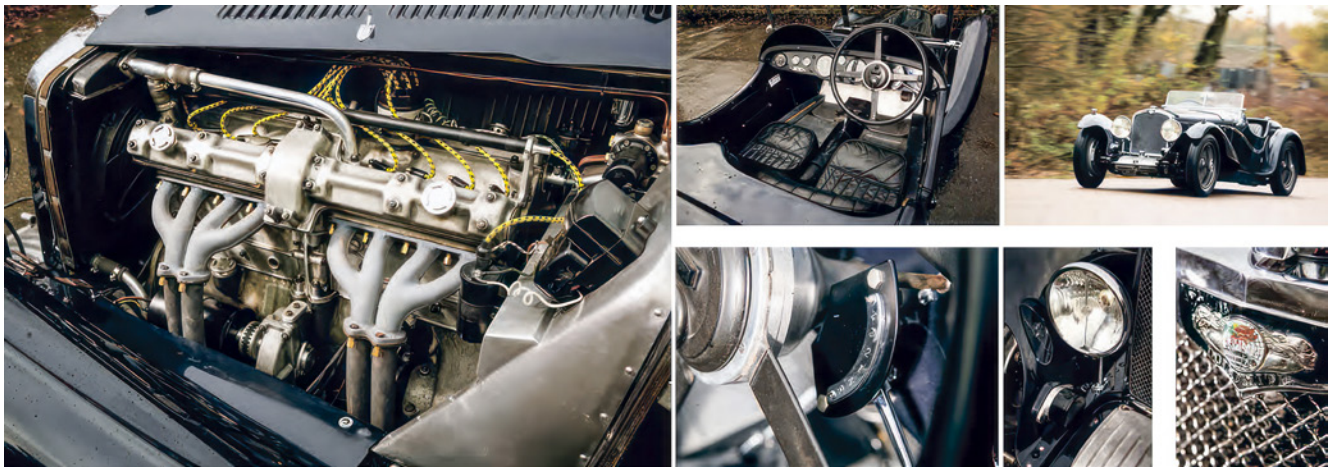
Alfa Romeo 8C däremot tillverkades i en serie om 188 bilar i några versioner för landsväg och bana. T.o.m i Sverige fanns en 8 C på trettiotalet då kostymfabrikören från Vingåker, P.W. Widegren hade köpt en Alfa Romeo 8 C i Italien. Tillsammans med broder Henken tävlade han på trettiotalets banor, backar och frusna sjöar. P W´s Alfa Romeo finns ännu kvar, numera i England och gästade Sverige under Vrams historiska Grand Prix 2013.

Rally med Triumphs Dolomite

Ryktena sa att Dolomiten kunde göra 200 km/h vilket med dagens mått mätt borde vara i minst Koenigseggs klass. Journalisten Brian Twist följde med Donald Healey till Brooklands för test och utprovning av bilen. Han beskrev resan till Brooklands som ganska behaglig och inte så skakig som befarat. Insug- och avgasljud överröstade allt annat och värd upplevelsen i sig.

På Flying quartermile eller 400 meter uppnådde man 163 km/h och från stående till 400 m gick på 17 sek kanske inte så imponerande i dag men 1934 måste det vara outstandning.

Med ”ADU 4” på nummerplåtarna körde Donald Healey mot starten i Sverige och Umeå för 1935 års Monte Carlo. Det gick gan-



Stilstudie av Dolomites snygga detaljer som kunde varit en TR bil

ska bra genom Sverige men tog stopp i Danmark då Healey inte såg tåget som kom på en obevakad övergång, han klarade livet med en hårsmån. Dolomiten blev riktigt illa däran och Healey fick bryta. Året efter startade Donald Healey från Tallin med Straight Eight. Han kom utan prickar in till slutprovet som fanns då i Monaco bara fem sekunder efter ledande Ford V8. Dolomiten slutade på en total åttonde plats i rallyt, bästa för en Britt nånsin och en liten hint om potentialen i Triumph Dolomite Straight Eight. Kanske skulle den varit den första potenta TR bilen, vem vet.

Så träffas dom två till sist

I England, var annars, finns den enda överlevande Triumph Dolomite av de tre. Nyligen renoverad från skruv och mutternivå av Blakeney-Edwards Motorsport. Alfa Romeo 8 C finns det förstås flera av och bilen på bilderna här är också renoverad i England av specialisten Jim Stokes team.

Att se Alfa 8C och Triumph Dolomite körandes bredvid varandra är som en våt dröm för en bilnostalgiker, att sen höra ljudet från de två raka åttorna är som ett crescendo av ett mäktigt vrål från urtiden.

Alfan med högre kylare och kaross ser lite mer vintage ut än Triumphens slanka linjer och bredare kaross. Dolomiten har också lägre och större Marchal strålkastare som ger ett mer potent utseende.

Att köra då

Ja att ratta Dolomiten på kurviga vägar har väldigt få upplevt men tänk dig en potent TR bil upphöjt till 2 så kommer man nog rätt nära, för visst är det så att Triumph Dolomite Straight Eight absolut skulle platsa bland TR bilarna.



Kraftfulla Alfan vrålar förbi

Text & foto: Bengt Arvidsson

Oh what a Healey

Det var lördagseftermiddag i Eskilstuna och solen stekte på mig och Sten som just svängde in till Brunnsbacken med fotbollen på cykelns pakethållare. Vi hade varit på Tunavallen och spelat ”match” mot parallellklassen. Inte mycket rörde sig på gatan och det liksom ångade från asfalten i värmen.

Och där stod den... med mer eggande kurvor än jag nånsin sett. Framifrån lyste ett sexigt grin och baken!! så fantastiskt välformad med kurvorna över bakhjulen. Lackad i en tvåtons grönlack var den alldeles hänförande. Utan att jag visste hur det gått till hade cykeln parkerats på gatan och ögonen fullkomligt slukade de vackra formerna. Man kunde läsa Austin Healey 100, jag upprepade orden för mig själv med en tioårings engelska uttal ”astin heaaly hundra”, ”astin heaaly hundra”, hade det nånsin skrivits något vackrare.

Sten skrek i mitt öra, det är min syrras killes bil. Jag kvicknade till ur förtrollningen. Stens syrra var min hemliga kärlek, en tioårings våta dröm, underbart snygg med ett långt mörkt hårsvall. Ett litet sting av svartsjuka kändes, men bara ett litet för snabbt tog bilen överhand och återigen upptog den alla mina sinnen. Avundsjukan flyttade sig från Stens syrras kille till en tvåtonslackad Healey 100. Jag går upp nu, hörde jag Sten skrika långt borta och förstod att han tröttnat att stirra på bilen och längtade efter mjölk och bullar, eller vad nu mamma skulle duka fram.

Själv skyndade jag mig upp på balkongen. Där hade jag utsikt över gatan och Austin Healeyn. Så kom dom då till slut. Healeyägaren och Stens syrra, klädd i tajta vita jeans med dragkedjan på sidan och det mörka hårsvallet böljande i vinden. När bilen gick i gång gjorde jag det med.

Jag såg aldrig sen vare sig Stens syrra eller den läckra Austin Healeyn. Hon flyttade till Sydafrika med en engelsman faktiskt. Hade hon också fastnat för den anglofiliska charmen? Åren gick och min barndomsförälskelse av Stens syrra fadade bort men Healeyn var kvar.

Femton år gammal övertogs förälskelsen av nya Triumph TR 6 som jag läste om i Bilsport 1968. Den hade pressvisats och beskrevs som Triumphs bästa bil någonsin. Med en kraftfull sexa och ett avancerat insprutningssystem av Lucas, som dessutom användes i Formel 1. En färgbild och några fler i svartvit hjälpte mig att drömma bort med en röd TR 6. Förälskelsen höll i sig och först 2002 blev vi ett par, jag och den röda TR 6.

Det första jag gjorde en solig lördag efter köpet var att parkera exakt på den plats där många år tidigare en tvåtonslackad Austin Healey 100 hade stått. Jag drömde mig tillbaka till tidigt sextiotal, men kan ändå inte säga att jag direkt saknade vare sig Stens Syster eller en grön Austin Healey.

En tanke dock till Donald Healey som med sin läckra konstruktion fick mig att helt snöa in på engelska sportbilar.

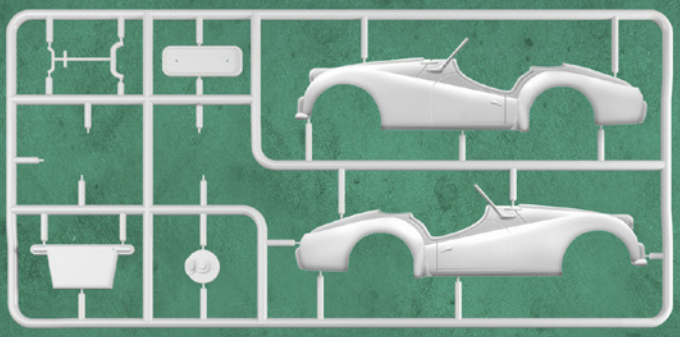
Den sexiga röda TR 6:an parkerad på vägen utanför Brunnsbacken



anglo PARTS

Do You miss some parts?

100% BREXITPROOF



Arese Parts AB
Teckomatorpsvägen 7A, 268 33 Svalöv

We are specialized in TRIUMPH, MG, JAGUAR, AUSTIN HEALY, MORRIS MINOR & LAND ROVER

www.angloparts.se info@arese.se 0708-150193



Betr bensin E5 och E10:

Jag ställde en fråga till Circle K betr deras bensinkvalitéer nu med anledning av att regeringen ändrat kraven på den sk reduktionsplikten vid nyår.

Fråga: ***Är även 95 oktan nu E5 eftersom reduktionsplikten ändrats efter nyår.***

Svar: ***6% reduktionsplikt är baserat på CO2 reduktion och inte volyms-% inblandning av etanol. Vi kommer därför att behöva fortsätta med 10% volyms etanol inblandning i 95 oktan för att uppfylla kravet. Vi har och kommer att fortsätta med max 5% etanolinblandning i vår 98 oktan.***

Bengt Nylén

RADANNONSER

BILAR SÄLJES

Triumph TR4 1964, LHD, orginalkulör BRG + hardtop

Chassi blästrat och målat samt nya bussningar m.m. färdigt med motor och växellåda monterat, står på hjul. Div. karossarbeten kvarstår i form av rikt och förberedelser inför lackering, många nya delar finns. Avställd sedan många år men kvar i registret.

Kontakt via e-mail.
Johan
jasberg_1@yahoo.com

BILDELAR SÄLJES

Sufflett till salu
Säljer en sufflett till TR4A inkl sufflettskydd plus lite tillbehör i mycket bra skick. Pris 6000kr

Per Grimshorn
per.grimshorn@gmail.com
0706-65 61 71

TR7 motor
Komplett motor, nedplockad, en skadad kolv, komplett med insprutning. ECU, grenrör(plåt med kollektor), generator, startmotor, svänghjulskåpa. Många lösa delar, bör hämtas, pris enligt ök.

Roger Larm
roger.larm@outlook.com
0703-55 02 45

EVENTKALENDERN

För mer info se hemsidan under Eventkalender

Techno Classica, Essen
3-7 april
www.siha.de/tce_uk.php?m=1&ms=1

Tisdagskörningar i UBCC:s regi i Göteborg
23 april-10 september
Samling 18:30 på Flöjebergsgatan 20 Mölndal. Parkeringen vid Nordisk Design. Se mer info på www.ubcc.se

Tisdagsträffar på Borgeby slott
16:00-20:00 perioden maj-september.
https://borgebyslott.se/tisdagstraffar/

Linköpings Flygvapenmuseum
har bilträff första torsdagen i månaden med början i maj och avslutas i september. Torsdagen den 2 maj är det brittiskt tema. Öppet från 17.00

Tjolöholm Classic
18-19 maj
https://tjoloholmclassic.se/

Brittish Car Week i Göteborg
20-25 maj
Kvällskörning tisdag och torsdag samt en heldagstur på lördagen. Se mer info på www.ubcc.se

UBCC Mälardalen
2/6, 16/6, 30/6, 14/7, 28/7, 11/8 samt 1/9.
Vi inbjuder till bilträffar vid Skuggans Café.

Götaström Classic Motor
2 juni
Norr om Vaggeryd travbana. www.gotastrom.nu

Söderåsrallyt
8 juni
Start och mål i Perslund i Åstorp. Arrangör Åstorps Rotary-klubb. https://www.söderåsrallyt.se/

Locknevi classic
15 juni
Trevlig träff i ett mindre samhälle mellan Vimmerby och Västervik, föranmälan krävs, https://lockneviclassic.se/

Inter-Club International i UK
28-30 juni
www.trregister.co.uk

Sportvagnsmeeting på Knutstorp
5-7 juli
På lördagen ett stor rally för sportbilar.
TR-klubben medverkar i klubbtältet på lördag-söndag.
https://sportvagnsmeeting.se/

Goodwood Festival of Speed
11-14 juli
www.goodwood.com

Sommarträff Triumph TR Club Sweden
2-4 augusti
Rimforsa Östergötland

Nordisk TR-träff i Norge, Sogndalstrand Sokndal
23-25 augusti

Silverstone Festival
Augusti. Exakt datum ej faststället.
https://www.silverstoneclassic.com/

Goodwood Revival
6-8 september
www.goodwood.com

2024 European TR Meeting, Schweiz
Weekend 6-8 september i Brunnen.
Tur 8-14 september.

NEC Classic motorshow i Birmingham
November. Exakt datum ej fastställt
https://www.necclassicmotorshow.com/

2025 European TR Meeting, Tyskland TR IG Südwest 50 år.
Superweekend 4-8 september i Hohenroda Hessen.
Tur 9-13 sept.



Redaktionens spalt

Jag kör den härligt kurviga vägen fram och njuter av TR-sexans sköna sång i solen. Så plötsligt hör jag något ljud som inte skall vara där. Eller inbillar jag mig bara – nää det var inget och jag kör vidare. Så kommer det igen. Lite starkare, men i solen känns det inte så farligt utan full gas är det som gäller. Vaa? Mitt i en kurva måste jag erkänna att nått är fel missljudet är nu påtagligt och det går inte att köra längre utan att riskera hela motorn.

Alla ägare till gamla bilar har väl upplevt det, men scenariot ovan kan också gälla gamla drivers och då vill det till att lyssna extra noga. Det är ju så att när föraren misständer går det inte att beställa nya delar från England och renovera, den mänskliga ”misständningen” kräver andra åtgärder.

Mig hände detta 2022 på vårt Europamöte och gången var exakt som för bilen, lite diskreta signaler som ignorerades slutade efter några veckor med att fullständigt ”köra in i väggen”.

Och jag... som aldrig under sjuttio år havererat, bara vanlig service- och olje-/ ja, vätskepåfyllning. Nu låg jag där med en allvarlig diagnos som också knäckte psyket och tog nästan ett år att renovera med hårt arbete varje dag. Inte förrän nu är jag tillbaka och gör comeback i TR Magazine. Så kära gamla TR-förare lyssna inte bara på bilen, glöm inte dig själv. Precis som bilarnas garanti och vagnskada upphört gäller denna sanning också för gamla drivers. Så ”..be careful out there”

Bengt A

Swedish TR Magazine

är Triumph TR Club Sweden's medlemstidning. Varje skribent ansvarar själv för framförda åsikter. Eftertryck tillåtet under förutsättning att källan uppges. TR Magazine utkommer fyra gånger per år. Alla bidrag till TR Magazine är välkomna.
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
jansjogren59@gmail.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 jansjogren59@gmail.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 2024	Manusstopp fre 22/3 Utgivning vecka 20, maj
Nr 3 2024	Manusstopp fre 26/7 Utgivning vecka 37, september
Nr 4 2024	Manusstopp fre 18/10 Utgivning vecka 49, december
Nr 1 2025	Manusstopp fre 7/2 Utgivning vecka 12, 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 Jan Sjögren 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 145 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 350 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



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